

Magasinet Bus

Onsdag 31. august 2022 - nummer 7/8 - 10. årgang

Busdriften i Aalborg er blevet elektrisk

Læs mere side 16 og 17

Aarhus har fået flere el-busser

Læs mere side 18

Undersøgelse:

Flertallet vil have bedre offentlig transport

Læs mere side 24

Mænd udgør ni ud af ti sigtede for kørsel i påvirket tilstand

Læs mere side 41

Analyse ser på mere samkørsel

Læs mere side 7

Flere skal køre sammen

Læs mere side 9

Tyskland byder på to messer for transportfolk

2022 bliver året, hvor der er mere normale tilstande, når det gælder messer, hvor mennesker mødes og viden deles - og måske et håndtryk som tegn på en aftale.

I sidste del af september byder Tyskland på to messer, der har interesse for mennesker med interesse for transport. I Hannover åbner IAA 2022, mens InnoTrans-messen åbner i Berlin - og de to messer finder sted i samme periode. IAA i dagene 20. - 25 september og InnoTrans i dagene 20. - 23. september.

Hvor IAA i Hannover har fokus på rullende løsninger med hovedvægt på vejtransport af mennesker og gods, ligger fokus på InnoTrans-messen mere på teknologiske løsninger, men der er også rullende løsninger at se i Berlin. Og nogle udstillere, der tidligere tog til Hannover, har i de senere år valgt Berlin.

Men uanset hvilken by, der lokker mest, vil der være inspiration at hente på septembers messer i Tyskland. For selvom det kan være svært at finde løsninger på tidens udfordringer med høje priser på energi og usikkerhed og krig mod øst, ligger der også en fremtid og venter på os med krav om bæredygtige løsninger - der kan bære i lang tid.

Set i det lys er det glædeligt, at ledere fra landene omkring Østersøen er blevet enige om at satse endnu mere på energi fra vinden. Det betyder, set fra denne plads, at grundlaget for elektriske løsninger bliver styrket betragteligt. På transportområdet betyder det, at der vil være en fremtid for både de kendte batteri-elektriske løsninger, og de endnu ikke så kendte brint-elektriske løsninger. Og dem er der flere typer af.

Og her på Magasinet Bus vil vi ikke blive overraskede, hvis der i løbet af de næste par år dukker hidtil ukendte løsninger op.

Men inden vi bliver helt elektriske, er det også værd at holde øje med gas-løsninger.

For selvom prisen på gas er steget og steget siden årsskiftet, kan gas i den rette sammenhæng også være en løsning, hvor der indgår energi fra bæredygtig energiproduktion. Gas som methan-gas, der er hovedbestanddelen i naturgas kan også fremstilles ved hjælp af strøm fra vind- eller solenergi.

Fremtiden er mangfoldig. På messerne i Tyskland kan man hente inspiration til løsninger, der kan køre os mod en sollys fremtid med vind i håret.

God læselyst i dette nummer af Magasinet Bus

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

NEW CROSSWAY NATURAL POWER

BÆREDYGTIG INTERCITY-TRANSPORT

BTS



MILJØVENLIG

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

IMPONERENDE TCO

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

UDSKIFT 1 TIL 1

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

EKSPERTISE I NATURGASTRANSPORT

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

Kontakt os for at høre mere:



INTERCITY 2020

IVECO BUS

Your partner for sustainable transport

Trafikselskab tilbyder unge et gratis lift til bussen

Et nyt projekt mellem Region Syddanmark og Sydtrafik giver alle unge, der bruger Ungdomskort, mulighed for at bestille en gratis Plustur til eller fra bussen

Plustur betyder, at man kan bestille en tur med flextrafik hen til det nærmeste knudepunkt med kollektiv trafik - eller videre fra knudepunktet til slutdestinationen. På den måde bliver rækkevidden af den kollektive trafik forlænget helt ud i de områder, hvor bussen ikke kører.

- I de områder, hvor der ikke er nok passagerer til, at vi kører med busser - eller som måske kun har begrænset buskørsel på hverdage - er det muligt at bruge Plustur til at komme afsted eller helt hjem, siger Lars Berg, der er administrerende direktør i Sydtrafik.

- Vi har mange kunder, der er glade for at bruge Plustur i kombination med en rejse med enten bus eller tog, og nu bliver det så gratis for alle, der har et Ungdomskort, siger han videre.

God adgang til ungdomsuddannelser

Projektet er sat i gang af Region Syddanmark med det formål at bringe de unge tættere på den kollektive transport og øge mobiliteten for de unge i de mindre byer og landområder, hvor der kan være langt til bussen.

- Vi ønsker at skabe god mobilitet for regionens unge og særligt, at alle unge skal have god adgang til en ungdomsuddannelse. Vi har derfor igangsat pilotprojektet Gratis Plustur til unge med ungdomskort og håber, at det kan give de unge oplevelsen af en bedre mobilitet til og fra skole samt i fritiden og derved gøre bussen mere attraktiv, siger formand for Udvalget for Regional Udvikling i Region Syddanmark Michael Nielsen (K).

Unge er med på råd

Foruden digitale brugerundersøgelser bruger projektet en følgegruppe af unge med ungdomskort til at indsamle erfaringer gennem hele projektperioden. Den viden skal blandt andet bruges til at gøre produktet Plustur mere attraktivt - både for de unge og for andre brugere.

- Plustur er stadig et relativt ukendt produkt, og det vil vi gerne ændre på. Det kan være en af løsningerne til udfordringerne med mobilitet på landet, siger Lars Berg fra Sydtrafik.

Fakta om Plustur-projektet:

- Plustur skal bestilles to timer før afgang og kan kun bestilles i forbindelse med en rejse med kollektiv trafik
- Plustur kan kun bestilles via Rejseplanen.dk eller Rejseplanen app og bliver automatisk tilbudt, hvis det er en mulighed på rejsen
- Plustur koster normalt 24 kroner pr tur, men det er i Sydtrafiks område fra august 2022 gratis for personer med Ungdomskort.
- Projektet løber frem til juni 2023



Konference-program har fokus på infrastrukturplans kollektive rammer

Programmet for Kollektiv Trafik Konference 2022, der har fokus på sidste sommers infrastrukturplan, er lagt frem. Konferencen, der finder sted på Hotel Comwell Odense i dagene 3. og 4. oktober, skal efter planen åbnes af transportminister Trine Bramsen (S)

Efter åbningen vil Lars Olsen fra Transportministeriet holde oplægget: Infrastrukturplanens kollektive rammer. Bagefter går bliver infrastrukturplanen gennemgået i detaljen med oplæg fra Helga Theil Thomsen, Vejdirektoratet, som vil holde oplæg om bus og BRT, hvorefter Otto Anker Nielsen, DTU, vil svare på, hvad Infrastrukturplanen mangler.

Interesserede kan se program og tilmelde sig [her](#):

Mandag den 3. oktober		Tirsdag den 4. oktober	
9:45-10:45	Åbning af konferencen - Lene Rysgaard og Nanna Bjørn - 30 min Keynote ved Transportminister Trine Bramsen (S) - 30 minutter efterfulgt af spørgsmål Infrastrukturplanen i detaljen Infrastrukturplanens kollektive rammer - Lars Olsen, Transportministeriet	9:00 - 9:30	Letbanens betydning for lysveikling i Odense - Rasmus Bach Møller, Odense Kommune
10:45-11:15	Kaffe og kage	9:30-10:30	Sessions
11:15-11:45	Infrastrukturplanen i detaljen, fortsat Bus og BRT - Helga Theil Thomsen, Vejdirektoratet Hvad mangler der? - Otto Anker Nielsen, DTU		Session 1 Hvad er den nye BRT?
11:45-12:00	Præsentation		Session 2 Evaluering af Bynet i Århus - Charlotte Hammann, Planstrategigruppen i Århus (TRC)
12:00-12:30	Spisetid		Session 3 Status på infrastrukturplanen - Hvordan opbygger det passagerne?
12:30-13:00	Reguleringsformer - Er det tid til nye løsninger? - Karsten A. Schmidt, Regionstøt og Regionplan Hvilke bilproduktalternativer er mulige? - Lone Bjerg Pedersen, DTU og NHI, Investiv		BRT i Århus - status på etape 1 - Jørgen Schultz, Århus Kommune Århus Kommunes etape 2 - Bliver det BRT på sigt? - Inger Hansen, Århus Kommune BRT i provinsen - NHI
13:00-14:30	Løvere den kollektive trafik? Løver man de konkrete investeringer og satseringer? - Detlef Nielsen, Mogens Fogsgaard, KU (TRC) og Esben Thomsen, MØA		Evaluering af Bynet i Århus - Charlotte Hammann, Planstrategigruppen i Århus (TRC) Århus og letbanen - NHI, Århus Regulering af letbaner - NHI, Odense
14:30-15:30	Sessions		Sigtningssammenhæng mellem de kommende år - NHI, BaneDanmark Det nye materielle udvalgte - NHI, DSB Lokalbanernes projekter - Jakob Schmitt, Danske Regioner (TRC)
	Session 1 Bilstruktur og produkt		Kaffe og kage
	Session 2 Nye produkter og løsninger til unge - Esben Thomsen, MØA		10:30-11:00
	Session 3 Samfundsmæssige løsninger og trafikale - SF Christoffer Gøttke, DTU		Café og kage
	Samfundsmæssige løsninger og trafikale - SF Christoffer Gøttke, DTU		Stationsstrategi for DSB - Lars Gøttke, DSB Ejendomme Kollektiv trafik skal tænkes bredere og der er tid - Susanne Kowack, CONCORD Tale om den 25th Conference of the European Passenger Federation - Lars Worslev, Passagerunionen Multimodaliteten - En håndvej til hjælp ved formulering og implementering af mobilitetsplaner - Anne Mette Jørgensen, Per Elbæk, Midttrafik Stærkere lokalbaner i Nordjylland - Jonas Dium Scherling, Region Nordjylland Flere talere
15:30-16:00	Kaffe og kage		11:00-11:30
16:00-17:30	Paneldebatter: Hvordan får vi kunder i lokalerne? Florming Jensen, DSB, Rebekka Nygaard, MØA, Mogens Fogsgaard, Dorte Nøhr, MØA, Thomas Rytgaard, Næringslivet i Trafikministeriet		Den kollektive trafik sammen med passagerne Cyklen som gateway til den kollektive trafik - Henrik Svendsen, ECF (TRC) Hvem planlægges der for - spiller køn en rolle? - Caroline Samson, PH.D. studerende, Plan AAU Tyghed i og omkring den kollektive trafik - Sofie Strandgaard, NHI (TRC) og Caroline Schmidt, Regionstøt
17:30	Middag		11:30-12:00
			Præsentation
			12:00-12:30
			Den kollektive trafik sammen med passagerne
			12:30-13:00
			Hvem planlægges der for - spiller køn en rolle? - Caroline Samson, PH.D. studerende, Plan AAU Tyghed i og omkring den kollektive trafik - Sofie Strandgaard, NHI (TRC) og Caroline Schmidt, Regionstøt
			13:00-14:00
			Tur med Odense Letbane Bemærk på kontrol- og vedligeholdelsessteder
			14:00
			Farvel og tak

Solsikkesnoren kommer til Fyn

Trafikselskabet FynBus sætter fokus på tilgængeligheden for rejsende med usynlige handicap og går med i Solsikkeprogrammet

For personer med usynlige handicap som for eksempel hjerneskade, ADHD, angst, tourette syndrom, demens, PTSD med videre, kan det være stressende at være i ukendte omgivelser eller blandt ukendte mennesker. Det kan være svært at bede om hjælp, når man ikke ved, hvordan det bliver opfattet, og omvendt kan det også være svært for personale og medpassagerer at vide, om det er i orden at tilbyde hjælp.

FynBus sætter ligesom andre trafikselskaber fokus på udfordringerne og træder ind som del af Solsikkeprogrammet, der blandt andre også tæller alle de større danske lufthavne, Movia, Midttrafik, Sydtrafik, Arriva, Odense Zoo, Storms Pakhus, Legohouse, Lalandia, Legoland, Wow park, For Sea Ferries, Givskud Zoo, Tivoli og Bakken - og også over 150 danske apoteker.

FynBus træner medarbejderne gennem Solsikkeprogrammet, så de ved, hvad et usynligt handicap er, hvad Solsikken betyder og hvordan man bedst møder en person, der har valgt at gøre det usynlige synligt ved at bære Solsikken.

Formålet med at bære en solsikkesnor er, at man kan vælge at gøre det usynlige synligt i de situationer, hvor der kan være brug for det og det er svært eller umuligt at forklare sig. Solsikken viser personale og medpassagerer, at man kan have brug for lidt ekstra tid, tålmodighed eller hjælp. Solsikkesnoren giver ingen særlige fordele, men fungerer som et signal til chauffører, billetkontrollører og medrejsende om, at personen kan have behov for ekstra hensyn.

- Siden 2018 har vi sammen med Alzheimerforeningen og Odense kommune klædt vores personale samt bus- og flextrafikchauffører på med viden om demens via demensven-programmet. Vi håber med vores indtræden i Solsikkeprogrammet at bidrage yderligere til at skabe forståelse og nedbryde nogle af de barrierer, der måske står i vejen for at tage den kollektive trafik, når man lever med udfordringer, der ikke kan ses. Vi ønsker at sikre en tryk rejseoplevelse for alle og det kan Solsikken være med til, siger Jan Gudmann Hansen, der er Plan- og markedschef hos FynBus.

Hos Videnscenter om Handicap er man glad for, at FynBus tager Solsikken til sig:

- At en så stor udbyder af kollektiv trafik som FynBus går med vil betyde en kæmpe forskel i mange menneskers liv. For mange mennesker med usynlige handicap, er det at tage offentlig transport ikke altid så ligetil. Det er en stor fordel, at man kan signalere til chauffører, kontrollører og medpassagerer, at der kan være behov for ekstra tid, tålmodighed eller hjælp. Det skaber tryghed og vil give flere mod på rejsen. Vi håber endnu flere transportaktører vil følge trop, siger chef for Videnscenter om Handicap, Dorte Nørregaard.

Det er frivilligt, om man vil bære Solsikkesnoren. Solsikkesnoren kan købes på solsikkeprogrammet.dk



Kollektiv transport



I gennemsnit er der 1,08 person i hver personbil, hvor fører eller passager pendler til og fra arbejde, og samlet set godt 1,4 på tværs af alle bilture. (Foto: Jesper Christensen)

Analyse ser på mere samkørsel

Ny analyse afdækker barrierer for, at flere vælger at køre sammen, og belyser tiltag, der potentielt kan øge samkørslen i Danmark. En bedre udnyttelse af bilparken vil give mindre trængsel på vejene og mindske CO₂-udledningen

I gennemsnit er der 1,08 person i hver personbil, hvor fører eller passager pendler til og fra arbejde, og samlet set godt 1,4 på tværs af alle bilture. Der er dermed et stort uudnyttet potentiale ved at flere kører sammen, og dermed mindske antallet af biler på vejene i særligt de mest trængselsudfordrede timer på dagen. I "Analyse om fremme af samkørsel" belyses en række tiltag, der potentielt kan bidrage til at gøre samkørsel mere attraktivt.

