

# Magasinet Bus

Fredag 30. juni 2023 - nummer 6 - 11. årgang

## Aarhus får flere el-busser fra Polen

Læs mere side 34 - 36

## Magasinet Bus' udsendte følte Iveco's blå puls

Læs mere side 22 - 25

## Busser må undvære det kolde vand

Læs mere side 14

El-busser giver renere luft i Aalborg syv år før målet

Læs mere side 16 - 17

Iveco eDaily har plads til op mod 22 passagerer

Læs mere side 26 - 29

## Hybridbus kører ud som elektrisk model

Læs mere side 30 - 33 - 48

# Den kollektive transport er på vej til forhandlingsbordet

Forhandlinger er godt - især, hvis de er baseret på viden, erfaring og en fordomsfri tilgang, hvor særinteresser og følelser er lagt så langt væk, at forhandlerne ved bordet alle har ryggen til dem.

Den seneste tid har bud på nyheder om handlinger, som lægger om til forhandlinger om, hvordan den kollektive transport skal køre ind i fremtiden, der er begyndt lige nu, hvor du læser disse ord.

Transportministeriet satte sidst i maj navne på ekspertudvalg for kollektiv mobilitet, der skal komme med bud på, hvordan den kollektive transport kan køres frem og forbedre mobiliteten i Danmark.

Midt i juni blev Region Midt, der står for den kollektive transport med busser, letbane og lokaltog i Region Midtjylland, sat for bordenden i millionprojekt, der skal få flere til at cykle eller køre sammen, og hvor parterne kommer fra Norge, Sverige og Danmark.

Når man har arbejdet med transport i mange år - altså rigtig mange år - kan man let komme til at tænke: Åh nej, ikke flere udvalg og kommissioner.

Men man kan også se tilbage og kigge i den viden, som årene har givet. Så bliver konklusionen en anden.

Situationen med CO2-udslip, støj og støv kalder på handling. Og noget tyder på, at politikerne er ved at samle sig om at handle. Trængslen kalder også på handling. Begge forhold er noget, der påvirker alle i Danmark - og derfor må der handles - og derfor forhandles om, hvad handlingerne skal være.

Og hvis man som beslutningstager nøler lidt, så kan det være, at udviklingen ude omkring går så hurtigt, at andre tager beslutningerne for dem.

Og det vil nok gøre ondt på de fleste beslutningstagere.

God læselyst med dette nummer af Magasinet Bus - og god sommer

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 NO<sub>x</sub>, mindre støj  
Op til 95% mindre CO<sub>2</sub>-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



### 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

(Illustration: Holstebro Kommune)



## Bybusser kører kontraktperioden ud - den kollektive transport skal gentænkes

Byrådet i Holstebro Kommune har besluttet ikke at indgå ny en kontrakt på bybuskørsel fra juli 2024. Det betyder, at den lokale kollektive transport i Holstebro skal gentænkes. Kommune oplyser i forbindelse med beslutningen, at der fortsat være kørsel til ungdomsuddannelser, lokalområder uden anden betjening som eksempelvis Tvis og Skovlund - og mulighed for at benytte Flextrafik

Baggrunden for beslutningen er, at det er blevet dyrere at drive bybusserne i Holstebro. Samtidig har busserne svært ved at tiltrække passagerer, så de samlede udgifter til den kollektiv transport i kommunen er blevet større, hvilket får konsekvenser for bybuskørsel i Holstebro.

Kommunens udgifter til den kollektive transport ser i år ud til at blive omkring 4,4 millioner kroner højere end budgetteret. Der er gennem årene lavet tilpasninger af linjer og serviceniveau, men det er ikke lykkedes at skabe balance i budgettet. Det er primært stigende brændstofpriser og færre passagerer, som udfordrer økonomien.

På den baggrund har politikerne på byrådsmødet i denne uge drøftet fremtiden for den lokale kollektive transport og besluttet ikke at indgå en ny kontrakt på bybuskørsel fra 1. juli 2024.

