

Magasinet Bus

Mandag 31. oktober 2022 - nummer 10 - 10. årgang

"Kulsoen" sad bag rattet i fynske busser

Læs mere side 26 - 27

Forskere i smartere elektrisk busdrift fik pris

Læs mere side 12 - 13

Befolkningen bidrager til manglen på arbejdskraft

Læs mere side 43

Regionalbus kører ud som hybrid model med lav indstigning

Læs mere side 18 - 20

Busser til Sjælland blev gjort klar i Esbjerg

Læs mere side 25

Stor busoperatør sætter 45 elektriske løver i drift

Læs mere side 8 - 9

Der er rift om arbejdskraften

Gennem de seneste år - og et er nok ved at være en 10-15 stykker, har arbejdskraft været på dagsordenen. Kvalificeret arbejdskraft, faglært og ufaglært arbejdskraft - og mangel på arbejdskraft. Det sidste er ret aktuelt i øjeblikket - faktisk meget. Nogle vil løse det med "import af arbejdskraft". Forleden sad vi og snakkede valgt ved middagsbordet og kom ind på manglen på eksempelvis sygeplejerske og sosu-assistenten.

- Er der så tale om slavehandel, lød det fra den yngste ved bordet.

Hvis det havde været i Qatar, måske.. Men nu stod middagsmaden på et bord i Danmark, så det var nok ikke slaveri - ikke når vi som udgangspunkt har ordnede forhold på arbejdsmarkedet i vores lille kongerige.

Men det satte alligevel gang i en debat, for kan vi bare lokke arbejdskraft til fra andre lande med løfte og gode løn- og arbejdsforhold? For så vil de lande jo komme til at mangle arbejdskraft til at tage sig af deres syge og gamle - og andre funktioner i samfundet - chauffører, håndværkere om mange flere.

Og hvad, hvis arbejdskraften kommer fra lande, der ligger så langt væk, at kulturforskelle og sprog er hindringer, der først skal gøres noget ved? For kan et barn få den nødvendige hjælp til at finde ud af, om bussen nu er den rigtige og er på vej i den rigtige retning?

Debatten ved middagsbordet fik undertegnede til at tjekke befolkningstallet i Danmark med hensyn til køn og alder.

Og der var ikke megen trøst at hente. Som det fremgår i dette nummer af Magasinet Bus, viser statistikken fra Danmarks Statistik, at der er for få i de unge årgange fra 0 til 18/20 år - og for mange i årgangene fra 65/67 år og opefter til, at der er hjælp at hente der.

Og hvis hjælpen skal hentes der, så skal fødselstallet sættes markant op - men hjælpen vil have en leveringstid på 20 år eller mere.

Hvad så? Vi må nok se i øjnene, at vi enten må skrue ned for vores forventninger - eller skrue op for indsatsen - altså at flere af os skal arbejde mere - skifte fra deltid til heltid - og skubbe til pensionsalderen.

Men det kræver en ekstraordinær indsats - eksempelvis i form af attraktive forhold på arbejdspladserne.

En del er virksomhedernes opgave - en del er politikernes.

Tankevækkende.

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.

IVECO BUS

Drive the road of change



BÆREDYGTIG TRANSPORT

CROSSWAY NATURAL POWER



BIOMETHANE

MILJØVENLIG

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

IVECO
PARTS

IMPONERENDE TCO

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



UDSKIFT 1 TIL 1

Samme bushøjde, sædekapalet og bagagerum
Cursor 9 CNG-motor med samme effekt og drejningsmoment
Samme rækkevidde op til 600 km med 4 x 320 liters CNG-tanke



CNG

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

Kollektiv transport



(Copyright: Movia Foto: Ulrik Jantzen)

Region:

Den kollektive trafik skal prioriteres yderligere

Over de seneste måneder har der været mange aflyste afgang på lokalbanerne i Region Sjælland. Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde har fået en del borgerhenvendelser og udtrykker nu kritik af situationen

Den kollektive trafik i Region Sjælland står i en situation, hvor mange passagerer er forsvundet, priserne på brændstof er høje, og der mangler hænder til at køre busser og tog. Udfordringer har især ramt pendlerne på lokalbanerne i Region Sjælland, hvor der de seneste måneder har været mange aflysninger. Det har fået flere frustrerede borgere til at kontakte regionens politikere.

- Den kollektive trafik er stadig vigtig for mange borgere, når de skal på arbejde eller af andre årsager har behov for at komme fra A til B. Hvis man som borger ikke kan regne med, at toget kommer planmæssigt, så vil flere vælge det fra, og situationen på lokalbanerne har været for problematisk de seneste måneder. Vi risikerer, at tilliden til den kol-

Kollektiv transport

lektive trafik forsvinder, siger Christian Wedell-Neergaard (K), der er formand for Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde.

Lokalbanerne er underprioriteret

Udvalget ser situationen som et symptom på en langt større og bredere udfordring, der handler om, at den kollektive trafik og særligt lokalbanerne er underfinansieret, og at der er behov for yderligere prioritering.

- Vi skal vende udviklingen, så vi kan sætte ambitiøse mål for driften af vores lokalbaner til gavn for vækst og udvikling i vores region. I stedet står vi på hælene på grund af manglende politisk handling på området. Det kræver mod og politisk prioritering, hvis vi skal gøre det attraktivt for borgerne at vælge den kollektive trafik, siger Christian Wedell-Neergaard.

Region Sjælland står foran meget store og dyre investeringer i nye skinner og nye tog, hvis drift og kvalitet i den regionale togtrafik skal fremtidssikres. Blandt andet venter store udgifter til en renovering af Østbanen.

Borgere får for få informationer

Udvalget understreger samtidig, at det er vigtigt, at borgerne tilbydes en anden form for transport, når toget må aflyses. Og så skal borgerne informeres bedre, når der er aflysninger.

- Vi har et rimeligt minimumskrav i denne situation. Der skal være ressourcer til, at vores borgere informeres om aflysninger med det samme, og der skal indsættes erstatningsbusser, når toget ikke kan køre, siger Felex Pedersen (S), næstformand for Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde.

Det er Odsherredsbanen, Østbanen og Tølløsebanen, der har været ramt af mange aflyste afgang. På Odsherredsbanen og Tølløsebanen er der også en høj andel af afgangene, hvor der ikke er indsat erstatningsbusser.

Ifølge Lokaltog, som står for at drive jernbanestrækningerne, skyldes aflysningerne mangel på lokoførere, og at der den seneste tid har været et ekstraordinært og stigende sygefravær blandt lokoførerne. Derudover melder Lokaltog, at det er svært at skaffe erstatningsbusser.

Region Sjælland har, på trods af øgede udgifter til kollektiv transport på grund af stigende priser og færre passagerer, prioriteret at fortsætte det eksisterende serviceniveau i den kollektive trafik det kommende år.

Udvalgte fakta:

- Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde besluttede på møde den 10. oktober at anbefale et uændret serviceniveau i den regionale kollektive trafik i Region Sjælland. Udgiften til kollektiv trafik i Region Sjælland er budgetteret til over 380 millioner kroner i 2023
- Region Sjælland er i samarbejde med Lokaltog og Movia i gang med at indkøbe 14 nye batteritog til afløsning af de gamle dieseldrevne IC2-tog
- Region Sjælland er i samarbejde med Lokaltog og Movia i udbud med en totalrenovering af Østbanen

FynBus tager afsked med sin direktør

I anledning af, at FynBus' direktør Carsten Hyldborg Jensen har valgt at gå på pension, inviterer FynBus til afskedsreception fredag 25. november i FynBus' lokaler på Tolderlundsvej i Odense

Af hensyn til det praktiske beder FynBus om, at man tilmelder sig på forhånd og senest onsdag 16. november på email-adressen tilmelding@fynbus.dk.

Trafikselskaberne får et ekstraordinært energi-tilskud på 140 millioner kroner

S-Regeringen besluttede først i oktober at yde et ekstraordinært tilskud på 140 millioner kroner til de regionale trafikselskaber for at understøtte kollektiv transport i hele landet. Tilskuddet ydes udover de 125 millioner, der i september blev besluttet at tildele i ekstraordinært covid 19-tilskud.

Store dele af den kollektive transport oplever igen fremgang i passagertallene efter corona-tiden, men de regionale trafikselskaber har dog fortsat udfordringer med passagertal og høje energipriser. Derfor har selskaberne anmodet om støtte for at undgå at nedlægge ruter. S-Regeringen imødekommer nu ønsket og vil i 2023 give et ekstraordinært energiforsyningstilskud på 140 millioner kroner for at understøtte den kollektive transport i hele Danmark. Tilskuddet på de nævnte 140 millioner kroner ydes oveni de 125 millioner, der i september blev besluttet at tildele i ekstraordinært covid 19-tilskud.

Samtidig med de i alt 265 millioner i ekstraordinært tilskud er der indkaldt til møde i november, hvor det skal drøftes, hvordan de regionale trafikselskaber skaber bedre, mere fleksible og attraktive bustilbud for borgere i hele landet.

- Der skal være god kollektiv trafik i hele Danmark. Derfor har vi besluttet at yde et ekstraordinært tilskud på 140 millioner til dækning af højere energipriser. Beløbet gives oveni de 125 millioner, der allerede er besluttet tildelt til trafikselskaberne som ekstraordinært covid 19-tilskud. Men det er samtidig afgørende, at der kommer flere passagerer i busserne. Målet er ikke, at der skal køre store tomme busser rundt i Danmark, men at danskerne skal finde den kollektive transport attraktiv. Derfor er det afgørende, at trafikselskaberne arbejder målrettet med at sikre attraktive tilbud, så situationen ikke er den samme de kommende år, siger transportminister Trine Bramsen (S).