- Det er tankevækkende, at der er så mange tomme sæder i bilerne. Det er en stor uudnyttet ressource. Hvis vi lykkes med at udnytte bilparkens kapacitet bedre, kan det både være med til at mindske trængselsudfordringerne i byerne og nedbringe CO₂-udledningen fra vejtransporten, siger transportminister Trine Bramsen (S) og fortsætter:

- I lyset af de stigende energipriser må det også konstateres, at der nu er endnu en grund til, at vi sætter os flere sammen i bilerne. I yderområderne kan samkørsel også give flere en bedre mobilitet. Det giver derfor rigtig god mening at fortsætte arbejdet med at fremme samkørsel i Danmark. Jeg glæder mig derfor til at drøfte de tiltag, som analysen præsenterer, med aftalekredsen.

Kollektiv transport

Analysen gransker området for samkørsel, og peger på konkrete tiltag, der kan understøtte en udvikling på området. Det drejer sig eksempelvis om at skabe et større kendskab til samkørsel samt at integrere samkørsel mere med den kollektive transport. Særligt i myldretiden omkring de større byer er der incitament for at øge samkørslen for at mindske trængslen. Derudover kan det også i landdistrikterne give bedre transportmuligheder, som supplement til den kollektive transport.

Analysens resultater vil danne baggrund for en kommende dialog med folketingspartierne.

Interesserede kan læse analysen med mere her:

Analyse om fremme af samkørsel

Uddrag af analyse om fremme af samkørsel

Teknisk bilag - Analyse om fremme af samkørsel

- På en gennemsnitsdag i 2018-2020 blev der gennemført knap 15 millioner ture fordelt på alle transportmidler, hvoraf ca. 8 millioner ture var i personbil
- Godt halvdelen af turene i personbil var soloture, og godt en tredjedel af turene var med en person fra husstanden. Således udgør samkørsel med personer uden for ens egen husstand ca. 10 procent af personbilturene på en gennemsnitsdag
- Analysen om fremme af samkørsel er en del af Aftale om grøn omstilling af vejtransporten fra 4. december 2020 mellem S-Regeringen, Radikale, SF og Enhedslisten
- Med aftalen blev der derudover afsat 3 millioner kroner til at iværksætte oplysnings- og adfærdskampagner om begrænsning af transportspild, herunder muligheder og gevinster for borgere og virksomheder, om klima- og trængselsmæssige effekter for samfundet
- Analysens formål er at belyse tiltag, der kan gøre samkørsel mere attraktivt



Kampagnefilmen "Hvorfor ikk' følges? Når vi skal samme vej?" er en del af Vejdirektoratets kampagne de næste tre måneder. Klik på billedet for at se filmen.

Kampagne skal få flere i samme bil

Hver dag er der cirka 14 millioner tomme passagersæder i personbiler på farten på vejene i Danmark. Det skaber lange køer, koster milliarder af kroner og er en unødvendig belastning af klimaet. Derfor lancerer Vejdirektoratet en kampagne, der skal åbne for nye måder at komme rundt på

"Hvorfor ikk' følges, hvis vi alligevel skal samme vej?"

Det spørgsmål bliver alle solobilister stillet i en den kampagne, som Vejdirektoratet lancerer onsdag.

Kampagnen, der skal få flere til at åbne bildørene for andre, der skal samme vej, handler om samkørsel og delebiler, så flere fremover kører sammen og deles om de biler, der allerede findes.

- Når danskerne kører på arbejde, sidder der mindre end 1,1 personer i bilen. Dermed er der mange ledige sæder, som vi skal gøre mere for, bliver fyldt op. Vi vil ikke tvinge danskerne til at køre sammen, men gøre det lettere. Det gavner både privatøkonomien, trængslen på vejene og klimaet. Derfor er potentialet stort. Forudsætningen er, at det bliver lettere at finde hinanden, siger transportminister Trine Bramsen (S).

Kampagnen skal overordnet set få os til at reflektere over vores transportvaner, oplyse om de mange fordele ved at deles om bilerne og komme med idéer til, hvordan man så rent faktisk kommer godt i gang med det.

Den EU-finansierede kampagne, der løber de næste tre måneder, udspringer af transportaftalen "Grøn omstilling af vejtransporten af 4. december 2020" indgået mellem S-Regeringen, Radikale, SF og Enhedslisten.

Mindre spildtid giver mere fritid

Vejdirektoratet har onsdag sat gang i en kampagne, der skal få flere til at køre sammen og dermed bidrage til, at pladsen i bilerne bliver udnyttet bedre. Det vil give mere plads på vejene - og mindre spildtid og dermed mere fritid

Færre biler på vejene betyder, at man kommer hurtigere frem - og det er til gavn for samfundsøkonomien, for når vi gang på gang holder i kø, så spilder vi tid og penge.

Ifølge tal fra Vejdirektoratet svarede forsinkelserne på vejene i 2019 til et samfundsøkonomisk tab på 28 milliarder kroner - 28.000.000.000 kroner- hvilket svarer nogenlunde til prisen på Storebæltsbroen, da den blev bygget for omkring 30 år siden. Forsinkelserne kunne, hvis de blev undgået, bruges på fritidsaktiviteter, familieliv, arbejde eller noget helt fjerde.

I forbindelse med kampagnen har Vejdirektoratet blandt andet undersøgt årsager til, at danskerne benytter og tilbyder samkørsel, og der peger langt størstedelen på økonomi som den største fordel.

- Der er gode argumenter for at køre sammen, og privatøkonomi er bare et af dem. Afhængig af, hvor langt man har til arbejde, kan man spare tusindvis af kroner om året. Det kræver måske lidt overvindelse at dele privatsfæren med andre, og det kræver ikke mindst noget planlægning. Som en del af kampagnen kommer vi derfor også med gode råd til, hvordan man kan komme i gang med samkørsel og åbne bildøren for kolleger, naboer og andre, der skal samme vej, siger afdelingsleder i Vejdirektoratet, Andreas Egense.

Hvis man er for eksempel to personer frem for én i bilen og kører mellem Næstved og København på Sjælland - en strækning på i alt 176 kilometer tur-retur - så vil de begge spare mellem 81 og 147 kroner om dagen afhængig af valg af biltype og brændstof. Hvert år giver det en besparelse på cirka 18.000 til 32.000 kroner per person.

I disse beregninger er besparelsen størst, hvis samkørslen sker i en benzinbil, hvor den årlige besparelse på pendlerstrækningen fra Næstved til København vil være på 32.000 kroner.

Vejdirektoratet har udarbejdet en kampagneside, hvor man blandt andet kan læse mere om fordele ved at køre sammen og få råd til, hvordan man kommer godt i gang.

Læs mere om samkørsel og delebiler [her](#):



Evaluering af forsøgsordning med selvkørende motorkøretøjer er færdig

For fem år siden trådte færdselslovens regler om forsøgsordning med selvkørende motorkøretøjer i kraft. Vejdirektoratet og Færdselsstyrelsen har udarbejdet en evaluering af ordningen. I evalueringen anbefaler Vejdirektoratet og Færdselsstyrelsen, at den nuværende forsøgsordning i det store hele fortsættes med tilpasninger. Evalueringen skal danne grundlag for videre drøftelser af fremtiden for udvikling for selvkørende motorkøretøjer i Danmark

Vejdirektoratet og Færdselsstyrelsen vurderer i evalueringen, at forsøgsordningen fortsat er relevant, men at der også kan være behov for løbende at justere i forsøgsordningen. Evalueringen viser dog også, at den teknologiske udvikling ikke er gået så hurtig som forventet.

Under forsøgsordningen har der indtil videre været udført fire forsøg. Disse forsøg har ikke medført uheld. De foreløbige erfaringer har således ikke sæt tvivl om, at forsøg med selvkørende motorkøretøjer kan gennemføres færdsels-sikkerhedsmæssigt forsvarligt under forsøgsordningen.

Ved en ændring i færdselsloven i 2017 gjorde den daværende transportminister det muligt at lave en forsøgsordning med selvkørende motorkøretøjer - eksempelvis busser og biler. Forsøgsordningen har fungeret som test af ny teknologi og de muligheder for nye transportformer, det åbner for.

I lovforslaget fra 2017 om ændring af færdselsloven for forsøgsordningen om selvkørende motorkøretøjer følger det, at senest fem år efter, at forsøgsordningen er trådt i kraft, skal der udarbejdes en konkluderende evaluering af ordningen, som danner grundlag for en politisk stillingtagen til, om ordningen skal fortsætte uændret, skal ophæves eller skal danne grundlag for en permanent regulering af kørsel med selvkørende motorkøretøjer i Danmark.

Efter sommer inviteres Folketingets transportordførere til en drøftelse af evalueringen, og hvad udviklingen i forhold til selvkørende motorkøretøjer i Danmark skal være.

Interesserede kan hente evalueringen her:

<https://www.trm.dk/media/ukngdcce/vejdirektoratets-og-faerdselsstyrelsens-evaluering-af-forsøgsordning-med-selv->

Taksten for at køre uden billet stiger til september

Fra torsdag 1. september stiger kontrolafgiften for at køre uden billet i Midttrafiks busser, Aarhus Letbane's og i Midtjyske Jernbaner's tog til 1.000 kroner. Den nuværende kontrolafgift for at rejse uden billet er på 750 kroner og har ikke været reguleret siden 2011

Midttrafik fremhæver, at billetindtægterne er nødvendige for at fastholde det kollektive trafiktilbud i et område. Samtidig duer det ikke, at nogle kunder rejser uden billet, mens andre har betalt for turen. Kontrolafgiften skal gerne virke præventivt, så man husker at købe billet, når man kører med Midttrafik.

Offentligt trafikselskab har indledt billetsamarbejde med privat fjernbusselskab

Nordjyllands Trafikselskab (NT) og Molslinjens buskoncept, Kombardo Expressen, har indledt et samarbejde, som betyder, at rejsende med Kombardo Expressen kan købe en tillægsbillet, som åbner for rejser i hele Nordjylland. Det nye samarbejde betyder, at man kan komme hele vejen fra Skagen til København for ned til 144 kroner.

Det nye samarbejde mellem det offentlige trafikselskab og den private busoperatør testes i resten af 2022.

- I NT arbejder vi konsekvent på at øge mobiliteten for de 600.000 nordjyder. Samarbejdet med Kombardo Expressen er et godt supplement til vores øvrige mobilitetspartnere og endnu et skridt på rejsen til at arbejde mere kommercielt med den kollektive trafik, siger Salgs- og Kundechef hos NT, Mette Henriksen.

Samarbejdet giver alle rejsende med Kombardo Expressen mulighed for at købe en tillægsbillet til 35 kroner. Med den i hånden kan man som passager i Kombardo Expressen tage med alle NT's expresbusser og tog.

Kombardo Expressen køres af Herning Turist og begyndte som en hurtigrute med Molslinjens færger over Kattegat mellem Aarhus og København i sommeren 2017. Siden er bussens rutenetværk vokset betragteligt til over 100 ruter nationalt. Alle busser hos Kombardo Expressen kører i dag på HVO-biodiesel.

- Målet er jo at få flere i den kollektive trafik, og her viser Nordjylland vejen for, hvordan vores to forretninger kan kombineres til fordel for de rejsende, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

NT-tillægsbilletten gælder til følgende expresbusser og tog:

- Fjernbusser: Rute 970X, 971X, 973X, 974X, 950X, 951X, 954X
- Tog: RE75 og RE76

Tilbuddet gælder ikke i regionalbusser, bybusser, DSB eller Arriva tog. Billetten gælder heller ikke til X-Busser udenfor region Nordjylland.

29-årig kvinde knuste ruder på letbanestation

En patrulje fra østjyllands Politi kørte lidt efter klokken to natten til fredag 5. august letbanestationen på Skejbybakkevej i det nordlige Aarhus efter en anmeldelse om, at en person gik rundt og smadrede ruder på stedet

På letbanestationen traf betjentene en 29-årig kvinde, som stod ved to knuste ruder ved letbanestopet. Hun erkendte med det samme, at det var hende, der havde ødelagt dem, og hun blev derfor anholdt og sigtet for hærværk.

Undersøgelse om corona-effekter:

Danske virksomheders investeringer i firmabiler er uændret

En ny undersøgelse fra Arval Mobility Observatory, der er en international og uafhængig analyseenhed, som indsamler og leverer objektive data inden for mobilitets- og flådesektoren, viser, at coronapandemien og dens hybride arbejdsformer mod forventning ikke har dæmpet danske virksomheders investering i firmabiler

Danske virksomheder investerer ifølge undersøgelsen stadig stort i firmabiler og varevogne, selvom mange arbejdspladser har indført hybride arbejdsformer i kølvandet på coronapandemien. Ifølge undersøgelsen, der er foretaget blandt 301 flådeansvarlige i Danmark, er 6 procent af de adspurgte virksomheder begyndt med eller overvejer at tilpasse deres flåde- og mobilitetspolitikker for at tage højde for denne nye tendens.

Den internationale undersøgelse, som er udført i 26 lande inklusiv Danmark af analyseenheden Arval Mobility Observatory, viser tre overordnede tendenser for danske virksomheders bilparker:

- Danske virksomheder fokuserer fortsat på at elektrificere deres flåde, men deres forventninger til omstillingshastigheden holder sig på det niveau, der blev observeret før covid-19
- Medarbejdernes brug af alternativ mobilitet er steget i samme tidsperiode
- De seneste to års hjemmearbejde ikke medført investeringsnedgang i danske virksomhedsflåder

Hybridarbejde spiller ikke længere en rolle for danske firmabiler

På trods af samfundssituationen fortsætter danske virksomheder med at udvide og forny deres bilparker.

7 procent af danske flådeansvarlige mener ifølge undersøgelsen, at covid-19 har påvirket størrelsen på deres bilpark, hvilket er et fald fra 72 procent sidste år. 94 procent svarer, at de ikke har ændret på virksomhedens mobilitetspolitik i forhold til hjemmearbejde.

I tråd med den europæiske trend forventer 95 procent af de danske flådeansvarlige derfor, at virksomhedens flåde enten forbliver stabil eller vokser i løbet af de næste tre år. 4 procent forventer et fald.

Det er især forventningen til øget vækst i virksomheden, der ligger til grund for, at danske virksomheder (55 procent) ser et øget behov for flere køretøjer. Samtidig anser halvdelen (49 procent) firmabilen som et vigtigt aktiv til rekruttering af nye medarbejdere og fastholdelse af eksisterende.

- Analysen viser tydeligt, at danske virksomheders flåder er blevet modstandsdygtige selv under turbulente forhold. Flådeansvarlige ser fortsat optimistisk på fremtiden og er fast besluttede på at fortsætte investeringen i bæredygtig mobilitet. Derudover er det også interessant at se, at firmabilen er ved at blive et direkte gode, man markedsfører sig på over for medarbejdere, selvom hjemmearbejde for mange er blevet the new normal, siger Andreas Knudsen, der er kommerciel direktør i Arval Danmark.