# Kollektiv transport

Det sker ud fra et ønske om årligt at spare 6,5 millioner kroner, hvilket kun kan lade sig gøre ved at tænke alternativt og for nuværende ikke indgå en ny kontrakt.

- Det er vi rigtig ærgerlige over, for vi ved godt, at det kan give problemer for de af vores borgere, som i dag benytter sig af den kollektive trafik. Men vi er også nødt til at se på økonomien og på de muligheder, som vi har inden for vores budget, siger Kenneth Tønning (V), der er formand for Teknisk Udvalg.

## Busser til ungdomsuddannelser

Der skal fortsat i et vist omfang køre busser på Døesvej, Thorsvej og Nørre Boulevard i Holstebro for at sikre, at eleverne kan komme med bus til og fra byens ungdomsuddannelser. Derudover er der lagt op til, at der skal findes løsninger for borgere i Tvis og på Skovlund. Tvis har i dag bybus, og der vil fremover ikke være andre muligheder, fordi regionen nedlagde betjeningen for år tilbage. Skovlund skal også betjenes, fordi der heller ikke vil være andre muligheder.

- Det har været vigtigt for os, at der også fremover er transporttilbud til vores uddannelsessøgende unge mennesker. Men der er også andre, vi skal prøve at tage hensyn til. Derfor skal vi bruge den kommende tid på sammen med Midttrafik og andre interessenter at kigge på de forskellige muligheder for betjening. Vi skal have fundet nogle løsninger, som passer til Holstebro Kommune og Holstebro bys borgere, siger Kenneth Tønning og understreger, at det er et samlet byråd, der står bag beslutningen.

Byrådets beslutning om ikke at indgå en ny kontrakt på bybuskørsel fra 2024 er en del af budgetlægningen for 2024 og bliver sendt i offentlig høring i den forbindelse.

Der vil i løbet af efteråret blive taget stilling til, om Holstebro Kommunes ordning med et pensionistkort til buskørsel inden for kommunegrænsen for pensionister og førtidspensionister skal fortsætte.

Det vil stadig være muligt at benytte Flextrafik i og omkring Holstebro by.

---

## Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Undersøgelse:

## Lang og dyr pendling er en barriere for at blive Øresundspendler

70 procent af borgerne i København og Helsingør og 50 procent af borgerne i Skåne, som i dag ikke er pendlere på Øresund, anser det for usandsynligt, at de vil blive det. Det viser en undersøgelse foretaget af Greater Copenhagen. Årsagen er lange rejsetider og høje pendleromkostninger

Et integreret arbejdsmarked på tværs af Øresund skaber vækst og udvikling, som kommer hele Danmark og Sverige til gode. Næsten 17.000 mennesker pendler i dag, og det tal det tal skal være højere, mener blandt andet Greater Copenhagen, der er et politisk samarbejde mellem Region Sjælland, Region Hovedstaden og kommunerne i de to regioner på den vestlige side af Øresund og Region Skåne og Region Halland på den østlige side.

- Vi ved godt, hvad der får folk til at tage et job på den anden side af Øresund. For at lykkes med at styrke integrationen endnu mere, har vi vendt spørgsmålet om og fundet ud af, hvorfor folk ikke pendler over Øresund, siger Tue David Bak, der er Managing Director i Greater Copenhagen.

Greater Copenhagen fik Norstat til at interviewe 1.000 ikke-pendlere i København, Helsingør og Skåne. Af dem siger 70 procent af de adspurgte på den danske side af sundet og 50 procent af de adspurgte på den svenske side, at det er usandsynligt, at de ville tage et job på den anden side af Øresund. De to hovedårsager er de samme for begge grupper: Det er for langt at rejse, og de er tilfredse med deres nuværende job. Nummer tre for svenskerne er, at det er for dyrt at pendle over Øresund. Danskernes tredje årsag er, at de aldrig har overvejet at tage et job i Sverige. Nummer fire for danskerne er, at det er for dyrt. Svenskernes fjerde grund er, at det er for kompliceret at arbejde i et andet land.