Storebæltsbroen bliver nabo til Danmarks største lynladeplads

Sund & Bælt etablerer landets største lynladeplads ved Knudshoved på Fyn. De første ladepladser forventes at være klar til brug til næste sommer. Lynladepladsen vil ud over personbiler kunne benyttes af eldrevne varebiler og mindre lastbiler samt af biler med eksempelvis trailere og campingvogn

Den nye ladeplads, der opføres i to faser, vil fuldt udbygget rumme 50 ladepladser. Alle pladserne vil være udstyret med såkaldte lynladere, som kan levere en effekt på mindst 150 kW. I første fase etableres 26 ladepladser, som forventes at være klar i løbet af sommermånederne næste år. De sidste 24 ladepladser er planlagt til at blive etableret mellem 2025 og 2027. Den endelige tidsplan afhænger af udviklingen i elbilismen i Danmark og dermed af efterspørgslen af ladepladser.

Lynladepladsens centrale placering midt i landet betyder, at den forventes at blive anvendt hyppigt af både danske og udenlandske elbilister. Derfor får alle elbilister mulighed for at benytte ladestanderne til samme pris, uanset abonnement.

- For Sund & Bælt er det vigtigt, at ladepladsen kommer til at gøre en markant forskel for den grønne bilisme i Danmark. Vi vil gøre det så nemt som muligt for elbilister at benytte vores forbindelser på tværs af landet, og derfor skal alle, der ønsker at benytte ladepladsen, naturligvis kunne gøre det på helt ens betingelser, siger Mikkel Hemmingsen, der er administrerende direktør i Sund & Bælt.

Selve ladepladsen bliver indrettet, så den fremstår indbydende, tryk og let tilgængelig for handicappede.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



Stor busoperatør sætter 45 elektriske løver i drift

MAN Truck & Bus skal levere 45 batteri-elektriske busser til busselskabet Vikingbus Danmark A/S, som er en af vinderne i trafiksselskabet Movia's 21 udbudsrunde. Vikingbus Danmark A/S kører i løbet af næste forår ud som nu operatør med batterielektriske busser på en række busruter i København, på Frederiksberg, i Lyngby, Greve og Høje Taastrup

Med de 45 to-akslede batterielektriske MAN Lions City 12E kommer de elektriske busser fra den tyske busproducent til at fylde endnu mere i den kollektive transport her hjemme. MAN har eksempelvis leveret 12 MAN Lions City 12E-busser til Vikingbus Danmark A/S, som satte dem i drift sidste efterår og tidligere i år på ruter i Odder og Skanderborg. Derudover leverede MAN Truck & Bus i begyndelsen af året 25 MAN Lions City 12E til en anden busoperatør i Hovedstaden - Anchersen A/S i Hvidovre.

Vikingbus Danmark A/S og MAN Truck & Bus har gennem mange år arbejdet tæt sammen omkring leverancer af busser, hvoraf en del af dem er turistbusser. Med den nye store ordre på de 45 batterielektriske busser får Vikingbus Danmark A/S 86 enheder af mærkerne MAN og Neoplan i sin busflåde.

- Med indgåelse af aftalen med Vikingbus Danmark A/S bekræfter begge parter det mangeårige samarbejde. Det bliver utroligt spændende for os at få så mange el-busser ud på vejene i Storkøbenhavn og de tillæggende forstads-kommuner. Med så mange busser på vej hjem til Vikingbus Danmark A/S, kræver det godt samarbejde og 100 procent fokus fra begge parter, for at få de mange busser på vejen til den aftalte deadline, siger Jesper Mathiesen, der er Fleet & PTA Tender Manager Citybus hos MAN i Danmark.

Han har stået for forhandlinger og tilbudsgivning i forbindelse med ordren og understreger i den forbindelse, at busordren understreger det gode samarbejde med Vikingbus Danmark, og som vækker stolthed hos MAN i Danmark.

Med den store ordre fra Vikingbus Danmark A/S understreger MAN sine kompetencer, når det gælder udvikling og salg af elektriske busser til Skandinavien, der om nogen er foregangslande, når det kommer til miljøvenlig offentlig bustransport.

De nye el-busser vil få sin egen lade stander, hvor man vil udnytte "MAN eManager pre condition mode" - det vil sige opvarmning eller nedkøling af førerplads, passagerkabine og batteripakke imens bussen står i lade standen.

I dag er MAN Lions City E er i drift i Malmø og inden længe vil MAN's elektriske busser også køre i Göteborg og Stockholm. I Norge er man netop ved at afslutte nogle store udbudsrunder i Oslo regionen, hvor MAN forventer at skulle levere et stort antal af de udbudte e-busser.

MAN Lions City E blev i september kåret som Bus of the Year 2023.





47 hollandske el-busser i version 3.0 skal køre i Sverige

Bus-operatøren, Connect Bus, har bestilt 47 el-busser hos den hollandske busproducent, Ebusco. De 47 busser - 29 er 12-meters busser, mens de 18 er 18-meters ledbusser - er alle Ebusco 3.0 og skal køre for Länstrafiken Kronoberg i Sverige og betjene busepassagerer i Växjö. Den hollandske busproducent har etableret produktion i Holland, hvor Ebusco 3.0 bliver bygget

Connect Bus driver offentlig transport, skolebuskørsel og specialkørsel for kommuner og trafikmyndigheder. Virksomheden har cirka 3.700 ansatte og cirka 2.600 køretøjer i drift. Virksomheden udspringer af en fusion af to svenske og fire norske virksomheder. Connect Bus har omfattende aktiviteter i både Sverige og Norge, herunder i Småland, det vestlige Sverige og Jämtland.

Ebusco skal efter planen levere de 47 el-busser til Connect Bus ved udgangen af 2023. Med kontrakten med Connect Bus har Ebusco fået ordre på samlet 70 version 3.0-busser til svenske operatører. Ud over Connect Bus, har Svealandstrafiken bestilt 23 ledbusser, der skal køre i Örebro Län. Disse busser skal leveres i andet halvår af 2023.

Konference samler erfaringer sammen om brintbusser

Fremtiden for den kollektive trafik skal være emissionsfri. Derfor har Region Nordjylland gennem de seneste tre år testet tre brintbusser og en brinttankstation som en del af et større EU-projekt, 3Emotion. På en konference i Versailles ved Paris bliver der sat fokus på de erfaringer og resultater der høstet i en række europæiske projekter med brintbusser - blandt andet det nordjyske. Derudover er der fokus på fremtidige planer og muligheder indenfor brintbusser og brint-infrastruktur

Brintbusser kan være en del af løsningen til at skabe en emissionsfri passagertransport, og der er ved hjælp af initiativer som 3Emotion skabt en større udvikling til at få brintbusser ind på markedet til en fornuftig pris. 3Emotion projektet er et af de første brintbusprojekter, og har i alt sat 29 brintbusser på vejene fem forskellige steder i Europa - herunder de tre busser i Nordjylland.

Konferencen i Versailles, der finder sted tirsdag 29. november, bliver der sat fokus på de erfaringer og resultater, der er i projektet, og der sættes ydermere fokus på fremtidige planer og muligheder indenfor brintbusser og brint-infrastruktur.

Interesserede, der vil vide mere om brintbusser, brint-infrastruktur, erfaringer, det nuværende marked samt fremtidsplaner indenfor brint i den kollektive trafik, kan melde sig til slutkonferencen via dette link - klik **her**:

Interesserede kan læse mere og tilmelde sig "Final Conference 3Emotion | 3Emotion" **her**:



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**!



Jesper Larsen med buketten. Den anden er Richard Lusby.

Forskere i smartere elektrisk busdrift fik pris

Elektrificeringen af busdriften stiller nye krav til planlægningen af busser og chauffører. RA's Støttefonds forskningspris blev mandag uddelt til fire forskere, som har udviklet et avanceret planlægningssystem, som kan give besparelser på driften og øget gennemsnitlig rækkevidde på en opladning

Af Niels Bak Henriksen

Forskergruppen har udviklet og afprøvet et avanceret system, som integrerer planlægningen af busser og chauffører så krav og begrænsninger til rækkevidde, opladning, energiforbrug, arbejdstidsregler og arbejdsmiljø overholdes på en omkostningseffektiv måde.

- En af de helt store succeshistorier i de seneste år har været elektrificering af bustrafikken, og det er gået enormt stærkt, sagde formand for Kollektiv Trafik Forum Lasse Repsholdt, da han uddelte prisen ved årets Kollektiv Trafik Konference i Odense mandag 3. oktober.

- Og set udefra, så ser det ud som om, det kører bare. Men så enkelt er det ikke. Operatørerne skal have tingene til at fungere med batteridrift, og det er ikke så enkelt som det ser ud til. Så det er der heldigvis nogle forskere der har

siddet og set på, sagde han i sin præsentation af de to DTU-professorer Jesper Larsen og Richard Lusby, som sammen med de to forskerkolleger Shyam Syndar og Morten Riis fra Aarhusfirmaet Quampo fik årets forskerpris fra Rutebilvognmændenes Arbejdsgiverforening (RA).