Elektrificeringen fortsætter på samme blus som før covid-19

Selvom flere virksomheder hopper med på elektrificeringsbølgen, og 59 procent i dag allerede har mindst én elektrifi-

Om undersøgelsen:

- I alt 7.576 repræsentanter - heraf 301 danske - fra små, mellemstore og store virksomheder har leveret svar til undersøgelsen fra Arval Mobility Observatory
- Alle deltagere i undersøgelsen er ansvarlige for den pågældende virksomheds bilflåde
- Alle interview er gennemført af analysebureauet Ipsos via en blanding af online spørgeskema og kvalitative interview pr. telefon

- Undersøgelsen er udført i 26 lande, der tæller Danmark, Østrig, Schweiz, Tyskland, Spanien, Frankrig, Grækenland, Italien, Portugal, Storbritannien, Belgien, Luxembourg, Holland, Tjekkiet, Polen, Slovakiet, Rumænien, Finland, Norge, Sverige, Brasilien, Chile, Peru, Marokko, Rusland og Tyrkiet

- Det er fjerde år i træk, at Arval Mobility Observatory bringer analysen.

Fordelingen af de danske adspurgte i undersøgelsen:

- 102 virksomheder med mindre end 10 ansatte
- 84 virksomheder med 10 til 99 ansatte
- 52 virksomheder med 100 til 249 ansatte
- 63 virksomheder med 250 ansatte eller mere

Om Arval Mobility Observatory

Arval Mobility Observatory er bredt anerkendt som en international og uafhængig analyseenhed, der indsamler og leverer objektive data inden for mobilitets- og flådesektoren. Projektet har til formål at give et dybere indblik i branchens tendenser og løbende udvikling i en verden, hvor et stadigt voksende udvalg af mobilitetsløsninger vinder frem

Om Arval

Arval specialiserer sig i full service-leasing og leaser knap 1,5 millioner køretøjer på globalt plan (december 2021) til alt fra store internationale virksomheder, SMV'er og privatkunder

Arval beskæftiger over 7.000 medarbejdere fordelt på 30 lande

Arval blev grundlagt i 1989 og ejes af BNP Paribas Group. Her hører Arval under Retail Banking & Services

ceret bil i flåden, forventes omstillingshastigheden til elbiler at forblive på linje med niveauet, der blev observeret før pandemien.

Samme tendens gør sig gældende på tværs af de resterende lande i undersøgelsen. 66 procent af virksomhederne har allerede implementeret - eller overvejer at implementere - hybridbiler, plug-in-hybrider og/eller fuldt elektriske personbiler inden for en treårig periode. Forventningerne til en fuldt elektrificeret personbilpark inden for tre år forbliver på samme niveau som før covid-19, hvilket ligeledes er gældende for elektrificerede varebiler.

Kollektiv transport

Samtidig udgør diesel- og benzinbiler fortsat en vigtig del af danske virksomheders flådesammensætning. Her forventer de, at knap halvdelen af personbilerne (47 procent) og næsten syv ud af ti af varebiler (67 procent) stadig vil have forbrændingsmotor over de næste tre år.

Alternative mobilitetsløsninger supplerer bilparken

Carpooling, firmacykler, delebiler og betalt offentlig transport som alternative mobilitetsløsninger udgør en stadig større del af virksomhedernes mobilitetsstrategi. På tværs af de europæiske lande svarer 77 procent af virksomhederne således, at de har gennemført eller har planer om at investere i alternative mobilitetsløsninger inden for de kommende tre år, mens over seks ud af ti (65 procent) har indført mindst én alternativ mobilitetsløsning.

Her halter Danmark efter det europæiske gennemsnit: 59 procent af de danske virksomheder svarer, at de har indført alternative mobilitetsmuligheder, mens det europæiske gennemsnit ligger på 65 procent. I front ligger Tyskland, Holland og Storbritannien, hvor henholdsvis 84, 81 og 81 procent svarer, at de allerede har indført alternative transportløsninger.

Andel af virksomheder, der har implementeret mindst én alternativ transportløsning:

1	Tyskland: 84 procent	11	Schweiz: 64 procent
2	Holland: 81 procent	12	Luxembourg: 63 procent
3	Storbritannien: 81 procent	13	Slovakiet: 63 procent
4	Frankrig: 74 procent	14	Sverige: 60 procent
5	Italien: 72 procent	15	Danmark: 59 procent
6	Finland: 70 procent	16	Grækenland: 58 procent
7	Spanien: 69 procent	17	Rumænien: 54 procent
8	Portugal: 68 procent	18	Norge: 52 procent
9	Østrig: 66 procent	19	Tjekkiet: 52 procent
10	Belgien: 64 procent	• 20	Polen: 42 procent



Tide Bus har overtaget bybusdriften i Aalborg m et nyt elektrisk busdepot som udgangspunkt.

(Foto: Tide Bus)

Busdriften i Aalborg er blevet elektrisk

Søndag 7. august kørte de første 90 batterielektriske busser ud på gaderne i Aalborg. Busserne markerer endnu et skridt på vejen til en total omstilling af den kollektive trafik i Aalborg til el-busser. Samtidig indvies Danmarks største elektrificerede busdepot. Inden udgangen af 2023 vil buspassagerer i Aalborg blive transporteret i 121 el-busser

De typiske el-busser i Aalborg vil være på omkring 13 meter, mens 14 af de i alt 121 busser vil være 24,5 meter lange busser, der skal betjene byens kommende Plusbus-rute, som er ved at blive etableret der, hvor det oprindeligt var tanken at anlægge en letbane. Plusbusserne, der er tre-ledede og har plads til 155 passagerer, barnevogne, cykler og kørestole, sættes i drift i løbet af 2023.

Samlet set skal de 121 busser køre 8,8 millioner kilometer årligt fordelt på 420.000 ture.

Danmarks største busdepot

Tide Bus Danmark A/S overtager efter et udbud bybuskørslen i Aalborg søndag 7. august og har i den forbindelse bygget Danmarks største elektrificerede busdepot. Depotet har plads til 140 busser og har 124 ladestandere. I alt har ladeanlægget 6.500 ampere til rådighed, hvilket kan forsyne 365 husstande.



Depotet er bygget ud fra et ønske om bæredygtighed. Udover, at al buskørsel derfra bliver el-drevet indenfor det næste år, har bygningen 300 solceller på taget, mens et nyt regnvandsbassin 4.500 kvadratmeter skal opsamle regnvand, der skal bruges til at holde de 121 busser rene. Busserne bliver samlet vasket 30.000 gange årligt, og al busvask vil foregå med genbrugsvand eller vand fra regnvandsbassinet.

I forbindelse med at Tide Bus A/S har overtaget bybuskørslen i Aalborg, fik 360 buschauffører fra de to busselskaber, der hidtil har stået for bybusdriften - Arriva og Keolis - ny arbejdsgiver. Chaufførerne samles under samme tag og får til sammen over 57.000 arbejdsdage om året.



En af AarBus' nye Solaribusser fanget på Rutebilstationen en dag i Aarhus Festuge.

Aarhus har fået flere el-busser

Fredag 5. august satte busselskabet AarBus de første fem af i alt 29 nye batterielektriske bybusser fra polske Solaris ind på byens busruter. Sammen med 33 batteri-elektriske bybusser fra Volvo Buser, som AarBus allerede har i drift, vil de nye busser fra Solaris bidrage til en yderligere begrænsning af CO₂-udslippet fra den kollektive transport i Aarhus-området

De 29 nye elbusser, som vil køre ud på Aarhus' gader i løbet af august og september, erstatter et tilsvarende antal dieselbusser og vil give en forventet årlig CO₂-besparelse på 2,3 ton. El-busserne kommer med elektriske ramper, som gør det nemmere for kørestolsbrugere at tage bussen.

Busselskabet AarBus har i alt 184 busser. Når alle de nye el-busser fra Solaris er taget i brug, vil en tredjedel af selskabets busser være batteri-elektriske. Overgangen fra diesel- til elbusser er et led i Aarhus Kommunes målsætning om, at alle bybusser skal være CO₂-neutrale i 2027.

- Transportsektoren er en stor CO₂-udleder, som jeg er meget optaget af, at vi gør noget ved. Hvis vi skal indfri vores ambition om en total grøn omstilling af bybusserne, så skal vi blive ved med at prioritere udskiftningen af forurenende dieselbusser til fordel for elbusser. Elbusserne hverken sviner eller støjer, og det kommer aarhusianerne afgjort til at kunne mærke i byen i form af bedre luftkvalitet og mindre larm fra trafikken, siger Steen Stavnsbo (K), der er rådmænd for Teknik og Miljø i Aarhus kommune.

Den nye levering af el-busser er på 23 ledbusser på 18 meter og 6 to-akslede busser på 12-meter. Busserne vil give en forventet årlig CO₂-besparelse på 2,3 ton.

Hos Midttrafik glæder bestyrelsesformand Steen Vindum sig over, at flåde af el-busser i Aarhus bliver større. Aarhus har i forvejen Letbanen, der kører på el og 33 batteri-elektriske busser.

- Med de nye elbusser bliver det endnu lettere for aarhusianerne at vælge en grøn transportform og rejse CO₂-neutralt. Som en ekstra gevinst får kunderne moderne busser med ekstra god tilgængelighed i form af elektriske kørestolsramper. Vi glæder os meget til at byde både nye og eksisterende kunder velkommen i de nye elbusser, siger Steen Vindum.

De nye elbusser har, udover at være CO₂-neutrale og støjsvage, en række fordele, der kommer brugerne til gode. De har lav indstigning, stort flexareal, elektriske kørestolsramper, der forbedrer tilgængelighed for kørestolsbrugere samt USB-ladere ved alle sæder.



De mange Solaris-busser med dieselmotorer, der har tjent AarBus og byens passagerer i mange år, bliver i takt med indkøringen af deres elektriske efterfølgere sendt på pension.

Polly Dutschke (S), byrådsmedlem og formand for tilgængelighedsrådet, er især glad for kørestolsramperne, som hun længe har arbejdet for.

- Det glæder mig, at det nu bliver lettere for kørestolsbrugere at komme med bussen. De elektriske kørestolsramper betyder, at man som kørestolsbruger får en større personlig frihed og ikke er afhængig af en hjælper til at folde rampen ud, siger Polly Dutschke.

El-busserne bliver i løbet af august og september fordelt på de 19 bybuslinjer, som AarBus betjener. De første fem busser blev sat i drift fredag 5. august.

Fakta om de nye el-busser:

- Busserne er af mærket Solaris og batteri-elektriske
- Busserne bliver opladet om natten på AarBus' busanlæg. I løbet af dagen vil natopladningen blive suppleret af endnu en opladning under et kørselsophold
- På dage med lave temperaturer er der mulighed for at opvarme busserne med et kombifyr

De 29 nye el-busser kommer i to størrelser:

- 6 af busserne er 12-meter busser med 31 faste siddepladser, 2 klapsæder og 64 ståpladser
- 23 af busserne er 18-meter ledbusser med 47 faste siddepladser, 4 klapsæder og 91 ståpladser
- Busserne er støjsvage og udleder ikke røg og partikler under kørslen
- Busserne har god tilgængelighed med lav indstigning, stort flexareal og elektriske kørestolsramper
- Chaufføren styrer de elektriske kørestolsramper direkte fra førersædet. Det betyder, at kørestolsbrugere kan stige på bussen alene uden hjælper. Det er et markant løft af tilgængeligheden fra dieselbusserne, hvis ramper skal løftes manuelt fra gulvet og ud af en hjælper
- Kunderne kan oplade telefoner og tablets gratis via USB-stik ved alle sæder
- Den forventede årlige CO₂-besparelse er på 2,3 ton

Udbud åbner for over 200 el-busser på Sjælland

Trafikselskabet Movia har afsluttet Udbud A21, der er det hidtil største udbud af buskørsel med el-busser. Med udbuddet, som netop er afsluttet, vil der i de kommende år ske endnu et skifte med elektrisk busdrift i Movia's område. Udbuddet omfattede 55 buslinjer med omkring 220 busser fordelt på i alt 20 kommuner og to regioner. Når alle busser på ruterne er skiftet fra diesel til el i foråret 2024, vil 41 procent af af Movia's køre mere miljøvenligt og mindre støjende. Ved udgangen af 2022 vil andelen af elektriske busser i drift for Movia ligge på 25 procent

Med Udbud A21 får ni kommuner får deres første elbusser. Det er Dragør, Brøndby, Helsingør, Høje-Taastrup, Greve, Ishøj, Køge, Stevns og Ringsted Kommuner. Flere andre kommuner får med udbuddet flere el-busser i drift end dem, de allerede har kørende. Det er København, Frederiksberg, Tårnby, Glostrup, Herlev, Hvidovre, Rødovre, Gladsaxe, Lyngby-Taarbæk, Hillerød, Frederikssund og Solrød Kommuner. Derudover supplerer både Region Sjælland og Region Hovedstaden med flere elbusser.

Beslutningen fra kommuner og regioner om at omstille de omkring 220 busser til eldrift vil få en markant betydning for den årlige reduktion af CO₂, NO_x og partikler. Samlet set vil det give en reduktion på 12.500 ton CO₂, 25,3 ton NO_x og 160 kg partikler, når alle el-busser er sat i drift.

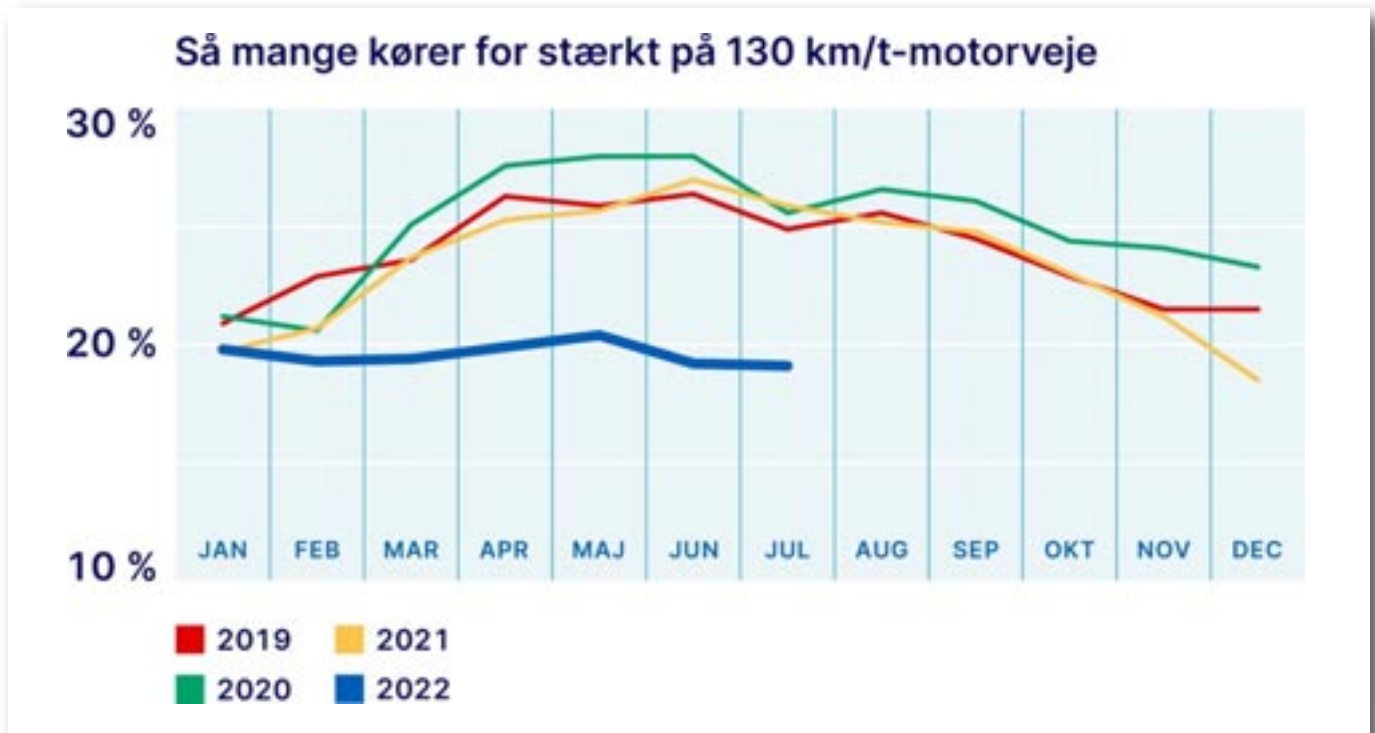
Movia startede omstillingen fra diesel- til eldrift med 76 elbusser i 2019. Med Udbud A21 lander den samlede flåde af elbusser på cirka 560. Hvis man ser på den fulde årlige reduktion med al emissionsfri busdrift, vil Movia i foråret 2024 opnå en samlet reduktion af CO₂ på 36.300 tons, reduktion af NO_x på 83 tons og en reduktion af partikler på 680 kg.