Så hvad skulle få dem til at overveje at blive Øresundspendlere? Billigere pendling er vigtigt for 70 procent af danskerne og 74 procent af svenskerne. 70 procent af danskerne og 69 procent af svenskerne synes, at kortere rejsetid er vigtigt. Flere togafgange er vigtigt for 62 procent af danskerne og 68 procent af svenskerne. På den anden side siger 10 procent af danskerne og 17 procent af svenskerne, at de anser det for sandsynligt, at de ville tage et job på den anden side. Det er de samme to faktorer, der tiltrækker begge grupper: højere løn og mere spændende job. Det viser sig også, at der er en del uvidenhed om vigtige forskelle mellem arbejdsmarkedet i Danmark og Sverige. Det gælder også forskelle, som er gunstige for dem, der vælger at pendle.

Ifølge Tue David Bak er undersøgelsen med til at bringe arbejdet med arbejdsmarkedsintegration videre.

- Nu har vi sort på hvidt, hvad der skal gøres. Sverige og Danmark er nødt til at opdatere skatteaftalen så det bliver mindre kompliceret at arbejde i det andet land. Infrastrukturen skal forbedres, så den offentlige transport er pålidelig, og togene kører til tiden. En ny Øresundsforbindelse er nødvendig for at reducere rejsetiden. Det skal også være billigere at pendle, siger Tue David Bak.

Greater Copenhagen er et politisk samarbejde mellem Region Sjælland, Region Skåne, Region Hovedstaden, Region Halland og samtlige 85 kommuner i Greater Copenhagen. Samarbejdet blev etableret i 2015 og har til formål at skabe vækst og beskæftigelse i hele Greater Copenhagen-regionen.

I næste nummer af Magasinet Bus...



...har vi en reportage fra Tyskland  
om nye busser fra  
Setra til by- og regional trafik



# Kollektiv transport



## Busselskab er blevet kåret som det bedste for fjerde gang i træk

Trafikselskabet Midtrafik, der står for den kollektive transport med busser, letbane og lokale tog på tværs af det midterste stykke af Jylland fra Hvide Sande ved Ringkøbing Fjord i vest til Grenå på Djursland i øst, har for fjerde gang i træk kåret De Grønne Busser i Hinnerup som "Bedste Busselskab" for store ruter

Midtrafik har også kåret et busselskab i kategorien "Små ruter", og det blev Venø Bussen. Hos Midtrafik er "Bedste Busselskab" er en bonusmodel, der belønner busselskabernes indsats for at give kunderne en god oplevelse, når de kører med bus.



# Kollektiv transport

- Som busselskab i Midttrafiks område er det ikke nok bare at køre kunderne fra A til B. Kundernes tilfredshed med Midttrafik's busser afhænger af en række forskellige parametre. I Bedste Busselskab måler vi på forhold, som busselskaberne og chaufførerne har indflydelse på. Chaufføren skal køre godt og være venlig over for kunderne, lyder det fra trafikselvskabet, som videre skriver, at bussen skal have god komfort, være ren og vedligeholdt indvendig og udvendig og ikke støj for meget.

Midttrafiks bonusmodel skal give incitament til at yde lidt ekstra og belønner den gode indsats. Det er kundernes vurdering af syv parametre, der afgør, hvem der bliver Midttrafiks bedste busselskab.

- Kunderne bestemmer, hvem der skal være Midttrafiks bedste busselskab. Og det er det, der gør denne pris så vigtig og eftertragtet. Midttrafik arbejder kontinuerligt på at forbedre den kollektive trafik, men den vigtigste brik for kundernes tilfredshed er dem, der sidder bag rattet. Vi skal passe på de kunder vi har og sørge for, at de får en god

## Om "Bedste Busselskab"

Midttrafiks bedste busselskab bliver kåret på baggrund af personlige interviews på udvalgte busser over to uger. Der er indsamlet cirka 200 interview pr. busselskab pr. pulje - i alt 5.245 interview.