Prismodtagerne har ”udført et stykke arbejde, der udmærker sig ved både et højt fagligt niveau og stor praktisk relevans for den kollektive bustrafik – nu og i fremtiden,” hedder det i begrundelsen for prisuddelingen

Forskernes tilgang er testet på virkelige forekomster fra offentlige transportvirksomheder i Danmark og Sverige, der indeholder op til 1.109 ture. Blandt resultaterne er:

Muligheder for forbedringer på 1,17-4,37 procent i gennemsnit ved hjælp metoden
Reducerede driftsomkostninger på 8,21 procent i gennemsnit ved øget rækkevidde (120 km - 250 km)
Anvendelse til planlægning af batterikapacitet og opladnings-infrastruktur

- Så vi har ligesom et værktøj her, der er rigtigt nyttigt både for operatører og for trafikelskaber, sagde Lasse Repsholdt.

Jesper Larsen takkede på vegne af forskergruppen:

- Også for anerkendelsen af, at vi kan flytte frontforskning til anvendt forskning, sagde han om samarbejdet mellem to universitetsfolk og to forskere fra en privat virksomhed.

Forskningsprisen fra RA's Støttefond hædrer akademisk arbejde og forskningsarbejde indenfor kollektiv bustrafik, herunder f.eks. teknik, planlægning, organisation, økonomi, arbejdsforhold eller sikkerhed. Prisen uddeles hvert år i forbindelse med Kollektiv Trafik Konferencen (Kollektiv Trafik Forum og Transportøkonomisk Forening), der finder sted hvert år i starten af oktober.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



Iveco har koblet et led på sin 12 meter CNG-hybridbus - billedet ovenfor - så den fremover også fås som 18 meter led-bus. (Foto: Iveco)

Hybrid bybus på 18 meter skærer brændstofforbruget ned med op til 16 procent

Iveco Bus sender en ny Urbanway Hybrid CNG på 18 meter på gaden. Dermed supplerer busproducenten sit hybride modelprogram inden for busser med gasmotorer. Tidligere på året lancerede Iveco Bus den 12 meter lange Urbanway Hybrid CNG-bybus

Urbanway Hybrid CNG på 18 meter er bygget op over en ny hybridteknologi til den leddelte version af Urbanway, der kører på naturgas eller på biomethan.

Med det hybride program til busser med gasmotorer udvider Iveco Bus sit sortiment inden for bytransport, der kan busoperatører i omstillingen til et mere bæredygtigt energiforbrug.

Iveco Bus peger på, at den nye leddelte Urbanway Hybrid giver en brændstoffbesparelse på op til 16 procent sammenlignet med den rene gas-version og en reduktion af CO₂-emissionerne på op til 16 procent samtidig med forbedrede totalomkostninger.

Den nye Urbanway Hybrid CNG fås også i en BRT-version (Bus Rapid Transit) under navnet Crealis, der har et andet udseende.

Lanceringen af hybridbusserne er en del af Iveco Bus' strategi inden for alternative drivlineteknologier for fremme

Vi søger gerne i både ind- og udland for at finde den helt rigtige bus til vore kunder.

Skal vi også hjælpe dig?



Turistbus hentet hjem fra Tyskland



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

Materiel

energiomstillingen med en blanding af teknologier, der giver operatørerne et udvalg af løsninger. Leveringen af den nye Urbanway Hybrid i den 18 meter lange udgave begynder i slutningen af året.

- Hos Iveco Bus mener vi, at der er behov for et energimiks for at understøtte den nødvendige energiomstilling. Derfor har vi valgt at kombinere naturgas med en højtydende og effektiv hybridteknologi til vores leddelte Urbanway- og Crealis-modeller. Med denne nyhed udvider Iveco Bus sit bytransportsortiment til bæredygtig og økonomisk mobilitet yderligere, siger Claus Skipper, der er Nordic Business Line Manager hos Iveco Bus.

Den nye generation af hybridteknologi, der indeholder en elektrisk drivlinie og er blevet udviklet i samarbejde med Voith, giver en markant reduktion i energiforbruget og CO₂-emissionerne sammenlignet med tidligere generationer. Samtidig er totalomkostningerne blevet reduceret.

På linie med den 12 meter lange version omfatter hybridvarianten af den leddelte Urbanway et 48-volts-batteri, der arbejder sammen med Voith's Diwa NXT-gearkasse og Iveco's Cursor 9-motor. Diwa NXT-gearkassen er kombineret med en 35 kW-rekuperationsmotor, der fungerer som starter og generator til at opsamle den bevægelsesenergi, der ellers ville være gået til spilde i form af eksempelvis varme bremses, når buschaufføren tager farten af og motorbremses eller bruger driftbremserne.

Den opsamlede bevægelsesenergi - kinetisk energi - lagres i et LTO-batteri (48 V), der er placeret på taget. Drivlinens el-motoren understøtter derudover Cursor 9-motoren i accelerationsfaserne for at spare brændstof.

Det nye setup har også en start-stop-funktion, som giver flere fordele for brugere og operatører. Det eliminerer støj og vibrationer, hvilket giver større komfort for passagerer, beboere og fodgængere ved busstoppesteder samt forbedrer brændstoføkonomien yderligere.



Interiøret i en Iveco Urbanway CNG Hybrid.

Materiel

Med de nyeste funktioner giver den nye generation af Urbanway Hybrid som nævnt ovenfor en brændstofbesparelse på 16 procent sammenlignet med den rene gasvariant, hvilket er værd at bemærke i en tid, hvor lokale trafiksselskaber og busoperatører står over for stigende energiomkostninger.

Med bæredygtigt produceret biomethan i tanken kan den nye hybridløsning bidrage med en CO2-reduktion på op til 83 procent.

Hos Iveco Bus fremhæver man også, at den nye generation af hybridløsninger med et enklere design uden dyre højspændingskomponenter kombineret med besparelserne i brændstofomkostningerne reducerer totalomkostningerne betydeligt sammenlignet med tidligere fuldhybridteknologier.

Et bredt sortiment af løsninger til bytransport

Med denne nye generation af hybridteknologi til Urbanway- og Crealis-modellerne omfatter Iveco Bus' sortiment til bytransport følgende modeller:

- 12 meter lange standard-Urbanway-modeller og 18 meter lange leddelte Urbanway-modeller med en Cursor 9-motor i diesel- og XTL-varianter (XTL er flydende brændstof, der er produceret ud fra eksempelvis biogas eller anden form for bæredygtigt produceret methan)
- 10,5 meter, 12 meter og 18 meter lange Urbanway-modeller med en Cursor 9-naturgasmotor
- 12 meter og 18 meter lange Crealis-modeller i diesel-, XTL- og naturgasvarianter
- Iveco's gasmotorer kan også køre på biogas

Iveco Bus beskæftiger over 6.000 medarbejdere på tværs af fire produktionsenheder i Annonay i Frankrig, Vysoké Myto i Tjekkiet, Brescia i Italien og i Rorthais i Frankrig med sit ekspertisecenter for elektrisk mobilitet.





Regionalbus kører ud som hybrid model med lav indstigning

Iveco's nye hybride Crossway LE Hybrid CNG med gasmotor er blevet kåret som "Sustainable Bus of the Year 2023" i kategorien Intercity. Iveco supplerer nu den prisbelønnede regionalbus med en version med lav indstigning - Iveco Crossway Low Entry Hybrid - der lige som Iveco's øvrige hybridbusser øger brændstoffektiviteten ved at opsamle energi, der ellers ville gå tabt som varme under opbremsninger

Iveco Crossway Low Entry-modellerne, der fås i versioner, der kan køre på naturgas og på bæredygtigt produceret flydende brændstof (X-To-Liquid) - eksempelvis metan produceret ved hjælp af energi fra vindkraft i kombination med vand og CO₂ - følger op på lanceringen af de nye Urbanway-hybridbybusser tidligere på året.

På den nyligt afsluttede messe - FIAA 2022 - i Madrid gav Iveco en forsmag på den nye Iveco Crossway LE Hybrid i form af en 12 meter-version med 43 Lineo-sæder og 2 klapsæder med en samlet kapacitet på op til 71 passagerer.

Materiel

- Udvidelsen af vores sortiment med den nye Crossway LE Hybrid vil gøre det muligt for busoperatører at drage fordel af betydeligt reducerede energiomkostninger og CO2-emissioner sammenlignet med tidligere generationer, siger Håkan Jönsson, der er business director Iveco North Europe & Baltics.

Et enkelt design

Den elektriske hybride drivline er blevet udviklet i samarbejde med den tyske Voith-koncern, der blandt andet er kendt for sine automatiske gearkasser. Den hybride drivline er koblet sammen med et 48 V batteri, der arbejder sammen med en Voith Diwa NXT-gearkasse og en Cursor 9-motor. Diwa NXT-gearkassen er kombineret med en 35 kW el-motor, der kan fungere som både motor til fremdrift og som generator, når chaufføren motorbremser eller bruger driftsbremsen. Når motoren fungerer som generator, bliver den bevægelsesenergi, der ellers ville gå til spilde, opsamlet i et 48 V LTO-batteri, der er placeret på taget.

El-motoren understøtter også Cursor 9-motoren, når chaufføren sætter bussen i gang.

Den nye hybride drivline har også en start-stop-funktion, som giver flere fordele for passagerer, chauffører og busoperatører. Den reducerer støj og vibrationer, hvilket medfører højere komfort for passagerer og chauffører og en forbedret driftsøkonomi. Derudover begrænser den støjen ved busstoppestederne til gavn for fodgængere, cyklister og beboere.