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!



Hastighedsoverskridelser på 130 km/t-motorveje.

(Grafik: Vejdirektoratet.)

Bilisterne har sat farten ned på motorvejene

Høje brændstofpriser er ifølge Vejdirektoratet en væsentlig årsag til, at bilisterne på de danske motorveje har sat farten ned og følger Færdselsloven regler for højeste hastighed på motorvejene. Vejdirektoratet kan i hvert fald konstatere, at gennemsnitshastigheden for personbiler, der kører på motorvejene, er faldet mærkbart i 2022

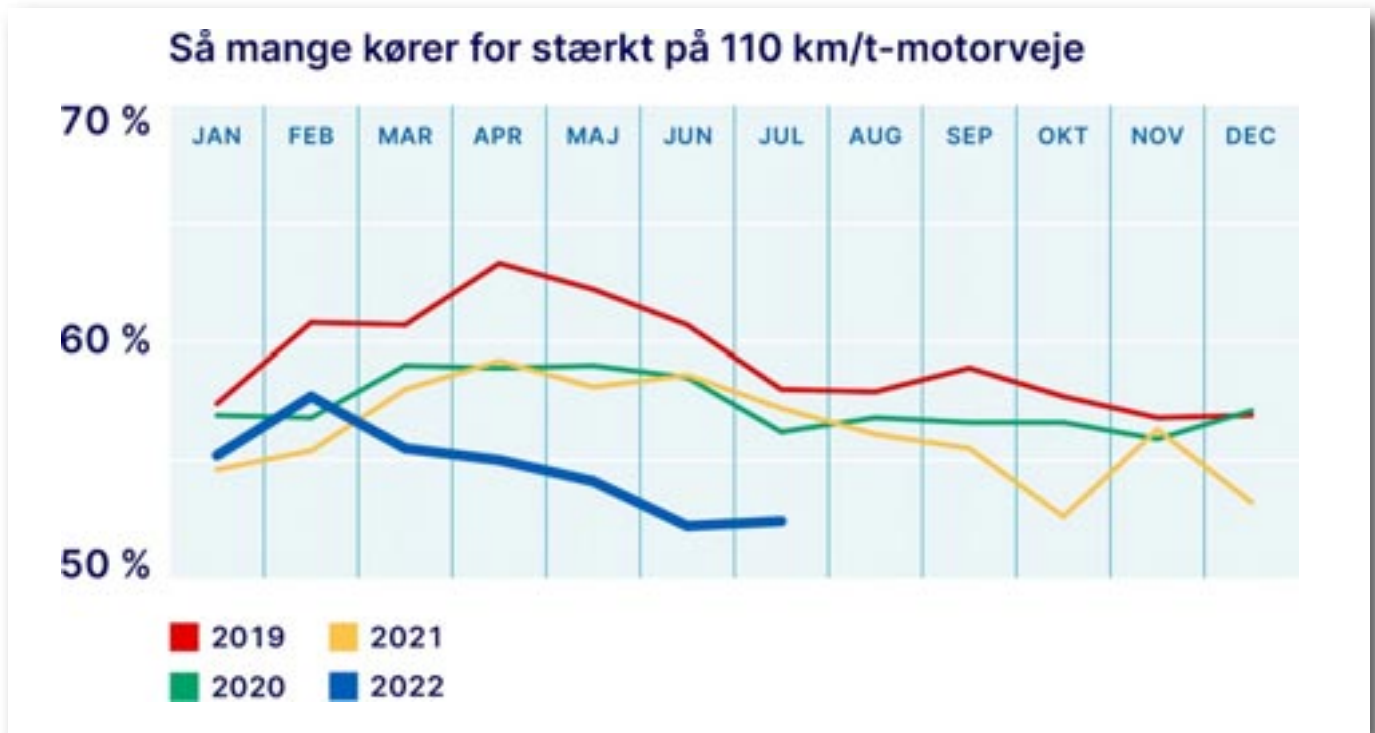
Da Sydsjællands og Lolland-Falsters Politi tidligere på året foretog en fartkontrol af 4.400 bilister på Motorvej E20 ved Sorø på Sjælland, blev 14 bilister taget i at køre for stærkt - ingen af dem så hurtigt, at det udløste et klip i kørekortet eller en betinget frakendelse af kørekortet.

Ifølge nye beregninger fra Vejdirektoratet er episoden ikke enestående, men udtryk for en generel tendens, hvor stadig færre bilister på vejene overskrider hastighedsgrænserne.

- De stigende priser på brændstof har efter alt at dømme ikke blot fået danskerne til at lette foden fra speederen og køre langsommere for at spare lidt på udgifterne til benzin og diesel. Det har øjensynligt også fået dem til at holde bedre øje med fartskiltene langs motorvejen, siger projektleder Niels Moltved fra Vejdirektoratet.

På motorveje med en hastighedsgrænse på 130 km/t faldt antallet af trafikanter, der kører hurtigere end tilladt, i juli i år med 26,2 procent sammenlignet med juli sidste år. For juni var der tale om et fald på 28,9 procent. Tendensen er den samme i marts, april og maj. Det faldende antal fartoverskridelser er registreret i perioder uden trængsel, og der er også tale om et betydeligt fald, hvis man sammenligner med tiden før corona i 2019.

Når flere bilister kører lovligt, er det helt i tråd med Vejdirektoratets beregninger for gennemsnitshastigheden på motorveje, der viser, at bilisterne er begyndt at sænke farten.



Hastighedsoverskridelser på 110 km/t-motorveje.

(Grafik: Vejdirektoratet.)

På motorveje med en hastighedsgrænse på 110 km/t er farten også sat ned. Her kørte 57,2 procent for hurtigt i juli sidste år, mens det var faldet til 52,4 procent i år. Ser man på kurverne for begge typer motorveje, er det tydeligt, at kurverne bøjer af omkring februar og marts i år, hvor priserne på benzin og dieselolie steg markant.

Lavere hastighed udløser mange gevinster

Vejdirektoratet fremhæver, at der er penge at spare ved at lette foden fra speederen - især på motorvejene. Hvis man reducerer hastigheden med 5 km/t, så sparer man 5,8 procent brændstof ved hastigheder over 100 km/t, mens gevinsten er på 10,3 procent brændstof, hvis man kører 10 km/t langsommere.

Samtidig er det til gavn for både miljøet og klimaet, når der bliver brugt mindre brændstof i biler, lastbiler, motorcykler og andre køretøjer.

- Danskerne har i den grad fået øjnene op for at køre mere økonomisk og spare på brændstoffet. Det er ikke kun til gavn for den enkelte, men også for samfundet som helhed. Og så må man ikke glemme, at politiet jo udskrifter fartbøder af én grund, for det er farligt at køre med høj fart. Så alt i alt er det også godt for trafikikkerheden, når flere danskere retter sig efter færdselsloven, siger Niels Moltved.

Hastighedsskilte og brændstofpriser er ikke det eneste, der har betydning for hastigheden på motorvejene. Det samme gælder for trængsel, vejrlig, omfanget af dagslys og bilisternes økonomiske formåen. En del af disse forhold har Vejdirektoratet taget højde for ved at sammenligne de samme strækninger på samme tidspunkt af året og på tidspunkter, hvor der ikke er trængsel.

Interesserede kan læse mere om trafikens udvikling i Danmark [her](#):



Bedre offentlig transport kan bidrage til at mindske miljøbelastningen. Med elektriske busser er den offentlige transport blevet bedre på den materielle side. (Foto: Jesper Christensen)

Undersøgelse:

Flertallet vil have bedre offentlig transport

57 procent af de adspurgte i en undersøgelse om løsninger på klimabelastningen i trafikken vil have bedre offentlig transport, mens omkring 30 procent vil forbedre forholdene for cyklister, og 22 procent vil forbyde nye fossilbiler på vejene fra 2030. Hos LB Forsikring, som har fået udarbejdet undersøgelsen, mener man, at bedre mulighed for videndeling vil kunne løse en del af fremtidens mobilitet

- Der er ingen tvivl om, at et effektivt offentligt transportsystem står højt på ønskelisten for flertallet af danskerne. Det vil både reducere klimabelastningen og skabe en sikrere vej til arbejde og skole, siger Steen Holse Andersen, der er COO i LB Forsikring som svar på den nye befolkningsundersøgelse, som Kantar Public har lavet for LB Forsikring.

Som nummer to på listen med 30 procent er bedre forhold for cyklister, så flere fravælger bilen. Særligt de unge ser stort potentiale i den løsning. 22 procent vil forbyde benzin- og dieslbiler i hele landet eller som minimum i de store byer.

Det kommer ikke bag på Steen Holse Andersen, at cyklisme er på vej ind, og benzin- og dieslbiler for mange er på vej ud.

- Selvom nogle tal viser, at cyklismen er dalende i Danmark, så er det stadig en stor del af vores nationale identitet, at vi er et cykelland, og særligt de unge ser ud til at ville tage cyklen endnu mere til sig, hvis infrastrukturen er til det. Det samme gælder for elbiler. De er fremtiden og danskerne ved godt, hvad vej udviklingen går. Sidste år angav 49 procent af vores medlemmer, at deres næste bil ville blive en el- eller hybridbil. Derfor er det også et område, hvor vi forsøger at hjælpe og understøtte deres grønne valg bedst muligt. Vi lavede som de første på markedet en ny forsikring specifikt for elbiler og gav samtidig vores medlemmer mulighed for at købe en billig ladeløsning igennem os. For når folk først har fået elbilerne, skal de også have strøm til dem, siger Steen Holse Andersen.

En del af løsningen er videndeling

Selvom mange ser den offentlige transport som en hjørnesten i løsningen, så ser Steen Holse Andersen dog også andre udfordringer, som skal løses, før vi for alvor kan skabe de allerbedste løsninger for fremtidens grønne mobilitet, og han mener, at forsikringsselskaber kan blive en del af løsningerne.

- Samlet set udbetaler forsikringsselskaberne på den gode side af fem milliarder kroner årligt i erstatninger. Det er en stor omkostning for branchen, men de mange ulykker har også store personlige og samfundsmæssige effekter. Vi vil rigtig gerne bidrage med den viden vi lægger inde med i form af data fra vores mange skader, men også de skadesforebyggende initiativer vi eksempelvis i LB Forsikring er i gang med at udvikle. Vi sidder på en fantastisk vidensdatabase, og det er der også mange andre der gør på tværs af det offentlige og private, så min opfordring er at vi skal slippe vores data løs og sammen skabe de løsninger, der skal gøre det mindre miljøbelastende og mere sikkert at komme rundt i landet, siger Steen Holse Andersen og fortsætter:

- Så det er vigtigt at lovgiverne giver os mulighed for at dele vores data, hvilket naturligvis skal ske på en ordentlig og ansvarlig måde - jeg mener at muligheden for sikker data deling skaber rammerne for sikker og grøn mobilitet.

Interesserede kan se undersøgelsen [her](#):

LB Forsikring er Danmarks største medlemsejet forsikringsselskab, og består af forsikringsgrupperne Lærerstandens Brandforsikring, Runa Forsikring, Bauta Forsikring og LB Forsikring til PFA.

LB Forsikring har lige over 412.000 medlemmer fordelt i hele landet.





Beslutningen om at investere i Nürnberg fabrikken, som et kommende sted for produktion af batterier til MANs e-køretøjer, blev offentliggjort på selve fabrikken i Nürnberg . (Foto: MAN Truck & Bus)

Lastbil- og buskoncern vil producere batterier i stor skala på sin fabrik i Nürnberg

MAN Truck & Bus har besluttet at etablere storskalaproduktion af batterier til elektriske lastbiler og busser på sit produktionsanlæg i Nürnberg i den tyske delstat Bayern. MAN fremfører, at beslutningen, der omfatter en investering på omkring 100 millioner euro, er af afgørende betydning for Tyskland som land med produktion af store og små lastbiler og busser

Investeringerne i fremtidige elektriske teknologier sikrer 350 arbejdspladser i Nürnberg. I første omgang vil MAN Truck & Bus etablere produktionskapacitet på over 100.000 batterisystemer om året. Dermed vil MAN Truck & Bus få en styrket rolle som kompetencepartner for elektromobilitet i Traton Group, der også omfatter svenske Scania, VW Truck & Bus og amerikanske Navistar samt det åbne internationale it-system Rio til eksempelvis flådestyring.

Fra begyndelsen af 2025 vil MAN Truck & Bus fremstille højspændingsbatterier til elektriske lastbiler og busser i storstilet produktion på sit Nürnberg-anlæg. Til det formål vil virksomheden investere omkring 100 millioner euro over de næste fem år i produktionsanlægget, der hidtil har produceret forbrændingsmotorer. Produktionskapaciteten vil blive udvidet til over 100.000 batterier om året. Investeringerne i udvikling af batteriproduktion vil sikre 350 arbejdspladser. Investeringsbeslutningen blev truffet i tæt samarbejde mellem virksomheden og medarbejderrepræsentanterne og med aktiv støtte fra bayerske politikere.

I første omgang vil batterierne, som sammen med motorerne udgør hjertet i elektriske erhvervskøretøjer, fremstilles manuelt på MAN-fabrikken i Nürnberg i en lille serieproduktion i cirka to et halvt år. Byggeriet af storproduktion er planlagt til at starte medio 2023 og være afsluttet ved udgangen af 2024. MAN lægger dermed grunden til den storstilede industrialisering af elektriske drivsystemer til lastbiler og busser. MAN modtager støtte fra den bayerske delstatsregering, som har lovet et bidrag på omkring 30 millioner euro til finansiering af energiforskning og teknologi for perioden 2023 til 2027, forudsat at finansierings- og budgetkravene er opfyldt. Disse midler vil blive brugt til at udføre forskning i batterisamling, cellekemi og udvikling, batterisikkerhed og i sidste ende batterigenanvendelse for at sikre bæredygtigheden af fremdriftstilstanden.