Busselskaberne bliver tildelt en samlet score på tværs af syv spørgsmål:

- Hvor tilfreds er du med den bus, du sidder i lige nu?
- Hvor tilfreds er du med chaufførens kørsel i denne bus?
- Hvor tilfreds er du med komforten i denne bus?
- Hvor tilfreds er du med den indvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?
- Hvor tilfreds er du med den udvendige rengøring og vedligeholdelse i bussen?
- Hvor tilfreds er du med chaufførens fremtræden overfor kunderne i denne bus?
- Hvor tilfreds er du med støj fra bussen?

Bedste Busselskab 2022/2023 bliver ikke alene afgjort på baggrund af kundernes tilfredshed. I vurderingen indgår der også indberettede kundeklager om betjening af mobil enhed, chaufførens kørsel samt chaufførens adfærd og rygning.

Prisen er blevet uddelt hvert år siden 2015. Dog med pause i 2020 som følge af corona-tiden.

# Kollektiv transport

oplevelse hver gang, de træder ind i bussen, siger Midttrafiks bestyrelsesformand Steen Vindum (V), der er tidligere borgmester i Silkeborg Kommune.

## **De Grønne Busser vandt "Bedste Busselskab" for store ruter**

Bedste Busselskab 2022-2023 for store ruter blev De Grønne Busser i Hinnerup. Busselskabet vandt for fjerde gang i træk.

- Det er fantastisk og en stor ære, at vi endnu engang kan opnå en førsteplads i "Bedste Busselskab". Det er fuldt ud vores medarbejderes fortjeneste. Vi er et engageret team, der er bevidste om, at vi skal yde god service over for kunderne hver eneste dag. Det er dejligt, at kunderne belønner vores indsats ved at stemme på os, siger busselskabets ejer, Kim Nielsen.

De Grønne Busser kører regionalrute 114 og 200 og modtager en bonus på 150.000 kroner.

Andenpladsen på 50.000 kroner går til Umove, mens tredjepladsen på 25.000 kroner går til Herning Turist/Brande Buslinier.

## **Venø Bussen vandt "Bedste Busselskab" for små ruter**

Bedste Busselskab 2022-2023 for små ruter blev Venø Bussen. Venø Bussen har tidligere fået en anden plads i bonusmodellen og leverer generelt høj kundetilfredshed og få kundeklager.

- Vi er superglade for begge priser. Hos Venø Bussen arbejder vi hver eneste dag på at give kunderne en god oplevelse. Vi skal levere det bedste hver gang, så kunderne kommer igen. Som jeg plejer at sige, det er chaufføren, der sælger den næste billet. At vi vinder begge priser, beviser jo bare, at vi er på rette vej, siger Knud Overgaard, der ejer selskabet.

Venø Bussen kører blandt andet bybus i Struer rute 346.

Venø Bussen modtager en bonus på 150.000 kroner. Andenpladsen på 50.000 kroner går til De Gule Busser og tredjepladsen på 25.000 kroner går til Faarup Rute- og Turistbusser.

## **Ekstra bonus for chaufførtilfredshed**

Chaufførernes indsats har stor betydning for kundernes tilfredshed. Derfor uddeler Midttrafik også en bonus til de busselskaber, der leverer det flotteste resultat på chaufførernes service og kørsel.

De Grønne Busser og Venø Bussen løb også med denne pris i år. De modtager hver en bonus på 25.000 kroner.





## Millionprojekt skal få flere til at cykle eller køre sammen

Region Midtjylland leder nyt projekt til 24 millioner kroner, hvor partnere fra Danmark, Norge og Sverige skal finde nye måder at udbrede bæredygtige alternativer i den kollektive trafik

For mange fossildrevne biler på vejene og mangel på bæredygtige alternativer, der for alvor kan sende trafikken i en mere bæredygtig retning. Det er en udfordring, som Danmark, Norge og Sverige i høj grad deler. Derfor sætter Region Midtjylland sammen med 11 partnere fra Danmark, Sverige og Norge gang i et nyt partnerskabsprojekt, der skal udvikle viden om, hvordan bæredygtig mobilitet får større udbredelse.