Materiel

Med Crossway LE Hybrid på modelprogrammet består Iveco Bus' sortiment af Crossway-busser til lokal og regional kørsel af følgende modeller:

- 10,8 meter, 12 meter, 13 meter og 14,5 meter lang Crossway Low Entry udstyret med en XTL-kompatibel Cursor 9-dieselmotor, der fås i klasse I og II
- 12 meter Crossway Low Entry (klasse I) med en biometankompatibel Cursor 9-naturgasmotor
- 12 meter og 13 meter Crossway Low Entry (klasse II) med biometankompatibel naturgasmotorer
- Iveco BUS Crossway LE Hybrid

Iveco Crossway LE Hybrid, der produceres på Iveco Bus' fabrik i tjekkiske Vysoké Myto er allerede blevet vist for interessenter med levering fra første kvartal af 2023.



Nye gamle reservedele hitter på det grønne og det sorte regnskab

Genanvendelse af eksisterende råvarer og dermed mindsket materialespild, sparede penge og giver hurtigere levering, så køretøjet er på vejen igen hurtigst muligt. Der er en række fordele ved at renovere og anvende eksisterende reservedele som for eksempel motorer, generatorer, gearkasser og elektroniske komponenter igen. Italienske Iveco tilbyder med sit Reman-koncept gennemrenoverede, gennemtestede og originale reservedele med op til tre års garanti.

Selv om det kan virke som ren og skær genanvendelse af nogle udtjente reservedele, så er det ifølge Iveco vigtigt at skelne imellem genbrug og renovering. Den brugte reservedel gennemgår en omfattende proces for at blive til en Iveco Reman-reservedel.

Materiel

Reservedelen skilles fuldstændig ad, alle dele renses og gennemgås i henhold til kravene til nye reservedele, og hvis en komponent ikke lever op til specifikationerne, så udskiftes den. Når reservedelen igen er samlet, så gennemgår den omfattende test, der skal sikre, at den lever op til de samme krav, som en ny original reservedel.

- De dygtige Iveco-teknikere, der er specialiseret inden for netop dette område, har igennem mange år renoveret tusindvis af dele. Det er også derfor, at vi uden tøven giver kunden 12 måneders ekstra garanti i forhold til nye original reservedel, siger Niels Kristensen, der er ansvarlig for eftermarked hos Iveco Nordic & Baltic.

Udover fordelen i, at man genanvender allerede eksisterende dele og dermed sparer energi og nye råmaterialer, så er der også nogle andre håndgribelige og praktiske gevinster ved at anvende Iveco Reman - nemlig en længere garanti, en hurtigere leveringstid og en markant lavere pris.

Om Iveco Reman:

- Produces på Iveco's remanufacturing-fabrik i Garchizy i Frankrig
- Er blevet forhandlet i de nordiske og baltiske lande side 2014
- Over 20.000 reservedele er blevet renoveret til de nordiske og baltiske lande
- Op til tre års garanti
- Kan købes hos alle Iveco-forhandlere

Processen fra brugt reservedel til Reman er:

- Reservedelen skilles fuldstændig ad, så alle dele kan inspiceres
- Hver enkelt del bliver grundigt rengjort og verificeret i henhold til de seneste specifikationer for nye originale reservedele
- Alle enkeltdele bliver enten bragt tilbage til specifikationerne for nye originale reservedele eller erstattes med nye dele
- Den renoverede reservedel samles igen
- Det færdige reservedel testes for at sikre det højeste kvalitetsniveau





Busser og lastbiler kan komme i stødet på havnen i Göteborg

En offentligt tilgængelig lade- og brinttankstation er åbnet ved Vädermotet på Göteborgs Hamn. Ifølge havnen er der tale om den første offentligt tilgængelige lade- og brinttankstation i Norden

Stationen, der blev indviet onsdag i denne uge, er den første af sin slags i Norden og er bygget ud fra et lastbilperspektiv god venderadius med lade-punkter, der kan nås fra flere retninger med forskellige typer lastbiler. Stationen skal være med til at lette den grønne omstilling af tung trafik i og omkring havnen.

Under åbningsceremonien var der fire tunge el-lastbiler og en el-bus, der benyttede lejligheden til at lade batterierne op samtidigt på den nye station på Göteborgs Hamn.

Vädermotet bliver det nye knudepunkt i havnen for at lette overgangen fra fossile brændstoffer til elektricitet og alternative brændstoffer til tung trafik. I første omgang har anlægget seks ladestandere til el-lastbiler med en kapacitet på op til 360 kW pr. ladepunkt. At der er flere ladepunkter samme sted betyder både øget kapacitet og kortere ventetider. Inden for et år vil det også være muligt at tanke brint på anlægget.

Fakta om Nordens første offentlige station for opladning og brint til tung trafik:

- Ladepladser for tung trafik: 6 (med mulighed for flere pladser)
- Ladeeffekt: 360 kW (1 MW muligt flere steder)
- Stationens netkapacitet: 6 MW (med mulighed for yderligere 6 MW i nær fremtid)
- Brint muligt for tung trafik: Om et år
- Brintpladser til tung trafik: 1 (fuldt udbygget)
- Brintkapacitet: cirka 720 kg

Ready for take off!!!

Den nye Setra er landet!



Ring og book en prøvekørsel på 4299 4063



Busoperatør fejrede rejsegilde

Først i oktober var der rejsegilde i Glostrup, hvor busoperatøren Keolis er ved at få genopbygget sit busdepot efter en brand for halvandet år siden. Celero Danmark A/S, der har totalentreprisen, regner med at aflevere det nye bus-anlæg til Keolis 20. december i år

Det tidligere anlæg med busdepot og hovedkontor på Naverland i Glostrup brændte midt om natten 1. april 2021. Branden startede i en bus og bevægede sig videre til vaskehallen og hovedkontoret.

Celero Danmark A/S står for totalentreprisen med opførelsen af det nye busdepot, som indeholder et værksted, vaskehal, klargøringsområde og hovedkontor med et samlet areal på 2.111 kvadratmeter.

- I dag fejrer vi, at genopbygningen skrider hastigt frem. Vi fejrer også et vellykket samarbejde mellem de mange forskellige faggrupper. Det handler om at vælge de rigtige samarbejdspartnere alene havde vi ikke kunnet gøre det, sagde Keolis' Danmarks administrerende direktør, Peter Lannig Nielsen ved rejsegildet.

Fra skadebegrænsning til opførelse

Det var virksomheden Polygon DB, som rekvirerede Celero Danmark A/S til at bistå med den efterfølgende oprydning og sikingsarbejde efter branden. Senere fik Celero lov til at byde på selve genopbygningen og projekteringen.

Materiel

Celero Danmark A/S er et forholdsvis nyt selskab med Jensen Gruppen og Clausens Service i ryggen. Dermed kan selskabet hjælpe fra skaden sker, til nøglerne afleveres. Og det er projektet hos Keolis et godt eksempel på, siger Line Bang Nielsen, der er administrerende direktør hos Celero Danmark A/S.

- Vi har bragt alle vores kompetencer, fra sikringsarbejdet til byggeriet, grundigt i spil her. Vi har benyttet vores interne kræfter i koncernen og har valgt at hyre vores koncern-kollegaer fra Jönsson Entreprise A/S ind på sagen, da vi netop her kunne gøre brug af egenproduktion, siger hun.

Aflevering af den nye busterminal i Glostrup forventes 20. december i år.



Busser til Sjælland blev gjort klar i Esbjerg

MAN Truck & Bus Denmark A/S har leveret de første 12 ud af i alt 15 nye MAN by- og regionalbusser til DitoBus, der har hovedsæde i Holbæk. De nye busser, der blev klargjort hos MAN Truck & Bus Denmark A/S i Esbjerg bliver leveret direkte til DitoBus' depoter i Holbæk, Faxe, Sorø og Svinninge.

Busserne bliver leveret til DitoBus i forbindelse med afgørelsen af Movia's A19-kontrakt.

De nye MAN-busser er MAN Lions City LE med 6,9 liters dieselmotorer på 290 hk koblet sammen med en ZF 6AP 1200 EcoLife-automatgearkasse.

Busserne leveres med fuldt passagerklima-læg, infotainment, bak-kamera og sikkerhedssystemer som ESP/ABS/ASR og EBA. Busserne kan køre på HVO-biodiesel.



"Kulsoen" sad bag rattet i fynske busser

Berit Klausen er chauffør hos busoperatøren Keolis i Odense og møder på almindelige dage passagerne med et smil. I anledning af halloween, som efterhånden har spredt sig over de sidste uger i oktober var det en anden udgave af Berit Klausen, der sad bag rattet

Fredag 21. oktober havde hun forvandlet sig til "kulsoen", hvor hun iført sin heksedragt skabte lidt halloween-hygge i en bus på line 56 og i en af Odenses Citybusser, hvor hun vakte stor undren og opmærksomhed fra trafikanter og passagerer.

Om halloween:

Halloween - eller allehelgensaften markeres hvert år 31. oktober. Den første søndag i november er allehelgensdag, som markeres i Folkekirkens gudstjeneste, hvor man eksempelvis kan mindes de døde. I nogle kirker oplæses navnene på de sognebørn, der er døde i løbet af året.

Under Christian 7. blev allehelgensdag flyttet fra 1. november til den første søndag i november ved helligdagsreformen af 1770.

Ifølge folketroen er allehelgensaften den aften, hvor hekse, genfærd og mørkets magter er løse for at vanære og håne de helgener, der festligholdes på allehelgensdag.