- Vi begynder nu at industrialisere elektromobilitet og fortsætter vores vej til klimaneutral mobilitet i erhvervskøretøjer. Det er en banebrydende placering og investeringsbeslutning for den næste årtier. Samtidig er det en del af MANs transformation til en leverandør af bæredygtige transportløsninger. Dette baner nu vejen for et e-samarbejde "made in Bavaria", bestående af produktion af e-trucks hos MAN i München, batteriproduktion i Nürnberg, forskning og udvikling begge steder og samarbejde med de respektive gymnasier, universiteter og institutter. Med vores investeringsbeslutning sikrer vi omkring 350 arbejdspladser på Nürnberg-fabrikken og hundredvis, hvis ikke tusindvis af arbejdspladser i Tyskland. Så vigtige beslutninger kan kun træffes i tæt samarbejde med alle involverede parter fra arbejdsgiver- og arbeidstagersiden samt politikere, siger Alexander Vlaskamp, der er bestyrelsesformand for MAN Truck & Bus SE.

Markus Wansch, der er formand for Nürnberg Works Council og næstformand for "General and Group Works Council" påpeger, at denn tunge bilindustri er under en dybtgående transformation.

- Vores arbejdsstyrke spørger med rette: Hvad er perspektiverne? Derfor er det godt nyt, at vi sammen er lykkedes med at etablere batteriserieproduktion i Nürnberg. Dette viser, at fremtiden for Nürnberg som et produktionssted også vil hvile på grundstenen for elektromobilitet, siger han.

Batterierne er resultatet af kompleks produktion og er rigtige kraftcentre: De er lavet af battericeller, som igen er grupperet i moduler og kombineret i individuelle lag for at danne et batterihus (pakke). Dette kræver et højt niveau af knowhow og strenge sikkerhedsstandarder. Afhængigt af rækkevidden har en tung elektrisk lastbil brug for op til seks af disse batteripakker. Dette vil i første omgang give MANs e-lastbiler en rækkevidde på 600 til 800 kilometer. I næste generation af batteriteknologi forventes rækkevidden på op til 1.000 kilometer fra omkring 2026. Det vil endelig gøre e-lastbilen velegnet til langdistancetransport.

Omkring midten af indeværende årti vil de samlede ejeromkostninger for en e-lastbil og en dieseldrevet være på samme niveau. MAN forventer derfor, at kundernes efterspørgsel efter e-køretøjer vil stige betydeligt senest da - forudsat at en passende opladningsinfrastruktur er på plads.

Produktionen af tunge e-lastbiler starter hos MAN i München i begyndelsen af 2024. Producenten sendte allerede i 2019 en lille serie på landevejen i 2019. MAN har også haft fuldt elektriske bybusser og varebiler på markedet i nogen tid.

Nürnberg-fabrikken ser tilbage på en lang tradition. Med en historie, der går omkring 180 år tilbage, er det en af MAN's rødder. Lastbiler og komponenter er blevet fremstillet i Nürnberg i over hundrede år. I dag står fabrikken med sine cirka 3.600 ansatte, for udvikling, produktion og salg af alle MAN diesel- og gasmotorer.

Med sin "elektrificering" begynder nu et nyt kapitel for produktions- og udviklingsfabrikken i Nürnberg, som også i stigende grad vil påtage sig opgaver inden for Traton Group. Med starten af batteriproduktionen styrker MAN Truck & Bus sin position i Traton Group som kompetencepartner for elektromobilitet. MAN Truck & Bus beskæftiger over 34.000 mennesker verden over.



Polsk busproducent har fået ordre på el-bus nummer 2.000

Busproducenten Solaris, der har hovedsæde i Polen og i 2018 blev en del af spanske CAF, har passeret el-bus nummer 2.000 i ordrebogen. De mange Urbino electric-modeller er blevet bestilt af operatører i over 140 byer i Europa fordelt på 21 lande - deriblandt Danmark

I forbindelse med ordren, der omfattede Urbino electric nummer 2.000, peger Solaris på, at der er sket en voldsom stigning i efterspørgslen efter el-busser de seneste 10 år. Hvor der i 2012 blev sendt 15 el-busser ud på gaderne i Vesteuropa, var hver fjerde leverede bus i 2021 en el-bus.

De 2.000 el-busser fra Solaris er blevet bestilt af operatører i over 140 byer i 21 lande i Europa. Ud af de 2.000 el-busser er over 1.300 leveret, mens de øvrige 700 busser vil blive produceret og leveret i år og de følgende år.

Solaris begyndte på sin batteri-elektriske busproduktion i 2011, hvor den første 8,9 meter Urbino electric blev lanceret. Urbino 12 electric er blevet produceret siden 2012. Året efter lancerede Solaris ledbussen Urbino 18 electric.

Materiel

I 2019 udviklede Solaris en platform for den flerledede bus, Urbino 24 electric. Og i 2020 præsenterede Solaris en Urbino 15 LE electric som den første intercity e-bus i sit elektriske busprogram. Sidste år - ti år efter den første elektriske bus-lancering - kom så efterfølgeren til den første 8,9 meter Urbino electric, Urbino 9 LE electric.

Solaris har i dag en produktionskapacitet på 1.500 busser årligt - omkring halvdelen er med hel- eller delvis elektrisk drivline.



Busselskabet AarBus i Aarhus er blandt de busoperatører, der har bestilt og fået leveret batteri-elektriske busser fra polske Solaris.



Svensk-koncern vil producere batterier i Sverige

For at imødekomme den voksende efterspørgsel efter batterielektriske tunge køretøjer og maskiner har Volvo-koncernen sat gang i processen med at etablere et produktionsanlæg til battericeller i Sverige. Anlægget skal efter planen opføres i Skaraborg-regionen

Baggrunden for anlægget er den stigende efterspørgsel efter CO2-neutrale transportløsninger, hvor AB Volvo har en ambition om at kunne tilbyde sine kunder 100 procent fossilfrie løsninger. I 2035 er Volvo-koncernens mål, at mindst 35 procent af de producerede køretøjer skal være elektriske i 2035.

Det mål vil kræve en stor produktion af højtydende batterier produceret ved hjælp af fossilfri energi. Derfor er det et logisk næste skridt for Volvo-koncernen at etablere batteriproduktion i eget regi.

Skaraborg-regionen i Sverige er efter flere undersøgelser og vurderinger udpeget som en ideel placering for anlægget. Det område i Mariestad kommune, som Volvo-koncernen har fokus på, ligger tæt på Volvo-koncernens nuværende hovedmotoranlæg i Skövde. Området har adgang til Sveriges forsyning af fossilfri energi. Volvo-koncernens R&D-centre og hovedkvarter i Göteborg ligger omkring to timers transport fra området.

Volvo-koncernen planlægger gradvist at øge kapaciteten og nå storstilet serieproduktion inden 2030. Battericellerne vil blive designet specifikt til brug i erhvervskøretøjer, der understøtter den globale udrulning af elektriske lastbiler, busser, entreprenørustyr og elektriske drivlinjer til forskellige applikationer .

Etablering af produktionsstedet er betinget af godkendelser fra relevante myndigheder. Den endelige lokalisering vil blive fastlagt efter den offentlige høring er gennemført, og driften er underlagt miljøgodkendelser.



Isuzu Citi Volt



12 meter el bus

12 meter elektrisk by/rutebus med en batteripakke på 450 kWh.

32 siddepladser og 34 ståpladser = 66 passager

Kan også fås med en batteripakke på 411 eller 495 kWh.
og som 2 dørs version.

Kontakt os gerne for mere info.

Maxus

Fra 1. kvartal 2023
har vi igen Maxus
til levering

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

Bestanden af busser over 12 ton ligger på godt 5.800

Vi bringer ind i mellem tal for, hvor mange køretøjer af forskellige typer, der er registreret i Danmark. I anledningen af, at sommeren kalendermæssigt synger på sidste vers, og at hverdagen har været i gang for de fleste, bringer vi i dag tal over bestanden af busser over 12 ton

9,3 procent af busserne i den tunge ende er elektriske

Ifølge Bilstatistik fra De Danske Bilimportører udgjorde elektriske busser ved udgangen af juli 9,3 procent af busbestanden over 12 ton. Ud af den samlede bestand på 5.839 var de 542 elektriske

	Bestand	Andel
Yutong	222	40,96 %
Van Hool	62	11,44 %
Golden Dragon	58	10,70 %
Byd	49	9,04 %
Ebusco	43	7,93 %
MAN	38	7,01 %
Volvo	33	6,09 %
VDL	29	5,35 %
Mercedes-Benz	3	0,55 %
Solaris	2	0,37 %
Andre	3	0,18 %
I alt	542	

(Kilde og tabel: De Danske Bilimportører)

	Bestand	Andel
Volvo	1.304	22,33 %
Scania	933	15,98 %
Iveco	507	8,68 %
Irisbus	491	8,41 %
Mercedes-Benz	487	8,34 %
Setra	475	8,13 %
MAN	340	5,82 %
Yutong	222	3,80 %
Solaris	203	3,48 %
VDL Bus	179	3,07 %
VDL	154	2,64 %
Neoplan	121	2,07 %
Van Hool	77	1,32 %
Golden Dragon	58	0,99 %
Byd	49	0,84 %
DAB	45	0,77 %
Ebusco	44	0,75 %
Irizar	44	0,75 %
Isuzu	27	0,46 %
Leyland	17	0,29 %
Güteryüz	13	0,22 %
Kässbohrer	13	0,22 %
Uspec. mærke	11	0,19 %
Ayats	5	0,09 %
Temsa	5	0,09 %
Bova	4	0,07 %
Renault	4	0,07 %
MJT	3	0,05 %
Caetano	1	0,02 %
Eagle	1	0,02 %
Scania/Vest	1	0,02 %
Solbus	1	0,02 %
I alt	5.839	

Glæd dig - den nye SETRA er på vej!



Danmarkspremiere - 1. november 2022



50 el-biler skal køre med patienter

Med 50 nye el-biler på vejene til siddende patienttransport er Falck begyndt at skifte sin flåde af dieselbiler ud med el-biler. I løbet af 2022 tester Falck også de første batterielektriske ambulancer

De 50 nye el-biler skal køre patienter til helbredsamtaler - eksempelvis læge, tandlæge, fysioterapeut, høreklinik med mere. Falck driver en større kontrakt for Region Hovedstaden, hvor der i forvejen indgår 10 el-biler til siddende patienttransport, og nu følger så 50 mere til Falcks kunder med et abonnement inden for sundhed og befording.

Falck har indført en 100 procent el-bilspolitik i Danmark. Det betyder, at alle nye personbiler bestilt af Falck, i fremtiden skal køre på el. Personbilerne i Falck inkluderer 130 personbiler fra Falcks stationer, 360 biler til siddende patienttransport samt 130 firmabiler. Personbilerne i Danmark udgør 56 procent af Falcks samlede globale flåde af personbiler. Overgangen til el-biler er også i gang på Falcks øvrige markeder.

Falcks målsætning er, at man i Danmark i 2026 har omstillet mindst 90 procent af bilerne fra siddende patienttransport til el, foruden alle firma- og stationsbiler.

- I Falck vil vi gerne bidrage til at forbedre folks sundhed og trivsel med mindst mulig påvirkning af miljøet og samfundet omkring os. Falcks største direkte påvirkning af miljøet stammer fra vores flådes brændstofforbrug, og derfor er

Specialkørsel

det en god start, at vi nu har fået 50 nye el-biler ud at køre på vejene. Bilerne er allerede blevet godt modtaget af både medarbejdere og vores kunder, siger Michala Fischer-Hansen, der er Executive Vice President for Consumer and Technical services i Falck.

50 procents reduktion af direkte CO2 udledninger inden 2030

De nye el-biler er et af flere initiativer, som Falck har sat i gang for at sikre en grøn omstilling af koncernen. Falck ind-sætter i juni 2022 også tre vejhjælpsbiler i Danmark, som kører el. Bilerne, der er bygget til lettere vejhjælp, er af typen Mercedes eVito Tourer.

Med et af verdens mest avancerede ambulancetjenester i Europa og USA, har Falck også et højt fokus på, hvordan CO2-aftrykket reduceres fra de tungere køretøjer som ambulancer, der på globalt plan udgør 80 procent af Falck's direkte CO2-udledninger. Falck har en ambition om at omstille sine ambulancer til el - eller andre vedvarende energikilder på sigt, når teknologien er moden til det. Det er Falck's forventning, at den første prototype på en elektrisk ambulance vil være klar til test i Region Hovedstaden senere i år. I Falck arbejdes der også målrettet med forebyg-gelse og innovation, der gør, at færre patienter behøver at blive hentet af en ambulance.

- Den grønne omstilling i Falck handler både om at reducere CO2-udledninger for vores eksisterende ydelser, men det handler også om at gentænke, hvordan vi leverer vores ydelser på en mere bæredygtig måde til gavn for både klimaet og dem, der har brug for vores hjælp. Vi arbejder med sundhedsdroner, der kan erstatte kørende transport, vi undersøger teknologier, der kan forebygge indlæggelser og forsøger løbende at udfordre, hvordan vi kan skabe mere bæredygtige leverancer og løsninger, siger Jakob Riis, der er administrerende direktør i Falck.

Falck har et mål om at reducere egne direkte CO2-udledninger med 50 procent fra 2021 til 2030, og har en intention om, at forpligte sig til Science Based Targets initiativet i 2022.

Fakta om Falck's el-biler til siddende patienttransport:

- El-bilerne udleder hverken CO2, NOx'er eller partikler, når de kører på vejene. De er desuden støjsvage
- De 50 el-biler er fordelt på 45 VW ID.4 Pro Performance og 5 Skoda Enyaq
- Bilerne er bestilt med udvidede 'Assistent-' og 'Komfort-pakker', så sikkerhed og komfort er i højsædet

Stort taxi-selskab er kørt ind i Esbjerg

Dantaxi, der er Danmarks største taxiselskab, har indgået samarbejde med lokale taxivognmænd i Esbjerg. Det vil ifølge taxi-selskabet bringe ventetiden på taxier i Esbjerg ned, og samme app kan nu bruges til taxibestilling i næsten hele Danmark

Med Dantaxi's indtog i Esbjerg dækker selskabet de 14 største byer i Danmark. Fire ud af fem danske husstande kan bestille taxi til deres adresse med Dantaxi app'en.

- Det har været lidt af en tilsnigelse, at vi har kaldt os landsdækkende, uden at vi har været til stede i Esbjerg. Men det råder vi bod på nu. Vi har indgået aftaler med lokale taxivognmænd og har netop åbnet for taxibestillinger i byen. Vi ser frem til at betjene byens borgere, og vil gøre det lettere for dem at få fat i en taxi, siger selskabets kommercielle direktør, Vibeke Wolfsberg.

I opstartsfasen vil Dantaxi i Esbjerg råde over 12 taxier, men flere er på vej. Ved årsskiftet regner selskabet med op mod 20 vogne i byen, og det er der kunder til, mener den kommercielle direktør.

Trygt for unge mennesker at bestille taxi med app

- Vi har allerede indgået aftale med hoteller i byen, og er i dialog med flere virksomheder. Vi kan mærke en stor efterspørgsel på vores taxier her i Esbjerg. Foruden erhvervslivet er weekendkørslen et område, vi lægger vægt på. Det skal være trygt for unge mennesker at bestille taxi med app og køre med taxi hjem fra byen, siger Vibeke Wolfsberg.