Projektet hedder MOVE og har fået støtte fra Interreg Øresund-Kattegat-Skagerrak. I løbet af tre år skal der overordnet ske to ting. Først og fremmest kortlægning af borgernes transportbehov og ønsker. Dernæst udvikling og test af metoder til at påvirke mobiliteten i en mere bæredygtig retning med for eksempel samkørsel.

- I Region Midtjylland er den kollektive trafik under massivt pres mange steder, og derfor har vi brug for at vi alle sammen lærer at transportere os mere bæredygtigt. Flere cykler, mere samkørsel og flere rejser, hvor vi tænker forskellige transportformer sammen. Men det kræver viden at lave løsninger, som folk rent faktisk gider bruge. I

# Kollektiv transport

MOVE-projektet kan vi få den viden samtidig med, at vi trækker på perspektiver og erfaringer fra vores nabolande, siger udvalgsformand for Regional Udvikling i Region Midtjylland, Bent Graversen (V).

## Dialog og adfærdsdesign

Erfaring fra en række tidligere projekter viser, at transportvalg og transportvaner er svære at ændre. Opstilling af for eksempel delecycler og kampagner for samkørsel har således vist sig at have begrænset effekt.

MOVE-projektet vil derfor gå i dialog med forskellige målgrupper og derfra undersøge, hvordan disse målgrupper kan påvirkes til mere bæredygtige transportvaner. Samtidig handler projektet om at udveksle viden på tværs af landegrænser, og både de svenske og norske partnere ser frem til samarbejdet.

- Det er vigtigt at udforske de nye muligheder for mobilitet med fokus på hele Varberg. Både i centrum og til og fra landet, siger Ann-Charlotte Stenkil, formand for kommunalbestyrelsen i Varberg, der koordinerer de svenske deltagere.

Leder af hovedudvalget for transport i Agder Fylkeskommune, Ingrid Williamsen, er enig.

- I Agder har vi et stort potentiale for at øge andelen af bæredygtige rejser. Vi håber, at MOVE-projektet kan bidrage til deling af viden og erfaringer på tværs af landegrænser, siger hun.

## Fakta om MOVE

- MOVE er et fælles dansk, svensk og norsk udviklet projekt med i alt 12 partnere. Region Midtjylland leder projektet
- MOVE er støttet af EU's Interreg-program med 14 millioner danske kroner. Hertil kommer partnernes egenfinansiering hovedsageligt i form af arbejdstimer. Det samlede budget er på cirka 24 millioner danske kroner
- Projektet løber i tre år frem til 30. juni 2026
- Projektet har tre perspektiver på mobilitet:
  - Børn og unges mobilitet
  - Mobilitetsløsninger i yderområderne
  - Pendling og tjenesterejser.
- For alle tre områder arbejdes der med dels kortlægning af, hvordan målgruppen transporterer sig. Dels udvikling af test af metoder og virkemidler til at påvirke mobiliteten i en mere bæredygtig retning

## Partnere i MOVE:

### Danmark:

Region Midtjylland (projektleder)  
Aalborg Kommune  
Herning Kommune  
Viborg Kommune  
Midttrafik

### Sverige:

Varbergs Kommun (koordinator for de svenske partnere i projektet)  
Götene kommun  
Kungsbacka kommun  
Lidköpings kommun

### Norge:

Agder Fylkeskommune (projektejer for de norske partnere i projektet)  
Grimstad kommune  
Agder kollektivtrafikk

Trafikforhold på Rønne havn:

## Manglende respekt for skiltning betyder ny holdeplads til fjernbusser

Fra lørdag 1. juli holder Kombardo Expressens busser på Bornholm på Kongen lige bag ved Bornholmslinjens administrationsbygning på havnen i Rønne. Busserne får ny holdeplads, da mange bilister i personbiler trods skiltning kørte ind på bussernes område for at sætte passagerer af, hvilket bragte færdselssikkerheden i fare

Kombardo Expressens busser har hidtil holdt foran administrationsbygningen sammen med busserne fra BAT, der er trafikselskabet på Bornholm.