Højtiden halloween, der har sit udgangspunkt i de engelsksprogede lande, fejres efter traditionen 31. oktober.

Ordet halloween er en sammentrækning af All Hallow's Eve på skotsk - aftenen før All Hallow's Day (allehelgensdag).

Interesserede kan læse mere om halloween på Wikipedia - klik **her**:





(Foto: Rådet for Sikker Trafik)

Undersøgelse blandt bilister:

Halvdelen oplever, at andre bilister kører for tæt på

Halvdelen af bilisterne oplever ofte, at bilen bagved kører for tæt på dem og ikke holder tilstrækkelig afstand. Ud over, at det er ulovligt og farligt, skaber det også irritation og nervøsitet hos dem, det går ud over, viser undersøgelser fra Rådet for Sikker Trafik. I undersøgelsen har Rådet for Sikker Trafik stillet bilister en række spørgsmål - blandt andet, hvorfor de en gang i mellem kører tæt på den forankørende. Seks procent svarer, at de gør det, fordi de ikke mener, at det er farligt

Ifølge Færdselsloven, hvor den første sætning i paragraf tre lyder, trafikanter skal optræde hensynsfuldt og udvise agtpågivenhed, så at der ikke opstår fare eller forvoldes skade eller ulempe for andre, og således at færdslen ikke unødigt hindres eller forstyrres, skal man altid holde så god afstand, at der ikke er risiko for at køre ind i den forankørende, hvis vedkommende pludselig standser eller sætter farten ned.

Men det er langt fra alle bilister, der holder den nødvendige afstand. I en ny undersøgelse, som Rådet for Sikker Trafik og Epinion har gennemført i august og september, svarer 49 procent af bilisterne, at de meget ofte eller ofte oplever, at bilen bagved kører for tæt på dem, når de kører på landevej eller motorvej.

Lidt over halvdelen af bilisterne svarer, at de ikke selv ved, hvor meget afstand de skal holde til biler, som de kører bagved.

- Det skaber stor utryghed, når en bil ligger tæt på andre køretøjer. Og det er også risikabelt. For hvis den forreste bil pludselig bremses eller sætter hastigheden ned, hvis der sker noget uforudset, så kan det hurtigt gå galt, når man kører for tæt, siger Liv Knoblauch Kofoed-Jensen, der er seniorprojektleder i Rådet for Sikker Trafik.

Adfærd skaber irritation og farlige situationer

I en anden undersøgelse har Rådet for Sikker Trafik spurgt bilisterne, hvorfor de nogle gange kører for tæt på andre bilister, og hvad det gør ved dem, som det går ud over.

I undersøgelsen svarer hver tredje af dem, der kører for tæt på andre biler, at de gør det for at få bilen foran til at køre hurtigere eller trække ind til højre. Ud over, at den adfærd er ulovlig, så viser undersøgelsen også, at det opfattes som ubehageligt, irriterende og stressende for mange af dem, der oplever det.

Og hvis man føler sig presset til at trække ind til højre, selv om der ikke er ordentlig plads til det, så kan det føre til farlige situationer, advarer Rådet for Sikker Trafik. Derfor er anbefalingen, at man tager den med ro og holder god afstand, selv om man gerne vil hurtigere frem.

Mange påkørsler bagfra

Tal fra Vejdirektoratet viser, at påkørsler bagfra er årsag til ca. hver sjette dræbte og alvorligt tilskadede i motor-køretøjer og er den trediehyppigste ulykkesituation efter eneulykker og frontalkollisioner. Det er derfor også et område, som politiet har opmærksomhed på.

- Politiet møder alt for ofte bilister, som med vilje presser den forankørende ved at køre for tæt på. Samtidig møder vi bilister, som tror, at deres evner til at foretage en nedbremsning sagtens kan redde dem fra en påkørsel, selv om de kører meget tæt på forankørende. Men desværre ender det alt for ofte i en meningsløs ulykke, og politiets civile videokøretøjer dokumenterer alt for ofte for tæt kørsel, siger Jørgen Christensen, der er politikommissær hos Midt- og Vestjyllands Politi.

Det koster et klip i kørekortet samt en bøde på 2.000 kroner samt 500 kroner til Offerfonden, hvis man kører for tæt på den forankørende. Hvis man kører meget tæt, så kan man også få en betinget frakendelse af kørekortet.

På Rådet for Sikker Trafiks hjemmeside kan man se, hvordan man holder korrekt afstand - klik **her**:

Interesserede kan se flere fakta om undersøgelsen på næste side.

Fakta om undersøgelserne fra Rådet for Sikker Trafik:

Hvor ofte oplever du - når du kører bil på landevej/motorvej - at bilen bag ved kører for tæt på dig?

- Meget ofte: 16 procent
- Ofte: 33 procent
- En gang i mellem: 40 procent
- Sjældent: 9 procent
- Aldrig: 1 procent
- Ved ikke: 1 procent
- Ikke relevant - kører ikke på landevej/motorvej: 1 procent

(Kilde: undersøgelse blandt 855 bilister i august-september 2022 gennemført af Epinion for Rådet for Sikker Trafik).

Hvorfor kommer du indimellem til at køre for tæt på den forankørende bil?

- Fordi den forankørende sætter farten ned: 54 procent
- Fordi bilisten foran trækker ind foran mig: 45 procent
- Fordi jeg vil have vedkommende til at trække ind til højre eller køre hurtigere: 33 procent
- Fordi der ikke er plads til at holde afstand: 23 procent
- Fordi jeg er uopmærksom: 22 procent
- For at kunne nå med over krydset, inden det bliver rødt: 9 procent
- Fordi jeg ikke mener, at det er farligt: 6 procent
- Fordi jeg vil spare brændstof: 5 procent

(Kilde: undersøgelse blandt 327 bilister, der har svaret, at de kommer til at køre for tæt på bilen foran. Gennemført af Rådet for Sikker Trafik og Wilke i 1. kvartal 2022).

Hvordan oplever du det, når andre kører for tæt bag ved dig?

- Jeg synes, at det er ubehageligt: 59 procent
- Jeg bliver irriteret: 48 procent
- Jeg bliver stresset: 26 procent
- Jeg prøver at ignorere det: 21 procent
- Jeg bliver nervøs: 18 procent
- Jeg bliver vred: 12 procent
- Jeg er ligeglad: 6 procent

(Kilde: undersøgelse blandt 327 bilister, der har svaret, at de kommer til at køre for tæt på bilen foran. Gennemført af Rådet for Sikker Trafik og Wilke i 1. kvartal 2022).

Aarhus Airport's nye HR- og kommercielle direktør kommer med erfaring fra detailhandlen

43-årige Lars Rønnow skifter efter 29 år hos Salling Group - tidligere Dansk Supermarked - til Aarhus Airport, hvor han fra 1. november tiltræder stillingen som HR og kommerciel direktør. Hos Aarhus Airport skal han forme lufthavnens organisation og styrke den kommercielle kultur og udvikling

Gennem de seneste tre år har Aarhus Airport udvidet og totalmoderniseret lufthavnen for at bringe de fysiske rammer op på et højt internationalt niveau. I takt med udviklingen har lufthavnens bestyrelse og ledelse besluttet at styrke ledelsesniveauet med ansættelsen af Lars Rønnow i en nyoprettet stilling som HR og kommerciel direktør i den århusianske lufthavn.

Der skal han stå i spidsen for at dyrke lufthavnens kommercielle potentiale, kompetenceudvikle lufthavnens medarbejdere og sikre en driftsstærk organisation.

- Lars Rønnow har pondus og et skarpt kommercielt mindset, der er opdyrket i et miljø, som opererer med kundeoplevelser, kommercialisering og drift. Lufthavnen er næsten færdig med at anlægge i sten og stål, og nu skal vi bygge videre på vores organisation. Lars' forretningsforståelse for at drive profit og vækst igennem en fokuseret og kompetent organisation skal være med til at sætte og holde kursen på lufthavnens videre vækstrejse, siger Brian Worm, der er administrerende direktør i Aarhus Airport.

Lars Rønnow, der har en MBA fra Aalborg Universitet, har siddet i HR-stolen for nogle af Salling Group's største butikskæder, Føtex, Bilka og BR. Inden da har han stået i en slags kommerciel mesterlære i Salling Group, hvor han har opbygget sin karriere fra bunden og varetaget ansvaret for flere af kædens supermarkeder.

- Der ligger et rigtig stort potentiale i Aarhus Airport, som organisationen skal motiveres til at folde fuldt ud. Min fornemmeste opgave bliver at dygtiggøre organisationen og sikre, at vi har et godt medarbejdermatch for at kunne tilbyde gæsterne oplevelser, produkter og service på et højt niveau. Processerne fra drift til transaktion i en kommerciel servicevirksomhed sidder på min rygrad, og det tager jeg med ind i lufthavnen. Jeg ser frem til at blive dus med luftfartsindustrien, og jeg glæder mig til samarbejdet med alle mine nye kolleger, siger Lars Rønnow i forbindelse med, at han tiltræder den nye stilling som HR og kommerciel direktør i Aarhus Airport.

Lars Rønnow stammer fra Randers og bor i dag i Harridslev nordøst for Randers samme med sin hustru, Sanne og tre døtre på 6, 9 og 11 år.



Lars Rønnow tiltræder som HR og kommerciel direktør i Aarhus Airport tirsdag 1. november.