De første af Esbjergs nye taxi'er er indsat i drift, og er let genkendelige med samme profilindpakning som Dantaxi's øvrige 1.800 vogne på landsplan. Med Dantaxi i Esbjerg kan man med samme app bestille taxi i Danmarks 14 største byer. Fire ud af fem Danske husstande kan bestille taxi til deres adresse med Dantaxi app'en.

Dantaxi er i de 14 største byer i Danmark:

- København (Hovedstadsområdet)
- Aarhus
- Odense
- Aalborg
- Esbjerg
- Randers
- Kolding
- Horsens
- Vejle
- Roskilde
- Herning
- Silkeborg
- Hørsholm
- Helsingør

Om Dantaxi:

- Med Dantaxi i Esbjerg er selskabet repræsenteret i 76 af Danmarks 98 kommuner. Relativt tæt på Esbjerg er Dantaxi til stede i Billund, Herning, Vejle og Aabenraa kommuner
- Dantaxi's vogne kører på tværs af kommunegrænserne, og chaufførerne hjælper til i nabobyerne ved travlhed
- Dantaxi's app er Danmarks eneste landsdækkende app, og er nu også virksom i Esbjerg. Med app'en kan man bestille taxi i det meste af Danmark - herunder i Danmarks 14 største byer
- Foruden app-bestilling kan Dantaxi bestilles på telefon eller direkte på selskabets hjemmeside
- På landsplan har Dantaxi 1.800 taxier, hvoraf 310 kører på el
- Dantaxi er en del af Moove Group, der blev dannet i april 2022 med det formål at skabe en moderne, konkurrencedygtig mobilitetsvirksomhed, der ikke er begrænset til bestemte transportformer

Taxi-kørsel



Taxivognmand i Esbjerg, Jan Schou Jørgensen.

(Foto: Dantaxi)

Taxi-vognmand i Esbjerg:

Jeg tror, vi kan gøre en positiv forskel

En af de taxivognmænd der skal betjene esbjergenserne, er Jan Schou Jørgensen, der sammen med sin kone Lena, driver en vognmandsforretning bestående af to taxier og fire ansatte chauffører. Jan Schou Jørgensen er sikker på, at kunderne hurtigt vil se fordele i, at et nyt taxiselskab er kommet til byen

- At Dantaxi er kommet til Esbjerg, vil helt klar betyde en bedre service for borgerne og det samme for byens erhvervsdrivende. Esbjerg-borgerne har været vant til at vente både hele og halve timer på at få en taxi, og her tror jeg, at vi kan gøre en positiv forskel.

For taxi-selskabet er det blandt andet vigtigt, at det skal være trygt for unge mennesker at bestille taxi med app og køre med taxi hjem fra byen. Det kan Jan Schou Jørgensen tilslutte sig. I familiens vognmandsforretning er der navnlig to ting, der lægges vægt på ved ansættelse af nye chauffører.

- Lokalkendskab og gode dansk kundskaber skal være kendetegnet for Dantaxi i Esbjerg Det gælder ikke kun for chaufførerne, men også for os vognmænd. Vi skal bringe kunderne frem uden at køre forkert, og en god kommunikation mellem kunde og chauffør, er en del af det at føle sig tryk i en taxi, understreger han.

Taxi-selskab har fået ny formand - og en ny direktør

På en ekstraordinær generalforsamling i søndag 28. august valgte medlemmerne i Sammenslutningen Taxa 4x35 med et stort flertal ny bestyrelsesformand. På den ekstraordinære generalforsamling blev navnet på sammenslutningens nye administrerende direktør også offentliggjort

Medlemmerne i det københavns taxiselskab, Sammenslutningen Taxa 4x35, var mødt talstærkt op til den ekstraordinære generalforsamling på Hotel Scandic Sluseholmen i København. Der var i alt 280 fremmødte vognmænd og 91 repræsenteret ved fuldmagt, altså i alt 371. Herved var der ud af de i alt ca. 2400 stemmer i foreningen 2.106 stemmer repræsenteret på generalforsamlingen.

Baggrunden for den ekstraordinære generalforsamling var blandt andet, at en lille fraktion af vognmænd havde stillet mistillidsvotum til den samlede bestyrelse, da de overordnet set var imod bestyrelsens arbejde med at implementere en ligelig fordeling af de faste ture i Taxa 4x35. Forslaget om mistillidsvotum faldt med stemmerne 432 for og 1.665 stemmer imod.

Da den tidligere formand, Muhammad Aslam, ville falde for sammenslutningens otteårs-reglen til september, skulle medlemmerne af Taxa 4x35 også vælge en ny formand. Der var lagt op til et kampvalg mellem de to kandidater, Munir Ahmed og Ivan Naurholm. Munir Ahmed blev valgt med 1.275 stemmer, mens Ivan Naurholm fik 791.

Det var en lettet Munir Ahmad, der takkede for det overbevisende valg til bestyrelsesformand sent søndag eftermiddag.

- Det er ingen hemmelighed, at vi har været udfordret i løbet af de sidste måneder. En tid præget af uro og interne stridigheder. Men i dag fik vi talt om tingene og der kom ro på. Jeg er utroligt glad for at Taxa 4x35's medlemmer har valgt at bakke op om mit kandidatur som formand for bestyrelsen, og jeg vil gøre mit bedste for at leve op til det ansvar, mine vognmandskolleger har givet mig, sagde han og fortsatte:

- Nu handler det om at se fremad. Heldigvis har Taxa 4x35 de bedste og mest loyale kunder, dygtige og engagerede medarbejdere på centralen, og vi står vi på et solidt fundament af dygtige vognmænd og deres chauffører, der brænder for at udvikle og fremtidssikre foreningen Taxa 4x35.

Tidligere på sommeren så bestyrelsen i Taxa 4x35 sig nødsaget til at bortvise den hidtidige administrerende direktør Stefan Sommer. Efter en effektiv rekrutteringsproces kunne bestyrelsen offentliggøre navnet på Taxa 4x35' nye administrerende direktør - Per Aggerholm Baltzen.

Per Aggerholm Baltzen kender taxi-branchen og Taxa 4x35, da han er tidligere økonomichef i virksomheden. Per Aggerholm Baltzen starter som administrerende direktør i Taxa 4x35 lørdag 1. oktober 2022.



Ny forskning:

Risikoen for soloulykker i trafikken fordobles for brugere af ADHD-medicin

Aalborg Universitets trafikforskningsgruppe har undersøgt sammenhængen mellem trafikulykker og brugen af psykofarmaka. Resultaterne af gruppens undersøgelser viser, at personer, som bliver behandlet med ADHD-medicin, har en fordoblet risiko for at komme ud for en soloulykke

Lektor Anne Vingaard Olesen, adjunkt Tanja Kidholm Osmann Madsen og lektor Harry Lahrman er alle en del af Trafikforskningsgruppen ved Institut for Byggeri, By og Miljø ved Aalborg Universitet (AAU). De har i samarbejde med professor i psykofarmakologi ved Københavns Universitet og overlæge ved Psykiatrisk Center Glostrup, Jimmi Nielsen, undersøgt sammenhængen mellem brugen af psykofarmaka og risikoen for at ende i en trafikulykke.

Deres forskning viser, at brugere af ADHD-medicin generelt har en forøget risiko på 62 procent for at blive involveret i en trafikulykke. Samtidig er risikoen for, at bilister på ADHD-medicin ender i en soloulykke, næsten dobbelt så stor som for ikke-brugere af medicinen.

- En fordobling i antallet af soloulykker tyder på, at brugere af ADHD-medicin er mere udsatte i trafikken, siger lektor Anne Vingaard Olesen fra AAU.

Professor i psykofarmakologi ved Københavns Universitet og overlæge ved Psykiatrisk Center Glostrup, Jimmi Nielsen, fortæller, at ADHD-medicin blandt andet omfatter gruppen af centralstimulerende lægemidler, som hos patienter med ADHD kan forbedre koncentrationen. Omvendt kan den, særligt ved høj dosis, for personer uden ADHD forringe koncentrationen og dermed køreevnen.

- Problemet er imidlertid, at ADHD-lidelsen i sig selv også påvirker koncentrationen og dermed køreevnen, hvorfor der som udgangspunkt - også fra et trafiksikkerhedsperspektiv - vil være fordele ved at behandle ADHD-lidelsen med medicin. Men det vil naturligvis altid være en klinisk vurdering, siger Jimmi Nielsen.

Andre risici i trafikken

Det markante resultat af undersøgelsen kan, ifølge forskerne, være startskuddet til en drøftelse af, hvornår der bør udstedes kørselsforbud til patienter, der bruger psykofarmaka. Lektor Anne Vingaard Olesen fremhæver, at der andre steder i færdselslovgivningen er tilladt store forskelle i risici mellem trafikantgrupper, og at der derfor skal foretages en afvejning i forhold til, om dette også er en acceptabel risiko.

- Vores samfund accepterer andre risici i trafikken end psykofarmaka. Blandt andet er det velkendt, at unge nye biler har en langt større risiko end den rutinerede bilist. Så spørgsmålet er, om dette også er en risiko, som vi som samfund skal acceptere, eller om man skal lovgive strengere i forhold til psykofarmaka i trafikken. Det er op til beslutningstagerne at bestemme, siger Anne Vingaard Olesen.

I Danmark er der i forvejen restriktioner mod nogle typer psykofarmaka i trafikken. For eksempel kan benzodiazepiner, der bruges til at behandle angst og søvnløshed, nedsætte koncentrationen og reaktionsevnen lige så meget som alkohol. Men for langt de fleste typer psykofarmaka er det en klinisk vurdering fra den ordinerende læge, der afgør, om den enkelte patient skal have et forbud mod at køre bil.

Et omfattende studie

Forskningsprojektet er baseret på statistikker fra 1996 til 2018 og indeholder data fra 130.000 førere af motorkøretøjer, som har været involveret i en politiregistreret ulykke med personskaade.

Forskerne har ved hjælp af CPR-registret krydstjekket med opslag i det danske receptregister. På den måde har de kunnet udlede, hvilke af førerne som både har været involveret i en ulykke og har fået udskrevet en recept på psykofarmaka inden for 90 dage.

Forskerne har taget udgangspunkt i fire forskellige præparatyper, antipsykotisk medicin, benzodiazepiner og z-hypnotika, antidepressiva og midler mod ADHD. Desuden har forskningsgruppen også angivet, om førerne havde kørekort, hvilken type ulykke det var, og om de var påvirkede af alkohol.

En af de ubekendte faktorer i forskningen er, at man ikke kan være sikker på, om førerne faktisk har taget den medicin, som de har fået udskrevet. Af samme årsag kan projektet ikke afdække, om det er selve behandlingen eller sygdommen, som påvirker førernes risiko for at ende i en trafikulykke, men det er noget forskningsgruppen i fremtiden har planer om at forske mere i.

Forskningsprojektet er finansieret af Helsefonden, som hvert år er med til at finansiere projekter indenfor social- og sundhedsområdet.

- Vi er glade for at have bidraget til et projekt, som giver en mere nuanceret forståelse af de problematikker, der er forbundet med mobilitet og brug af medicin, siger Helsefondens direktør Lise Bonnevie om forskningsprojektet.

Statistik:

Mænd udgør ni ud af ti sigtede for kørsel i påvirket tilstand

Hvert år bliver der registreret færdselsuheld, hvor føreren har været påvirket af enten alkohol eller euforiserende stoffer. Danmarks Statistik har udarbejdet en analyse af, hvordan har udviklingen været de seneste år, og hvad der karakteriserer de personer, som politiet sigter for at køre i påvirket tilstand. Analysen viser blandt andet, at 90 procent af de sigtede er mænd, og at antallet af spritbiler er faldende og at antallet af narko-bilister er stigende

"Spirituskørsel" dækker i strafferetslig betydning både over promillekørsel og kørsel under indflydelse af euforiserende stoffer. Analysen, der behandler begge dele, belyser udviklingen i spirituskørsel over de seneste 15 år på baggrund af oplysninger om samtlige sigtelser for spirituskørsel fra 2007 til 2021.

Analysen beskriver også, hvornår på året der rejses flest sigtelser og udviklingen i spiritusrelaterede færdselsuheld. Analysen belyser desuden, hvad der karakteriserer de personer mellem 17 og 79 år, som sigtes for spirituskørsel.

Hovedkonklusioner i analysen:

- De seneste år har antallet af sigtelser for spirituskørsel været stigende og toppede i 2020 med 17.000 sigtelser. Der har dog generelt set været færre spiritusrelaterede færdselsuheld over perioden, og blandt dem er andelen af uheld med personskader faldet fra 34 procent i 2007 til 21 procent i 2021
- Fra 2017 har antallet af sigtelser for kørsel under påvirkning af euforiserende stoffer overhalet antallet af sigtelser for promillekørsel. Over hele perioden er antallet af sigtelser for kørsel under påvirkning af euforiserende stoffer steget markant fra 100 sigtelser i 2007 til 10.100 sigtelser i 2021. Omvendt er antallet af sigtelser for promillekørsel faldet fra 14.500 sigtelser i 2007 til 6.500 sigtelser i 2021
- Ni ud af ti sigtelser for spirituskørsel bliver rejst mod mænd, og særligt unge mænd er overrepræsenterede i forhold til befolkningen generelt. I perioden 2007-2021 var over en fjerdedel af alle sigtelser for spirituskørsel rejst mod mænd i alderen 17-25 år. For kvindernes vedkommende blev der rejst flest sigtelser mod de yngste, samt kvinder i 40'erne
- I 2021 var 73 procent af de sigtede for spirituskørsel personer med dansk oprindelse, 16 procent var indvandrere og 11 procent var efterkommere af indvandrere. Samme år udgjorde personer med dansk oprindelse 85 procent af befolkningen, mens indvandrere og efterkommere udgjorde henholdsvis 13 og 2 procent
- Af dem, der blev sigtet for spirituskørsel i 2021, havde 56 procent grundskolen som deres højst fuldførte uddannelse. Til sammenligning havde 23 procent i den tilsvarende aldersgruppe i befolkningen grundskolen som deres højst fuldførte uddannelse. Blandt de sigtede for spirituskørsel var det 9 procent, der havde en videregående uddannelse, hvor det i den tilsvarende aldersgruppe i befolkningen var 36 procent

(Kilde: Ni ud af ti sigtede for spirituskørsel er mænd, Danmarks Statistik)

Interesserede kan hente analysen [her](#):



Trafikanter vil opleve, at lyset fra de nye LED-lamper er mere hvidt, end de er vant til. De gamle lys havde et gulligt skær. (Foto: Verdo)

Statens veje har snart kun LED-belysning

Vejdirektoratet er i gang med at udskifte lamperne i lygtepælene langs statsvejene til LED-lamper, der er billigere i drift, mere skånsomme over for klimaet og giver en bedre belysning end de gamle

LED-teknologien blev første gang taget i brug af Vejdirektoratet i 2013, og siden er næsten 10.000 LED-lamper blevet sat op langs det statsvejnettet. Den nye belysning sparer blandt andet på energien og giver et bedre lys til gavn for trafikanterne.

I år udskiftes yderligere 10.000 lamper til LED, og i de kommende år vil de resterende 8.000 lamper undergå samme forvandling. Det betyder, at statsvejene i Danmark vil få fuld LED-belysning på nær et lille antal lamper, der har et helt særligt design.