- Trods store anstrengelser fra både BAT og os - og med jævnlige besøg af politiet med bødeblokken - har det ikke været muligt at sikre færdselssikkerheden på området. Der har simpelthen ikke været respekt omkring skiltningen på området, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Resultatet var, at biler kørte ind på bussernes område for at sætte passagerer af. Det spærrede vejen for busser og skabte både farlige situationer og diskussioner mellem bilister og buschauffører.

Efter en god og konstruktiv dialog mellem Rønne Havn, BAT og Bornholmslinjen er der fundet en løsning.

- Nu trækker vi busserne ned på Kongen i stedet. Det er stadig tæt nok på, til at vi kan skabe sammenhæng mellem de forskellige former for kollektiv trafik, og det er et sted, hvor vi kan lade passagerer ankomme og blive sat af under ordnede forhold, siger Jesper Skovgaard.



## Busser må undvære det kolde vand

Trafikselskabet Movia vil på grund af det varme vejr og mange dage uden regn spare sparer på vandet til busvask ved at lempe på kravet om udvendig rengøring. Operatørerne, der kører de omkring 1.300 busser på Sjælland, må derfor lade børsterne til den udvendige rengøring stå, men de skal stadig sørge for, at busserne er rengjort hver dag indvendigt

Movia har sammen med Dansk Person Transport og de private operatører, der kører busserne for trafikselskabet, aftalt at reducere kravet til udvendig busvask i den aktuelle situation med tørke.

Movia forventer, at operatørerne vil spare omkring 1.625.000 liter vand om ugen ved at skære ned på den udvendige rengøring.

- Movia har sammen med de private operatører, der kører busserne for os, aftalt at spare på vandet til busvask af de 1.300 busser på Sjælland. Vi har derfor i den aktuelle situation med tørke lempet på kravene til operatørerne i forhold til udvendig rengøring af busserne, siger Movia's plandirektør Per Gellert.

Busserne vil fortsat blive rengjort indvendigt hver dag, da rengøring her ikke bruger meget vand. Så kundernes rejseoplevelse vil være uændret.

- Den daglige indvendige rengøring af busserne fortsætter som hidtil, da den indvendige rengøring kræver mindre vand. Så kunderne vil opleve uændret høj rengøringstandard inde i busserne. Det er kun udvendigt, at busserne i en periode kan se lidt mere støvede ud end sædvanligt, siger Per Gellert.

Bliver en bus ekstraordinært beskidt udvendigt, skal den dog fortsat en tur i vaskehallen.

Kravene til Movias flextrafikoperatører er tilsvarende lempet i forhold til den udvendige rengøring i tørkeperioden.

De lempede krav til udvendig rengøring af busser og flextrafikbiler gælder sommeren over, når DMI's tørkeindeks ligger på 9 eller derover i Movia's område på Sjælland, Lolland, Falster og Møn.



# Sikkerhed: Tjek.

TopClass. Næste generation.

Maksimal sikkerhed takket være banebrydende hjælpesystemer såsom den videreudviklede Active Brake Assist 5 eller verdenspremieren på Active Drive Assist 2. Læs mere på [www.setra.dk](http://www.setra.dk)

**SETRA**

The Sign of Excellence.

Setra – Et Daimler Truck AG mærke





Trafikselskab:

## El-busser giver renere luft i Aalborg syv år før målet

Aalborgs bybusdrift kører mod at blive 100 procent elektrisk. Med omstillingen fra dieseldrevne busser til elbusser i Nordjyllands hovedstad bliver bybusdriften emissionsfri i løbet af 2023, hvilket er syv år før det oprindelige mål i 2030. El-busserne - herunder også de nye Plusbusser - kører CO<sub>2</sub>-neutralt og med et farvel til de dieseldrevne busser er der heller ingen udledning af skadelige partikler og NO<sub>x</sub>-forbindelser fra bybusserne