Om Aarhus Airport:

- Aarhus Airport har i dag godt 160 medarbejdere
- Aarhus Airport forventer at servicere op imod 500.000 rejsende i 2022
- Aarhus Airport: har en ambition at løfte antallet af årlige passagerer til 1,5 millioner inden udgangen af 2029



Udviklingen i passagertal 2019-2022 opgjort kvartalsvis. (grafik. Aarhus Letbane)

Passagertallet på letbanen i Aarhus peger opad

I tredje kvartal i år rejste over 1.5 millioner passagerer med Letbanen i Aarhus, hvilket er en fremgang på godt 26 procent i forhold til samme periode i 2019 - det sidste "almindelige år" før coronavirusens ankomst til Europa. Med tallene for tredje kvartal kan Letbanen i Aarhus notere fremgang og rekord for andet kvartal i træk

I gennemsnit rejser over 16.500 passagerer dagligt rejst med Letbanen i Aarhus i tredje kvartal. Og selv om tredje kvartal løber hen over sommerferien, er det en stigning på knap 10 procent i forhold til andet kvartal.

- Det er virkelig gode nyheder. Vi er altid glade for, at flere vælger at tage Letbanen, siger Michael Borre, der er administrerende direktør hos Aarhus Letbane.

Han lægger ikke skjul på, at man hos Letbanen også havde håbet på at se en stigning i passagertallet, da der blev indført kvartersdrift til Hornslet i august.

De ekstra afgangene på L1 mellem Hornslet og Aarhus H er en af hovedårsagerne til det stigende passagertal. L1 mellem Grenaa og Aarhus H har oplevet en tilgang af passagerer på godt 19 procent sammenlignet med april kvartal. Den store stigning i passagertilgang på L1 mellem Grenaa og Aarhus H ligger primært i hverdagen, og det giver også anledning til glæde hos Letbanen.



- At flere har valgt at rejse med Letbanen i hverdagen indikerer, at det er pendlere, der rejser til og fra arbejde. Det er en rigtig god tendens, da pendlertrafikken er kernen i den kollektive trafik, siger Michael Borre og fortsætter:

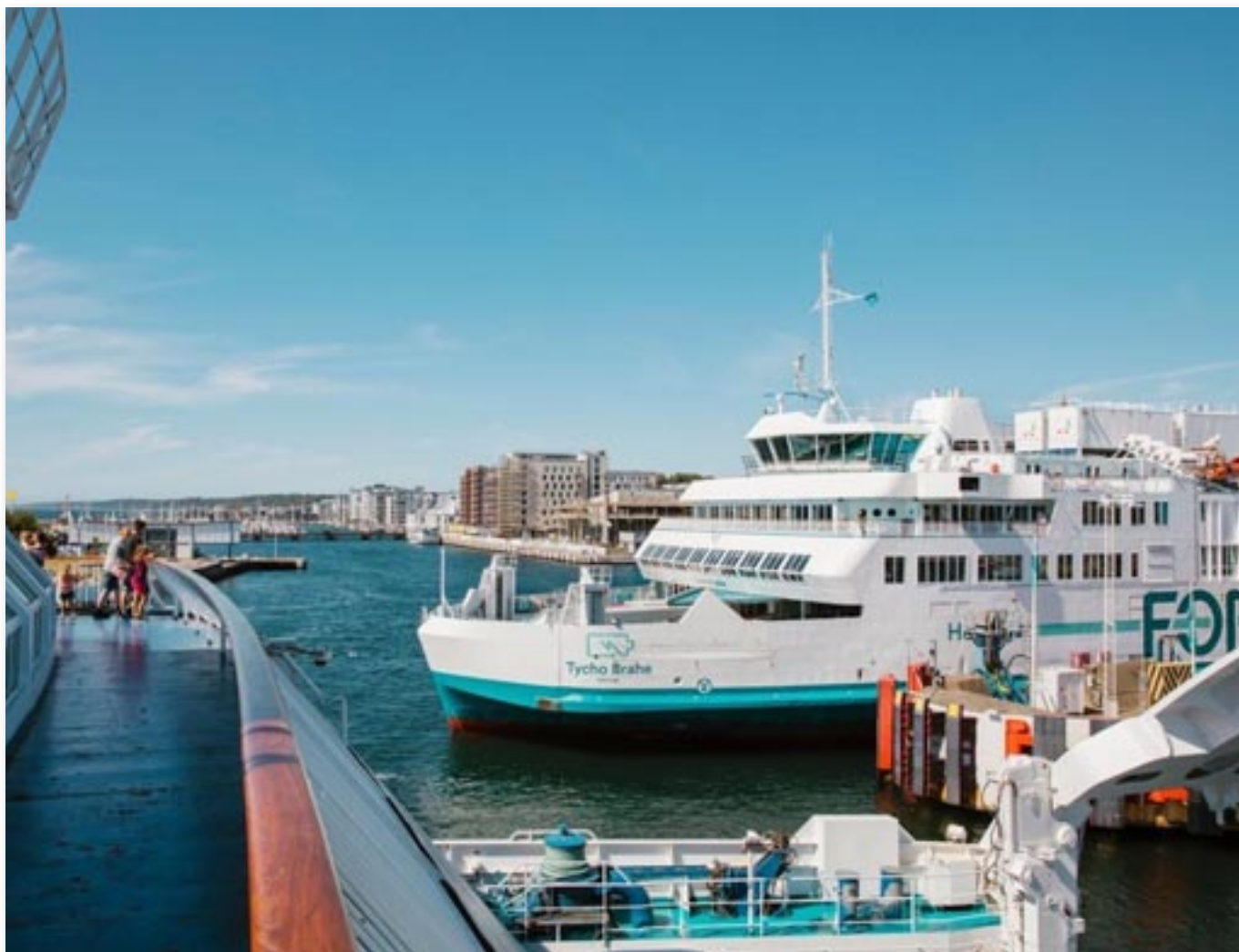
- Vi ser også en stigning på L2, som har flere passagerer med end tidligere. Her er der en stigning på 5,5 procent i forhold til april kvartal, og det er også en flot stigning, når man tænker på, at L2 har haft en kontinueret fremgang de seneste par år.

Tal fra 2019 for både L1 og L2 viser også en tydelig fremgang. Den mest markant fremgang er som forventet på L1 mellem Grenaa og Aarhus H, hvor afgangene siden 2019 er øget med henholdsvis halvtimesdrift og kvartersdrift.

Det samlede passagertal for året er på nuværende tidspunkt på 4.105.650 passagerer og med et samlet passagertal for 2019 på 4.788.295, ser det ud til, at Letbanen kører mod endnu en rekord i år.

Letbane-tal:

- Over 80 procent af passagerne rejser i hverdagen mandag til fredag
- Knap 70 procent af passagerne rejser på L2 mellem Odder og Lystrup/Lisbjerg via Aarhus H og AUH
- Godt 30 procent af passagerne rejser på L1 mellem Grenaa og Aarhus H



Øresundsfærge har fået verdens største batteripakke på øverste dæk

Færgerne Tycho Brahe, som er en del af de batterielektriske færger, som rederiet ForSea sejler med på ruten mellem Helsingør og Helsingborg, er blevet opgraderet med verdens største batteripakke

I 2018 blev færgerne Tycho Brahe og Aurora konverteret til batteridrift og dermed til verdens største batteridrevne ro/pax-færger. Nu kan ForSea præsentere verdens største batteripakke på en højfrekvent færgelinie, efter at Tycho Brahe i årets løb har været igennem en større opgraderingsproces, hvor samtlige batterier er blevet udskiftet. De nye batteripakker kan lagre mere energi på den samme plads, og levetiden er fordoblet fra 5 til 10 år.

Målt i kWh er batterikapaciteten på Tycho Brahe øget fra 4.160 kWh til 6.400 kWh. Ved at øge batterikapaciteten med 50 procent kan ForSea reducere udslippet yderligere til gavn for både lokalmiljø og passagerer.

ForSea har med den opgraderede batteripakke på Tycho Brahe gennemført endnu et projekt, der bidrager med betragtelige miljøgevinster til hele øresundsregionen - eksempelvis en reduktion af CO₂-udslippet på over 70 procent pr. år sammenlignet med basisåret 2016, hvilket svarer til en årlig reduktion på 26.000 ton CO₂.

Flydende forbindelser

- Det er med stolthed at fejrer Tycho Brahes vellykkede opgradering af batteridriften. Vi inspireres af vores fremskridt, lærer af vores modgang og kommer aldrig til at afvige fra vores grønne rejse. Vores mål er ambitiøse og det her er endnu et stort skridt i den rigtige retning, for at nå vores realistiske drøm om at blive et af verdens mest bæredygtige transportvirksomheder, siger Kristian Durhuus, der er administrerende direktør ForSea.