- Vejbelysningen er vigtig for trafikanternes sikkerhed, fremkommelighed og tryghed. Vi skal derfor sikre, at vi har den bedst mulige belysning - både hvad angår lysets kvalitet og bæredygtighed. Det, vi gør her, er smart på mange måder. For det første bruger de nye lamper omkring 65 procent mindre energi end de gamle. For det andet holder LED-lyskilderne i omkring 25 år, hvor de gamle lyskilder skulle udskiftes hvert sjette år. Vi sparer altså penge både på den daglige drift og i det lange løb. Og så er det jo i den grad en gevinst i forhold til at reducere CO₂-udledningen, siger ingeniør Thomas Lind Hansen fra Vejdirektoratet.

Trafiksikkerhed

På grund af de stigende energipriser vil de nye LED-lamper tjene sig selv hurtigere hjem end først antaget. I 2019 blev tilbagebetalingstiden for projektet beregnet til 12 år, men tager man udgangspunkt i de nuværende elpriser, der er omkring én krone højere pr. kWh, vil der være overskud på kontoen efter otte år.

- Vi har en forventning om, at vi kommer til at kunne reducere energiforbruget med 5.400 MWh om året. Det svarer til det samlede energiforbrug i cirka 1.200 parcelhuse. Når vi er fuldt udrullet, så giver det en CO2-besparelse til gavn for klimaet på omkring 800 ton om året, siger Thomas Lind Hansen

Flere fordele

Som trafikant vil man opleve, at lyset fra de nye LED-lamper er mere hvidt, hvor de gamle med damplyskilder typisk havde et gulligt skær. LED-lamperne er desuden bedre til at gengive farver på trafikanter og køretøjer. LED-lyskilderne indeholder heller ikke giftige tungmetaller såsom kviksølv, hvilket også er en miljøgevinst.

Opgaven med at køre ud og montere nye lamper var tidligere på året i udbud, hvor opgaven blev tildelt virksomhederne Citelum Danmark, Bravida Danmark, Verdo Teknik og Andel Lumen. I alt er der skrevet kontrakter for cirka 30 millioner kroner.

De nye, energibesparende LED-lamper bliver sat op langs statens motorveje, rundkørsler, signalregulerede kryds og hovedveje i byer i hele landet.



*De kommende år bliver 18.000 LED-lamper installeret på lygtepæle langs statsvejene.
(Foto: Daniel Fogh/Andel Lumen)*

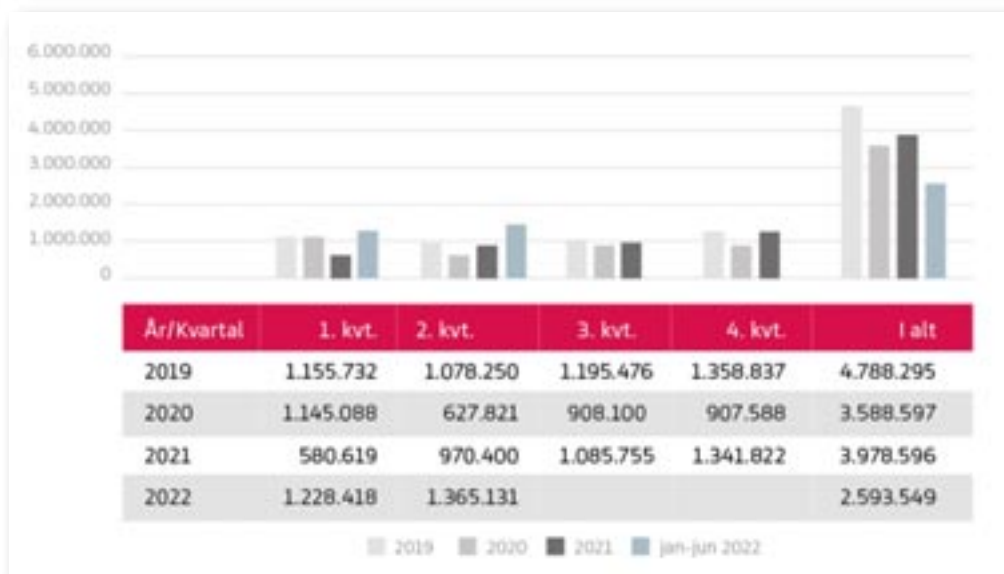


Passagertal er kørt op over før-coronaniveau

Aarhus Letbanes tog kørte i andet kvartal i år med knap 1,4 millioner passagerer. Det er det hidtil højeste antal passager siden, Letbanen åbnede i fuldt omfang i foråret 2019 med den sidste strækning til Grenaa

Andet kvartal i år bringer passagertallet for første halvår 2022 op på 2.593.549, hvilket er 359.567 flere end i samme kvartal 2019 - året før corona-virussen ankom til landet og dermed satte en dæmper på de fleste aktiviteter.

Fra Aarhus Letbane's ledelse lyder det, at det er glædeligt at passagererne er vendt hurtigt tilbage efter to år med begrænsninger for den kollektive trafik, og endda i et større omfang.



Udviklingen i passagertal 2019-2022 opgjort kvartalsvis. (Kilde og tabel: Aarhus Letbane)

Letbane kørte med flere passagerer end de tilsvarende busser

Odense Letbane havde cirka 173.000 passagerer i de sidste uger af juni. Det er 2,5 gange så mange, som benyttede bybusserne på de strækninger, som nu betjenes af letbanen

Tal for de første uger med betaling viser, at Odense Letbane havde cirka 173.000 passagerer i perioden fra 6. juni og måneden ud. Det svarer til cirka 2,5 gange så mange passagerer, som bybusserne i det seneste sammenlignelige år (2019) havde på de strækninger, hvor letbanen i dag kører.

Set i forhold til letbanens overordnede passagermålsætning, så ligger juni-tallene på rundt regnet på en trediedel af forventningerne i en normal sommerperiode.

Odense Letbane's administrerende direktør, Dan Ravn, forklarer, at passagertallene ses i et bredere perspektiv.

- Det er en godkendt start. Letbanen har fra dag ét flyttet væsentligt flere rejsende over i den kollektive trafik, og vi ser eksempler på nye grupper, som tidligere nok havde valgt bilen. Det er rigtigt positivt, siger han og peger på, at FynBus siden letbanens start har udstedt op mod 6.500 nye rejsekort.

- Det er langt flere end forventet. Også dét er et udtryk for, at der er en bevægelse i gang, fremfører Dan Ravn og fortsætter:

- Et andet væsentligt målepunkt for os er pålideligheden. Selv om vi havde en vanskelig start med en del driftsforstyrrelser, så fik vi alligevel afviklet 97 procent af alle planlagte kørsler den første måned - og 88 procent af togene kørte til tiden. Det er vi meget tilfredse med, selv om vi også vedgår, at en del passagerer havde ærligere oplevelser i perioden.

Dan Ravn siger også, at Odense Letbane stadig har lang vej på mange områder.

- Men vi har taget de første skridt, og for hver dag bliver letbanen en mere og mere integreret del af byens rytme. Selvfølgelig havde vi gerne set flere passagerer de første uger, men vi er også bevidste om, at der vil være en indkøringsperiode. Lige nu kan det se ud som om, at indsvingskurven i Odense bliver mere flad end det, vi har set i andre byer, men det er for tidligt at bedømme. De kommende måneder må vise, hvilken kurve vi kan forvente, siger Dan Ravn.



Trafikselskab får ny kommerciel direktør

Trafikselskabet Movia har ansat Marlene Holmgaard Fris som direktør for kunder og kommunikation. Hun tiltræder stillingen i en periode, hvor Movia arbejder på at få kunderne tilbage i den kollektive transport efter flere corona-nedlukninger og samtidig har fokus på en mere bæredygtig transport i fremtiden

Marlene Holmgaard Fris tager over efter Camilla Struckmann, der var Movia's kommunikationsdirektør indtil 6. april i år. Marlene Holmgaard Fris har fået det overordnede ansvar for kunder, kommunikation, branding, IT og digitalisering hos Movia.

- Med sit talent for strategisk lederskab og sit stærke fokus på kommunikation, branding og digitalisering har vi med Marlene Holmgaard Fris i Movia's daglige ledelse fået nye, gode kræfter med om bord. Vi er i fuld gang med at få kunderne tilbage i den kollektive transport efter flere corona-nedlukninger, så flere vælger at rejse sammen og rejse grønt, siger Movia's administrerende direktør, Dorthe Nøhr Pedersen.

I sit tidligere job hos Dansk Retursystem var hun vant til

- og så stor mening i - at arbejde for grøn omstilling og cirkulær økonomi. Marlene Holmgaard Fris ser derfor frem til at arbejde med mobilitet og er bevidst om den betydning kollektiv transport har for vores offentlige velfærd, fordi rigtig mange er afhængige af den for at få deres hverdag til at hænge sammen.

- Mit mindset er altid udefra og ind, for det er derfra, vi skal finde de løsninger, der er gode for kunderne i den kollektive transport. Og hvis vi skal sikre den gode kundeoplevelse, så skal vi tænke rejsen helt fra kunderne går hjemmefra, og til de er vel hjemme igen, siger Marlene Holmgaard Fris og fortsætter:

- Mit hjerte banker for en mere bæredygtig fremtid og glæder mig til arbejdet med at få flere til at rejse grønt. Det er en dagsorden, der interesserer mig meget, og som jeg ser frem til at bidrage til i Movia.

Movias direktion består fra 1. august af administrerende direktør Dorthe Nøhr Pedersen, kunde- og kommunikationsdirektør Marlene Holmgaard Fris, plandirektør Per Gellert og resourcedirektør Eskil Thuesen.



Marlene Holmgaard Fris tiltrådte 1. august som ny direktør for kunder og kommunikation i Movia. (Foto: Movia)

Om Marlene Holmgaard Fris:

- Marlene Holmgaard Fris har de seneste fire år været markedsdirektør/CCO hos Dansk Retursystem og har blandt andet været ansvarlig for alle markedsrettede kampagner, PR, kommunikation samt et tværgående program for digitalisering af forretningsprocesser
- Marlene Holmgaard Fris har tidligere også arbejdet hos Telia Company Denmark A/S og Ørsted
- Marlene Holmgaard Fris afløser Camilla Struckmann, der var Movia's kommunikationsdirektør indtil 6. april i år

Svensk færgerederi fortsætter med en kvinde ved roret i Danmark

Færgerederiet Stena Line har fået en ny kvinde ved roret i Danmark. Christina Bromander, der er tiltrådt stillingen som Trade Director, overtager ansvaret for rederiets to danske ruter Frederikshavn-Göteborg og Grenaa-Halmstad fra Elisabeth Lönne, der har fået nye udfordringer som Chief Commercial Officer i det svenske færgerederi

Christina Bromander har et godt kendskab til den danske forretning, da hun kommer direkte fra en stilling, som ansvarlig for salg & service ombord på de dansk-svenske ruter.

- Gennem min tidligere stilling har jeg haft muligheden for at lære vores danske ruter og skibe og ikke mindst de mange dygtige kollegaer at kende. Vi er netop kommet ud af en pandemi, hvor vi er lykkedes med at styrke vores rolle i den dansk-svenske infrastruktur, og jeg vil gøre mit yderste for at bidrage til den positive udvikling for vores kunder og medarbejdere, siger Christina Bromander.

Christina Bromander skal i sin nye stilling styrke Stena Lines position mellem Danmark og Sverige og videreudvikle ruten Frederikshavn-Göteborg, som besejles af de tre færger Stena Danica, Stena Jutlandica og Stena Vinga, samt ruten Grenaa-Halmstad, som besejles af Stena Nautica. Stena Line har fornyligt indgået et langsigtet samarbejde med Grenaa Havn, der sikrer færgeforbindelsen til 2034.

- Ruterne Frederikshavn-Göteborg og Grenaa-Halmstad er meget unikke og særdeles vigtige for Stena Line og for udviklingen af hele Kattegatregionen. Vi skal bygge videre på vores position i Danmark, optimere vores ruter og oplevelsen ombord samt vækste sammen med vores kunder og partnere. Efter en nogenlunde coronafri sommer oplever vi igen stor efterspørgsel på passagertransporten, hvilket vi skal bygge videre på i fremtiden, siger Christina Bromander.

Christina Bromander træder til som Trade Director direkte fra stillingen som Regional Onboard Sales & Service Manager på Stena Lines danske ruter. Udover sit kendskab til rederibranchen har Christina Bromander samlet over 30 års erfaring fra hospitality-branchen, hvor hun har haft forskellige ledende stillinger i Sverige samt internationalt, herunder som direktør for Quality Hotel 11 og Eriksbergshallen samt hotelchef for Clarion Hotel Post i Göteborg.

- Jeg er utroligt glad for, at vi kan byde Christina velkommen som Trade Director i Danmark. Jeg har på nært hold oplevet Christina, som allerede har vist, at hun passer perfekt ind i teamet. Hun er en resultatorienteret og værdibaseret leder med det helt rette mix af kompetencer og erfaringer. Jeg er helt tryk ved at overlade roret til hende, og jeg er overbevist om, at hun får styret vores danske forretning i den helt rigtige retning, siger Elisabeth Lönne, som fremover er Chief Commercial Officer i Stena Line.

Christina Bromander er 53 år. Privat er hun bosat i Göteborg, hvor hun bor med sin mand Christian. Sammen er de kontaktfamilie til et søskendepar på 10 og 13 år.



Christina Bromander er Stena Lines nye Trade Director med ansvar for rederiets to danske ruter. (Foto: Stena Line)



(Illustration: Molslinjen)

Ny hurtigfærge er sat på listen over afgang

Bornholmslinjen er nu klar til at offentliggøre sejlplanen for 2023. Det er den første sejlplan, hvor den nye hurtigfærge, »Express 5«, skal overtage alle sejlads fra »Express 1«. Sejlplanen viser »Express 5« sammen med hurtigfærgen »Max«, men det kan ændre sig, hvis »Express 1« skal blive på Bornholm

Verdens største hurtigfærge, Express 5, der er ved at blive bygget på Austal's hurtigfærgewærft i Filippinerne, sættes i drift i begyndelsen af 2023 og vil give en væsentlig forøgelse af kapaciteten for færgedriften til Bornholm.

Fra mandag 20. marts 2023 kommer Express 5 til at sejle alle de afgang, som i dag bliver sejlet med Express 1. Der er 2.924 afgang i alt. Forskellen på de to færgers kapacitet betyder, at der potentielt bliver plads til 527.100 flere passagerer og 78.268 flere biler på ruten mellem Rønne og Ystad.

- Indsættelsen af Express 5 opfylder et stort ønske fra hele Bornholm - og det bliver kulminationen på arbejdet med at få udviklet trafikken til og fra Bornholm, siger Jesper Skovgaard, der er kommerciel direktør for Molslinjen.

Flydende forbindelser

Og kapaciteten på øens færgedrift kan blive endnu højere, hvis det lykkes med planerne om at beholde Express 1 som højkapacitetsfærge i stedet for Max. Den sag drøftes i øjeblikket mellem Trafikkontaktrådet, Transportministeriet og Molslinjen. Hvis Express 1 bliver på øen, vil det eksempelvis betyde over 25 procent flere bilpladser i juli.

I praksis svarer det til et potentiale på godt 800.000 ekstra rejsende til Bornholm, hvis færgerne fyldes helt op.