- Elbusser er en kæmpe gevinst for luftkvaliteten og for miljøet generelt i Aalborg. CO<sub>2</sub>-udledningen fra bybusser går i nul, når samtlige 121 el-busser, heraf 14 Plusbusser, er fuldt implementeret i løbet af efteråret 2023. Dermed sparer vi over 7.000 tons CO<sub>2</sub> om året, hvilket svarer til langt over 600 danskernes gennemsnitlige CO<sub>2</sub>-udledning om året, siger Ole Schleemann, der er underdirektør i Nordjyllands Trafikselskab, og uddyber:

- Det er blandt andet resultatet af et godt og konstruktivt samarbejde på tværs af region, kommune, entreprenører og trafikselskab, der har ført til, at vi hele syv år før tid faktisk får en emissionsfri bybusdrift i Aalborg.



Der er flere miljøfordele ved overgangen til eldrevne bybusser og ikke mindst den kommende Plusbus, som kan fragte omtrent dobbelt så mange passagerer som en almindelig bybus.

- I de knap 25 meter lange Plusbusser er der plads til over 150 passagerer, men strømforbruget fordobles ikke i forhold til en almindelig bybus med plads til omkring 80 passagerer. Det gennemsnitlige ressourceforbrug pr. passager er dermed mindre ved Plusbus, siger han.

Foruden en renere luft i Aalborg medfører skiftet til elbusser også mindre støj i byens gader.

- Elbusser er mere støjsvage end dieseldrevne busser og forbrændingsmotorer generelt. Det er veldokumenteret, at støjforurening kan give sundhedsproblemer, og det er derfor endnu et positivt skridt for miljøet i Aalborg, at elbusserne larmer mindre. Når flere passagerer kan transporteres i samme bus, medfører det forhåbentlig også, at der kommer færre personbiler på vejene og dermed mindre støj, siger Jan Øhlenschlæger, der er funktionschef hos Aalborg Kommune.

Plusbus kommer til at erstatte Buslinje 2, der i dag kører fra Væddeløbsbanen i Aalborgs Vestby til AAU Busterminal i den østlige del af Aalborg. Linien er blandt de aller mest benyttede bybusser i Aalborg og den travleste linie i myldretiden, og det er også grunden til, at den erstattes med Plusbus, som på sigt får endestation ved Nyt Aalborg Universitetshospital.

- Der er brug for ekstra kapacitet på Linje 2 allerede nu, og behovet stiger kun yderligere, når det nye supersygehus i Aalborg Øst åbner. Derfor giver det rigtig god mening at skalere kapaciteten op nu, siger Jan Øhlenschlæger.

Bybusserne i Aalborg er siden sommeren 2022 gradvist blevet udskiftet med el-busser. El-busserne vil planen være fuldt indkørt i efteråret, når Plusbussen sættes i drift 23. september.





Trafikselskab:

## - Vi følger planen om samfundsansvar

Én gang om året evaluerer trafikselskabet, Movia, tingenes tilstand, hvad angår den grønne omstilling, udvikling af mobilitet, samarbejde og ledelse. Movia's seneste rapport om samfundsansvar (ESG) samler op på nøgletal for 2022. Movia konkluderer, at selskabet er godt på vej ind i fremtiden

Movia's hovedopgave er, sammen med kommuner og regioner, at sikre en effektiv drift af bus, flextrafik, lokaltog og havnebusser i selskabets område, der dækker Sjælland inklusiv Hovedstaden, Lolland og Falster. Som trafikselskab er det også Movia's ansvar at sikre en god oplevelse for de mange millioner passagerer, som årligt rejser i Movia's område. Samtidig skal det gøres på en grønnere og mere bæredygtig måde.

Movia peger efter 2022-nøgletallene på, at de gule busser på Sjælland og øerne efterhånden er mere grønne end gule. I 2022 har Movia sammen med kommuner og regioner sikret en markant vækst i antallet af klimavenlige busser på vejene - fra 160 i 2021 til 340 ved udgangen af 2022. Det betyder mindre luftforurening, mindre støj og bedre vilkår for klima og miljø. Og udviklingen går kun én vej, og det er fremad.