ForSea vil - når det gælder færgelinien Helsingør-Helsingborg - her i efteråret leve op til den danske og svenske regerings respektive mål om 70 procent CO2 reduktion inden år 2030,

Fakta om batteridriften på Øresundsfærgerne - og om færgeruten:

- Batteridrift af færgerne er et særligt innovativt system, der kræver store justeringer, både ombord og i land
- En helautomatisk laserstyret robotarm tilsluttes færgerne for opladning, hver gang de er i havn
- Færgerne drives udelukkende af grøn el fra vind, vand og sol
- Én opladning er tilstrækkelig for overfarten på tyve minutter
- Med eldriften reduceres også støjniveau og vibrationer markant, hvilket er positivt for passagerer, naboer og marinelivet
- ForSea har verdens to største batteridrevne færger på en højfrekvent færgelinie og Tycho Brahe har verdens største batteripakke
- CO2-udslippet er reduceret med 65.000 ton siden Aurora og Tycho Brahe blev konverteret til batteridrift i september 2018. Ved fuld batteridrift på to færger reduceres rederiets totale CO2-udslip med mindst 70 procent årligt (ca. 26.000 ton)
- 93 procent af alle overfarter med Aurora i 2022 er gennemført ved batteridrift
- 97 procent af alle ture med færgerne Aurora og Tycho Brahe vil fremover blive gennemført ved batteridrift

- Helsingør-Helsingborg overfarten betjenes af de fem færger - Aurora, Tycho Brahe, Hamlet, Mercandia IV og Mercandia VIII
- Færgerne er miljøvenlige og udstyrede med katalysatorer. Derudover er Aurora og Tycho Brahe begge konverterede til batteridrift, for en samlet investering på ca. 300 millioner svenske kroner
- INEA, et forvaltningsorgan for innovation og netværk i EU, har støttet investeringen med ca. 120 millioner svenske kroner

- I 2019 transporterede ForSea 7 millioner passagerer samt 1,3 millioner personbiler, 440.000 lastbiler og 16.000 busser. Dette svarer til 20 procent af de køretøjer, som passerede Øresund med færgerne og via Øresundsbron i 2019
- Overfarten beskæftiger omkring 600 medarbejdere
- Kristian Durhuus er administrerende direktør for ForSea AB som ejes af investeringsselskabet First Sentier Investors



Fra påsken næste år får de en fjerde makker, som blandt andet skal sejle mange ekstra afgang til og fra Ebeltoft.

Rederi vil sejle over Kattegat med fire hurtige færger

Et stigende privatmarked får rederiet Molslinjen til at øge kapaciteten på ruterne mellem Jylland og Sjælland. Baggrunden er, at Molslinjen fra påsken 2023 vil have en hurtigfærge mere til rådighed, hvilket giver mulighed for fire-færge-drift på Kattegat med flere afgang fra både Aarhus og fra Ebeltoft til Sjællands Odde

Fire hurtigfærger på Kattegat. Det har været Molslinjens plan siden 2012, hvor de første store hurtigfærger blev sat ind. Når Molslinjen fra påsken næste år indsætter den nyeste og største hurtigfærge »Express 5« på Bornholmslinjens rute mellem Rønne og Ystad får rederiet en af sine andre hurtigfærger til rådighed.

- Danskerne bliver i stigende grad hjemme og holder ferie. Derfor stiger privatmarkedet lige nu, og den vækst vil vi gerne understøtte ved at have fire færger i drift på Kattegat, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Flydende forbindelser

Den nye færge på Kattegat bliver enten Express 1 eller hurtigfærgeren Max. Beslutningen om, hvilken færge, der skal blive på Bornholm, afventer det kommende valg til Folketinget og en beslutning hos den kommende transportminister.

- Men lige meget hvilken færge, der bliver tale om, vil det resultere i langt flere afgangene mellem landsdelene. Ebeltoft-afgangene øges fra 294 i 2022 til 656 i 2023 i perioden marts til oktober. Samtidigt frigøres kapacitet til Aarhus, der udvides fra 8.430 afgangene i 2022 til 8.628 afgangene i 2023.

- Det giver op til 32 daglige afgangene mellem Jylland og Sjælland. På den måde vil vi kunne have 45-minutters drift i de perioder, hvor mange gerne vil sejle med. Det vil øge fleksibiliteten, og de rejsende vil vide, at den næste færge er lige om hjørnet, forklarer Jesper Skovgaard.

Molslinjen har omkring jul før haft succes med at sætte fire færgene på Kattegat, men fra torsdag 30. marts 2023 bliver det for første gang muligt med fire færgene i daglig drift.

Du kan automatisk få
Magasinet Bus
hver gang det udkommer
direkte i den indbakke
Klik **her** og skriv dig på vores mail-liste
Det er ganske uforpligtende
og uden omkostninger



Den endelige linjeføring og konkrete udformning af en Østlig Ringvej er endnu ikke fastlagt, og projektet skal først undersøges grundigt, før der kan træffes en endelig beslutning om projektet. Frem til 31. oktober er der mulighed for at komme med input til den forestående miljøkonsekvensvurdering. (Illustration: Sund & Bælt)

Infrastruktur i Hovedstaden:

Idéfase for Østlig Ringvej resulterer i nyttige input

Den igangværende idéfase forud for miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej har afstedkommet en række forslag og ideer til, hvad de forestående undersøgelser kan inddrage, og der er stadig tid til at komme med flere input. Den endelige linjeføring og konkrete udformning af en Østlig Ringvej er endnu ikke fastlagt, og projektet skal først undersøges grundigt, før der kan træffes en endelig beslutning om projektet. Frem til 31. oktober er der mulighed for at komme med input til den forestående miljøkonsekvensvurdering

Idéfases forud for miljøkonsekvensvurderingen af Østlig Ringvej blev skudt i gang 5. september og løber frem til 31. oktober. Formålet med idéfasen er at modtage forslag og ideer til, hvad der med fordel kan indgå i miljøkonsekvensvurderingen af en Østlig Ringvej. Ringvejen skal forbinde Helsingørsmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i

Faste forbindelser

syd, så der skabes en ny østlig ringvej, der forbedrer fremkommeligheden i hovedstadsområdet og leder biltrafik uden om det centrale København.

- Lovgivningen fastlægger på forhånd en lang række emner, som skal undersøges, men vi vil også meget gerne have andre input, så vi ikke overser vigtige og gode vinkler, forslag og ideer. Det kan eksempelvis dreje sig om særlige lokale hensyn til natur- og miljømæssige forhold, forslag til at håndtere potentielle virkninger fra projektet eller idéer til, hvordan projektets positive effekter, som fx færre køretøjer gennem indre by og brokvartererne, kan forstærkes yderligere, siger Christina Berlin Hovmand, der er projektchef på Østlig Ringvej i Sund & Bælt.

Hun glæder sig derfor over, at der allerede er indkommet en række input og ser frem til flere, inden idéfassen slutter 31. oktober 2022. Flere af forslagene er også blevet nævnt på et af de tre borgermøder, Sund & Bælt har afholdt i forbindelse med idéfasen.

- Vi har blandt andet modtaget ingeniørmæssige forslag og ønsker om at sikre, at undersøgelserne eksempelvis også - som loven foreskriver - får set på påvirkningen af sejladsforholdene. Det er værdifulde input, og jeg håber, at vi får endnu flere, siger Christina Berlin Hovmand.

Efter idéfasen vurderer Sund & Bælt de modtagne ideer og forslag, så dem, der ligger inden for rammerne af opgaven, kan blive taget med i det videre arbejde med miljøkonsekvensvurderingen. Der udarbejdes et notat på baggrund af de indkomne idéer og forslag, som offentliggøres og indgår i det videre arbejde med projektet.

Den endelige linjeføring og konkrete udformning af en Østlig Ringvej er endnu ikke fastlagt, og projektet skal først undersøges grundigt, før der kan træffes en endelig beslutning om projektet.

Man kan læse mere om Østlig Ringvej på www.oestligringvej.dk

Om Østlig Ringvej:

- Et bredt flertal i Folketinget indgik 28. juni 2021 en politisk aftale om "Infrastrukturplan 2035". Ifølge aftalen skal der gennemføres en miljøkonsekvensvurdering (VVM) af Østlig Ringvej anlagt som en sænketunnel langs Amagers østkyst
- Linjeføringen forløber langs Amagers østkyst og forbinder Helsingørmotorvejen i nord med Øresundsmotorvejen i syd. Der undersøges tilslutningsanlæg i Nordhavn, på Lynetteholm, ved Prøvestenen og ved Øresundsmotorvejen i Kastrup. Dermed vil en Østlig Ringvej kunne aflaste det centrale København for gennemkørende biltrafik, sikre vejbetjening af nye byområder i Østhavnen samt forbedre adgangsforholdene til Øresundsforbindelsen og Københavns Lufthavn
- Sænketunneler kendes fra Øresundsforbindelsen og Femern Bælt-forbindelsen og kendetegnes ved, at tunnelelementer, der er produceret på land, sejles ud og placeres i forlængelse af hinanden i en rende under havbunden. Herefter genetableres havbunden oven på tunnelen
- I det videre arbejde med miljøkonsekvensvurdering af projektet skal en lang række tekniske forhold undersøges og miljøvurderes nærmere, herunder tunnelens endelige linjeføring, udformning, kapacitet og tilslutning til det omkringliggende vejnet

Om miljøkonsekvensvurderinger:

En miljøkonsekvensvurdering (tidligere kaldet VVM) skal belyse påvirkningen af en række forhold og indeholde forslag, der kan reducere negative påvirkninger og forstærke positive effekter.

Det gælder for eksempel:

- Befolkningens og menneskers sundhed
- Den biologiske mangfoldighed (biodiversiteten) med særlig vægt på beskyttede arter og naturtyper jordarealer og jordbund, vand, luft og klima, materielle goder, kulturarv og landskab - samt samspillet mellem disse miljøforhold

Når miljøkonsekvensvurderingen er færdig, offentliggøres undersøgelsens resultater i en miljøkonsekvensrapport, der sendes i offentlig høring.