- Det vil betyde endnu større fleksibilitet for øens færgedrift. Man kan på ingen måde afvise, at der ikke stadig vil kunne findes udsolgte afgang på de store lørdage, men vi vil få langt bedre plads til eksempelvis campingvogne og til de bornholmere, som gerne vil rejse ud på søndage, siger Jesper Skovgaard.

Sejlplan 2023 er tilgængelig fra mandag 8. august 2022.

Tidligere medejer og direktør overlader roret til en ny mand på broen

Hundested-Rørvig Færgeselskab A/S står overfor et ledelsesskifte, når nuværende direktør og tidligere medejer af rederiet; Bo Andersen, afmønstrer inden udgangen af året. I den anledning byder rederiet torsdag 1. september velkommen til 57-årige Lars Wolfgang Hansen, som i løbet af efteråret vil overtage roret som direktør efter Bo Andersen

Bo Andersen, der har været leder for rederiet gennem en årrække, var sammen med Kennie Kjeldsen ejer af rederiet, indtil det i februar 2021 blev købt af Samsø Linien A/S, som ind til 2008 drev færgeselskab til og fra Samsø og har en færge, der er chartret ud til Molslinjen.

De to tidligere ejere forblev som ansatte i rederiet. Kennie Kjeldsen forlod selskabet i februar 2022, og efter en solid overdragelsesproces ønsker Bo Andersen nu også at træde fra.

Bo Andersen har sammen med medarbejderne stået i spidsen for, at rederiet har bibeholdt og udviklet sin vigtige rolle som forbindelsesled over Isefjorden mellem det nordlige Sjælland og det store sommerhus- og ferieområde i Odsherred for både feriegæster og lokalbefolkning.

Bo Andersen er både stolt og glad over sin tid i rederiet, som blandt andet har budt på implementering af mange IT- og webbaserede løsninger og ikke mindst kontrahering og bygningen af M/F Isefjord i Chittagong. Slutteligt har processen i forbindelse med opkøbet fra Samsø Linien A/S været en positiv milepæl.



Lars Wolfgang Hansen bliver ny direktør for Hundested-Rørvig Færgeselskab A/S.

Flydende forbindelser

- Jeg er glad for, at det har været muligt at afhænde selskabet i 2021 til Samsø Linien A/S, som var og er den helt rette køber. Jeg er nu nået dertil, hvor jeg kan trække mig lidt tilbage. Jeg ønsker selskabet og medarbejderne al muligt held og fremtidig succes med udviklingen af færgeruten, siger Bo Andersen, nuværende direktør for Hundested-Rørvig Færgeservice.

I bestyrelsen for Samsø Linien A/S er der kun positive ord, når det drejer sig om Bo Andersens bidrag til rederiet.

- Jeg vil sige stort tak til Bo Andersen for at have været med de første næsten to år efter vores overtagelse. Det har været en fornøjelse at arbejde sammen med Bo, og vi ønsker ham kun det bedste fremover, siger John Steen-Mikkelsen, bestyrelsesformand for Samsø Linien A/S.

Nyheden om fratrælsen er ikke kun vemodigt, for Hundested-Rørvig Færgeservice får med Lars Wolfgang Hansen en mand med erfaring som overfartsleder for færgefarten Holbæk-Orø samt fra Småøernes Færgeselskaber, hvor han er formand.

- Det er med stor glæde, at vi kan byde en erfaren mand som Lars Wolfgang Hansen velkommen som kommende direktør i Hundested-Rørvig Færgeservice. Vi glæder os over rekrutteringen af Lars, og ser frem til et godt samarbejde, siger John Steen-Mikkelsen.

Den kommende direktør for Hundested-Rørvig Færgeservice ser også frem til samarbejdet.”

- Jeg ser frem til en ny og spændende udfordring som direktør for Hundested-Rørvig Færgeservice. Jeg glæder mig til at blive en del af rederiet og arbejdet med at udvikle ruten til den foretrukne forbindelse mellem Nordsjælland og Odsherred, siger Lars Wolfgang Hansen

Fakta om Hundested-Rørvig Færgeservice A/S:

- Hundested-Rørvig Færgeservice A/S er et mindre rederi, som har været ejet af Samsø Linien A/S siden 2021
- Rederiet har eksisteret siden 1917 og blev grundlagt for at sejle sommerhusejere fra Hundested til Rørvig, hvor sommerhusområder voksede frem
- Rederiet har en vigtig funktion for mobiliteten mellem det nordlige Sjælland og Odsherred



En robotkran skal fra 2024 skifte batterierne på elektrificerede hurtigfærger på Oslofjorden

Hurtigbåde på Oslofjorden bliver elektriske med batteriskift

Virksomheden Norled har indgået en aftale med trafiksselskabet Ruter om elektrificering af hurtigbådene på Oslofjorden. Hurtigbådene skal bygges om til elektrisk drift, hvor opladningen sker ved at en robot skifter flade batterier ud med opladte

Ved at benytte en batteribytte-robot, kan hurtigfærgerne opretholde dagens rutefart uden afbrydelser. Elektrificeringen vil skære CO₂-udslippet ned med 2.600 ton pr. år.

I dag sejler hurtigbådene på Oslofjorden på fossilfrit brændstof, men de skal bygges om til elektriske nul-udslipsbåde med batterier, der skal skiftes, så man undgår at ligge stille i længere tid, når batterierne er faldet og skal genoplades.

Ved at skifte batterier i stedet for at have fast installerede batterier ombord, bliver hurtigbådene lettere og kan dermed sejle længere ruter i samme hastighed, som i dag.

Flydende forbindelser

Hurtigbådene »Baronen« og »Baronessen«, som i dag sejler rutefart på Oslofjorden, skal bygges om til nuludslipsbåde hos værftet Brødrene Aa i Hyen og være klare til opstart sommeren 2024.

Hurtigbådene vil skifte batterier ved at blive koblet til en batteribytterobot, som udvikles af Norled, SEAM og Aarbakke. Batteribytteroboten har fået navnet Shiftr. Produktionen af robotten er gang hos Aarbakke i Jæren. Monteringen og test af robotten starter i slutningen af 2022.

- Det her er et vigtigt skridt mod at gøre den kollektive transport på fjorden udslipfri. Derudover er det et innovationsprojekt, hvor vi vil være de første med sådan en løsning, siger Olav Skinnens (Senterpartiet), der er fylkesråd for samferdsel i Viken fylkeskommune.

Snorre Lægran, der er plandirektør i trafikselskabet Ruter, siger, at projektet med ombygningen af færgerne til elektrisk drift med batteriskift er et vigtigt tiltag for, at Ruter kan nå sine miljømål om at være udslipfri i 2028.

Ruter er et fælles administrationselskab for den kollektive trafik i Oslo og dele af Viken - tidligere Akershus fylke. Ruter står i dag for over halvdelen af Norges kollektive transport.

Færgerederi fortsætter som operatør på to udbudte ruter

Transportministeriet modtog med sidste frist 15. august tilbud på driften af færgeruterne Samsø-Kalundborg og Bøjden-Fynshav. I udbuddet var der skruet op for de grønne ambitioner, og efter en gennemgang af de indkomne bud, kunne transportministeren torsdag i sidste uge meddele, at det fortsat vil være Molslinjen, der kommer til at betjene ruterne - og at det bliver med el-færger

- Regeringen arbejder på alle fronter målrettet med at reducere vores CO2-udslip. Derfor er vi meget tilfredse med, at vi har fået to tilbud, der begge vil levere nybyggede el-færger. Jeg tror på, at vi med disse nye færger kan sætte nye standarder og retninger for den fremtidige færgetransport, siger transportminister Trine Bramsen (S).

Udbudsmaterialet blev udformet med udgangspunkt i en politisk aftale fra 21. januar 2022 mellem S-Regeringen, Radikale, SF og Enhedslisten.

Hos Molslinjen hedder de to ruter henholdsvis Samsølinjen og Alslinjen.



Vejdirektoratet indbyder til åben byggeplads og havn

Søndag 18. september kan alle interesserede komme ind bag hegnet til Vordingborg Havn og byggepladsen til den nye Storstrømsbro. Den dag står Vejdirektoratet, hovedentreprenøren SBJV, Vordingborg Havn og en række af virksomhederne på havnen sammen om at invitere borgere og andre interesserede indenfor til en dag på Masnedø

Kunne du tænke dig at komme helt tæt på de store betonelementer til den nye Storstrømsbro?

Vil du følge med i, hvordan Vordingborg Havn arbejder med at udvide sit område, og få et kig ind hos nogle af de virksomheder som holder til på havnen?

Så er chancen der søndag 18. september, hvor Vejdirektoratet, hovedentreprenøren SBJV, Vordingborg Havn og en række af virksomhederne på havnen står sammen om at invitere borgere og andre interesserede indenfor til en spændende dag på Masnedø.



Vordingborg Havn og brobyggepladsen åbner for adgang. (Foto: Vejdirektoratet)

- Vi oplever en stor interesse for byggeriet af Storstrømsbroen, og derfor vil vi gerne invitere alle interesserede om på den anden side af byggepladshegnet og helt tæt på både byggeriet og de mange maskiner. Det er en unik chance for at se det hele på nærmeste hold, siger projektchef Niels Gottlieb, Vejdirektoratet.

På dagen kan man komme rundt på havnen og møde nogle af de mange virksomheder og se området, hvor havnen udvider. Samtidig har man mulighed for at se værket, der producerer beton til den nye bro, og komme ind i nogle af hallerne, hvor elementerne til både bropiller og brofag bliver støbt.

- Vi glæder os til endelig at kunne vise offentligheden, hvor langt vi er nået med vores igangværende udvidelse og håber, at mange besøgende vil lægge vejen forbi, siger havnedirektør Jan-Jaap Cramer, Vordingborg Havn.

Hovedentreprenøren SBJV har tilrettelagt en rute gennem byggepladsen, hvor man som besøgende kan få et godt indtryk af, hvor stort et projekt, det er at bygge en ny Storstrømsbro.

- Arbejdet med broen bliver mere og mere synligt på land og på vand. Vi glæder os til at give lokale borgere og andre interesserede mulighed for at komme tæt på og se med egne øjne, hvordan vi arbejder med det store byggeri, siger SBJV's projektdirektør, Barry Crouchman.

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

Interesserede kan læse mere om Vordingborg Havn **her**:



Danske virksomheder vinder flest Femern-kontrakter

En ny opgørelse viser, at de danske virksomheder tegner sig for over 60 procent af de mange kontrakter, der indtil nu er gået til underleverandører på byggeriet af Femern Bælt-tunnelen

I alt har næsten 400 danske og udenlandske virksomheder vundet kontrakter på det store anlægsprojekt i de senere år. De mange virksomheder har bidraget med alt fra leverance af råmaterialer til mandskab, IT-Support, vagtservice og hundredevis af andre store og mindre opgaver.

- De danske virksomheder er flot repræsenteret på byggepladsen. Det er et tydeligt tegn på, at de ikke blot er meget konkurrencedygtige, men også i stand til at leve op til de høje kvalitetskrav, som vi og vores hovedentreprenører stiller til byggeriet, siger Henrik Vincentsen, der er administrerende direktør i Femern A/S.

Virksomheder er fordelt over hele landet

De fleste er baseret lokalt på Sjælland og i hovedstadsområdet, men også fynske og jyske virksomheder tegner sig nu for en stor del af kontrakterne. Én af dem er kranvirksomheden BMS, der har hovedsæde i Aalborg.

Faste forbindelser

- Som dansk virksomhed med nordjyske rødder er vi både stolte og ydmyge over, at være valgt som leverandør for Femern-konsortierne, FBC og FLC, med alle vores ydelser inden for kraner og særtransporter. Vi har også haft held med indgå kontrakter og levere ydelser til mange af konsortiernes underleverandører. Femern Bælt-tunnelen er en kæmpeopgave, som vi målrettet er gået efter, og vi er rigtig tilfredse med, at det er lykkedes, siger Kim Hvolbøl, der er projektsalgsdirektør for BMS A/S.

BMS A/S etablerede i 2017 en ny lokal afdeling på Falster med fem medarbejdere og fire kraner. Siden er afdelingen vokset ved købet af den lokale kranvirksomhed "NKU". I dag er der ca. 25 medarbejdere og 15 kraner og lastbiler, som løbende bliver suppleret fra de øvrige BMS-fdelinger, mens aktiviteten er meget høj på Femern-projektet.

- De jyske virksomheder udgør nu over en fjerdedel af de danske kontrakter. Det er med til at understrege, hvor langt effekterne af et megaprojekt som Femern Bælt-tunnelen kan mærkes. Det er meget positivt, fordi vi skal bruge alle de kræfter, og al den ekspertise, som danske virksomheder ligger inde med, siger Henrik Vincentsen.

Ud over de danske virksomheder tegner tyske og hollandske virksomheder sig hver for cirka 15 procent, mens resten af virksomhederne er fordelt på en lang række andre lande.

Femern-forbindelsens banespor vil ende blindt i nogle måneder

Ifølge Femern A/S' aktuelle tidsplan forventes den faste forbindelse over Femern Bælt at kunne åbne om syv år - midt i 2029. Udbygningen af de danske landanlæg vil stå klar senest samtidig med åbningen af den faste forbindelse. Men på tysk side kommer det til at knibe med at få forbiholden helt færdig

Det fremgår af en status, som transportminister Trine Bramsen (S) har sendt til Folketingets Transportudvalg.

Transportministeren fremhæver blandt andet, at det er DB Netz AG, der har ansvaret for at udbygge de tyske jernbanelandanlæg til Femern Bælt-forbindelsen, og at DB Netz AG på et møde onsdag 11. maj i år oplyste, at de tyske jernbanelandanlæg forventes at stå klar i december 2029 - altså nogle måneder senere end den faste forbindelse.

I henhold til statstraktaten er Tyskland forpligtet til at sikre, at elektrificeringen af jernbanen mellem Lübeck og Puttgarden er færdig, og at der er en tilstrækkelig kapacitet på den enkeltsporede jernbane mellem Bad Schwartau og Puttgarden senest ved åbningen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Den fulde udbygning af strækningen til en dobbeltsporet, elektrificeret jernbane skal i henhold til statstraktaten være driftsklar senest syv år efter åbningen af den faste forbindelse.

Transportminister Trine Bramsen oplyser videre, at hun planlægger at møde den tyske forbundstransportminister, Dr. Volker Wissing, efter sommerferien for at drøfte status for Femern Bælt-projektet og tidsplanen for færdiggørelse af de tyske landanlæg.

Transportministeren henviser derudover til en redegørelse fra Femern A/S.

Magasinet Bus

Torsdag 30. juni 2022 - nummer 6 - 10. årgang

MAN melder e-mission udfordring

Læs mere side 17 - 23

Designpris tog med intercitybus til München

Læs mere side 30 - 35

Københavns busstationsterminal er kommet tættere på

Læs mere side 36 - 37

Efter skandalen kører buschaufføren med i Bredbanen

Læs mere side 43 - 44

Den sidste rejse foregik med ligtog

Læs mere side 56

Bybusserne i Skanderborg kører nu el

Læs mere side 12

Nordisk operatør vinder ny kontrakt i Horsens

Læs mere side 24

Gik du glip af Magasinet Bus 6 - 2022?
Så hent det her!