Analysevirkksomhed efter flere konkurser i september:

Mange virksomheder har det svært lige nu

534 danske virksomheder gik konkurs i september, hvilket er en stigning på 39 procent sammenlignet med september sidste år. Ifølge Bo Rasmussen, der er direktør hos data- og analysevirkksomheden Experian, er konkurstallene set over det seneste år ikke alarmerende, men mange virksomheder har det svært lige nu

Ifølge tal fra analyse- og datavirkksomheden Experian gik 534 danske virksomheder konkurs i september. I samme måned sidste år gik 384 danske virksomheder konkurs. Dermed er antallet af konkurser steget med 39 procent.

- Efter en stille sommerperiode er der i september kommet flere konkurser. Stigningen på 39 procent sammenlignet med 2021 er markant. Men hvis vi ser på tallene i en lidt længere tidshorisont, er antallet af konkurser de seneste 12 måneder kun cirka syv procent højere sammenlignet med de foregående 12 måneder, siger Bo Rasmussen, der har set nærmere på konkurstallene, som er baseret på informationer fra offentlige registre.

- Det er fortsat vores forventning, at erhvervslivet står på tærsklen til en usikker periode, og vi ved erfaringsmæssigt, at økonomisk nedgang ofte først sætter sig i konkurstallene efter noget tid, siger Bo Rasmussen videre.

Experian-direktøren peger også på, at coronalån lige nu er en ekstra hård modstander for de virksomheder, der i forvejen er presset på likviditeten.

Kreditvurdering og brug af data

Experian-direktøren pointerer, at virksomhedernes kreditpolitik skal tage hensyn til de aktuelle usikkerheder i samfundsøkonomien. Samtidig skal finansvirksomhederne fortsat yde ansvarlig långivning, når virksomhederne kommer med ønsker om kredit.

- Det er naturligvis altid vigtigt, at dine kunder kan vedligeholde og betale lån tilbage. Men med den aktuelle usikkerhed er det særligt vigtigt. Det er sandsynligt, at flere virksomheder, og i øvrigt også private forbrugere, kommer i klemme med restancer de kommende måneder, advarer Bo Rasmussen og fortsætter:

- Flere virksomheder kommer sandsynligvis også til i højere grad at tage lån for at klare de almindelige driftsudgifter frem for at investere i for eksempel udviklingsprojekter.



Højesteret i kendelse:

Beslaglæggelse hos leasingselskab på grund af vanvidskørsel var retmæssig

Beslaglæggelse af en bil, der var leaset hos et leasingselskab, på grund af vanvidskørsel var retmæssig og ikke i strid med EU-retten eller Menneskerettighedskonventionen. Det har Højesteret slået fast i en kendelse onsdag

Højesteret beskriver sagen således:

T var sigtet for vanvidskørsel, hvor han havde kørt med 103 km i timen, selvom den maksimalt tilladte hastighed var 50 km i timen. Bilen var samtidig beslaglagt med henblik på konfiskation.

Bilen, som T kørte i, var ejet af selskabet A, der havde leaset bilen til selskabet B, hvorefter bilen var stillet til rådighed for T's ægtefælle C.

C havde den pågældende aften udlånt bilen til T.

Højesteret slår i sin kendelse fast, at beslaglæggelse kunne ske efter reglerne i Retsplejeloven og Færdselsloven, og at hverken den danske ordning om konfiskation hos tredjemand generelt eller beslaglæggelsen i det konkrete tilfælde var i strid med bestemmelserne om ejendomsretten i artikel 17, stk. 1, i EU's charter om grundlæggende rettigheder eller artikel 1 i tillægsprotokol 1 til Den Europæiske Menneskerettighedskonvention.

Højesteret lagde ved denne vurdering blandt andet vægt på, at T havde forklaret, at det ikke vil være umuligt for ham at betale erstatning svarende til bilens værdi til selskabet A, hvis bilen måtte blive konfiskeret.

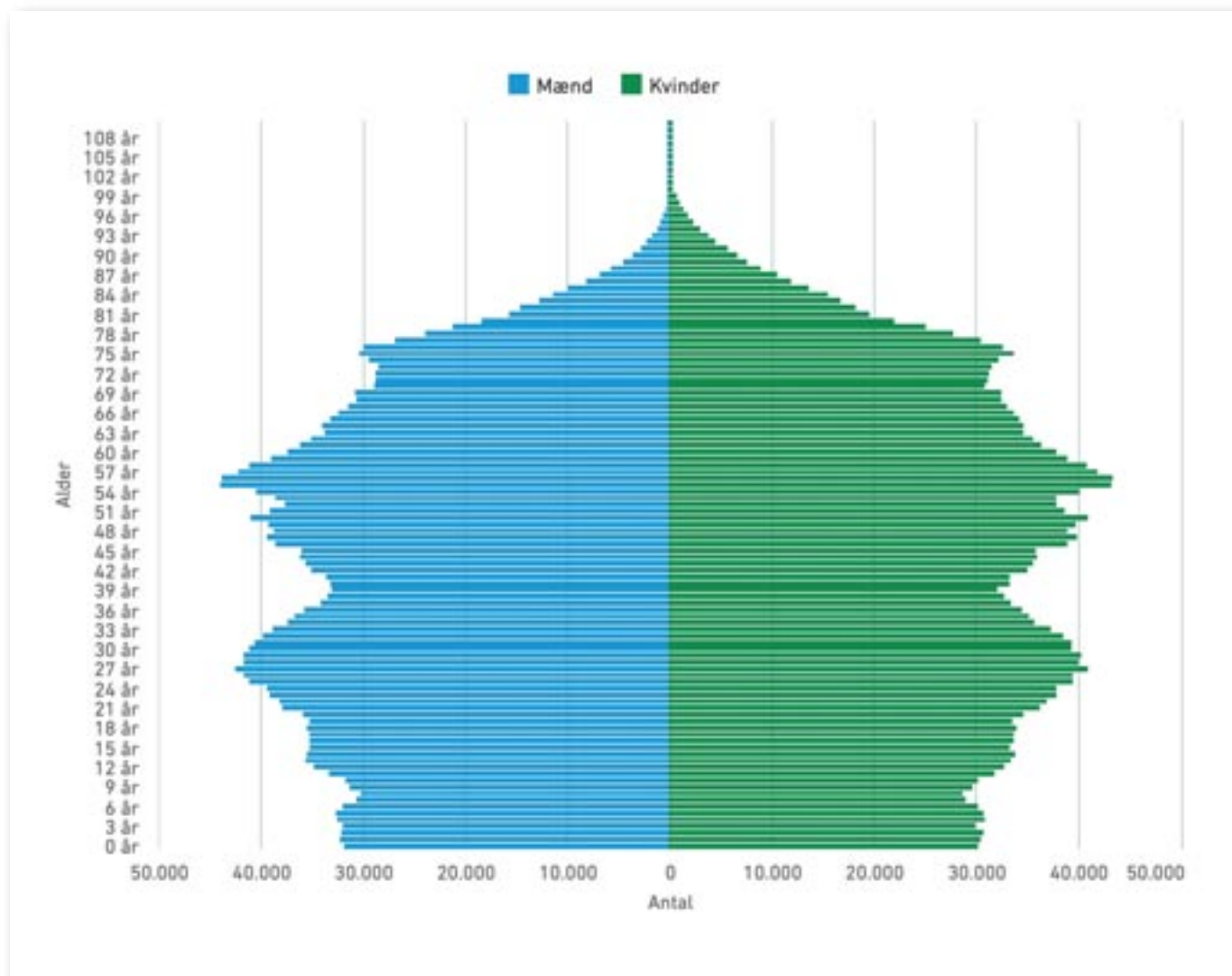
Ifølge kendelsen fra Højesteret var der heller ikke grundlag for at udlevere bilen til selskabet A mod sikkerhedsstillelse.

Landsretten var nået til det samme resultat.

Interesserede kan læse hele kendelsen fra Højesteret **her**:



Uddannelse



(Kilde og grafik: Danmarks Statistik)

Udviklingen i befolkningen i Danmark bidrager til manglen på arbejdskraft

Man kan finde mange tal hos Danmarks Statistik - blandt andet om sammensætningen af befolkningen i Danmark med hensyn til køn og alder

Ovenstående graf - en såkaldt befolkningspyramide - viser antallet af mænd og kvinder i de forskellige alderstrin. Og der skal blot et enkelt regnestykke til at vise, at fødselstallet er for lavt til, at der er nok unge til at erstatte de ældre, der går på pension. Kigger man på aldersgruppen på 55 år, er der 87.000 mænd og kvinder. Ser man så på aldersgrupperne i bunden af befolkningspyramiden, er der kun omkring 60.000 i årgangene fra 0 til 10 år. Det er de årgange, der skal erstatte dem, der går på pension.

Og trækker man de 60.000 fra de 87.000, mangler der 27.000.

Interesserede kan se befolkningspyramiden [her](#):

Magasinet Bus

Fredag 30. september 2022 - nummer 9 - 10. årgang

Tiden skiftede arbejdet for
chaufføren fra turistbus til bybus
- som tiderne nu skifter

Læs mere side 36 - 44

MANITEX 2E blev kåret
som "Best of the Year 2023"
Læs mere side 25 - 29

Brint-elektrisk bus
verdenspremieret i Moskva

Læs mere side 16 - 17

Fransk-ejet selskab
sælger ud i Norge
Læs mere side 14 - 15

Danske el-busser kører ud i anden
generation med mere plads med mere

Læs mere side 30 - 35

Gik du glip af Magasinet Bus 9 - 2022?
Så hent det her!