Som led i den grønne omstilling, ser Movia også på, hvordan flextrafikken kan blive mere grøn, ligesom selskabet arbejder med at skifte lokaltogene til grønnere alternativer, efterhånden som de gamle tog får alderen til det.

ESG-rapporten er desuden anledning til at opsummere, hvordan passagerernes tilfredshed ser ud. På det punkt bevæger Movia sig også den rigtige retning. Tilfredsheden med rejseoplevelsen i Movia's transportformer - både bus-

serne og lokaltog - er høj og steget en lille smule fra 2021 til 2022. Samtidig ligger tilfredsheden med Flextrafik fortsat på et højt niveau igen i 2022.

- 2022 var et meget vanskeligt år at være trafikselskab i. Coronarestriktionerne var stadig gældende i begyndelsen af året, og Movia havde i 2022 og har stadig i 2023 et passagerefterslæb, fordi mange har vænnet sig til at arbejde hjemme eller har købt en ekstra bil. Stigningerne i brændstofpriserne tog fart med Ruslands krig i Ukraine og det har presset økonomien for Movia og dermed for kommunerne og regionerne på Sjælland i 2022, og det gør det fortsat i 2023, siger Dorthe Nøhr Pedersen, der er administrerende direktør i Movia.

- På trods af det, er vi stolte over, at så mange mennesker er tilfredse med deres passageroplevelse hos os. Samtidig fortsætter vi i Movia i samarbejde med kommuner og regioner den grønne omstillingsbølge i 2022 med rekordmange grønne busser på gaderne, til gavn for klimaet og folkesundheden. En udvikling, som vi forventer vil fortsætte de kommende år, siger hun videre.

## Udvalgte resultater:

### Grønne busser:

- Ved udgangen af 2022 kørte der 339 el-busser og én brint-bus rundt på vejene i Movia's område. Til sammenligning var der 160 elbusser ved udgangen af 2021.
- Ved udgangen af 2024 forventer Movia, at der kører ca. 570 el-busser i selskabets område. Dermed er Movia langt foran målsætningen om 50 procent el-busser i 2030
- Movia's samlede CO2-regnskab for busdriften er faldet med 12 procent pr. kørt kilometer i forhold til året før

### Grønne tog:

- Lokaltog A/S arbejder sammen med Movia for at erstatte 20 dieseltogsæt med 18 nye batteritog, når dieseltogene står foran en udskiftning inden for en kortere årrække. De nye batteritog vil reducere CO2-udledningen betragteligt, da strømmen til togene i høj grad vil komme fra grønne energikilder

### Tilfredse passagerer:

- Movias kundetilfredshed steg fra 94 procent i 2021 til 95 procent i 2022.
- For Lokaltog A/S steg den kundetilfredsheden et procentpoint fra 92 procent i 2021 til 93 procent i 2022
- I Flextrafik lå tilfredsheden i 2022 på 83 procent, hvilket var uændret fra 2021

Interesserede kan læse Movia's ESG-rapport [her](#):

I rapporten kan man blandt andet læse om, hvordan Movia inddrager passagererne, om tilgængelighed, ligestilling og arbejdsforhold samt om, hvordan Movia samarbejder med operatører.



*Spanske beulas er en af de busopbyggere, Scania har haft en længerevarende samarbejde med. Her et par eksempler på busser, som Scania Danmark har leveret - og som var med på Transport 2023 i Herning i april.*

## Busproduktionen lægges om hos svensk producent

Svenske Scania ændrer sin busdivision for at sikre rentabel vækst i et foranderligt markedsmiljø og for at give kunderne konkurrencedygtige og bæredygtige mobilitetsløsninger. Som et resultat af den nye retning, som indebærer en mere fokuseret produktportefølje og køreplan forude, vil Scania indstille karosseriproduktionen på Scania fabrikken i Slupsk i Polen. Scania vil fortsætte med at fremstille hæk og frontmotorchassis med brede muligheder for drivliner, men stopper produktionen af Citywide-, Scania Interlink- og Low floor-chassis

Scania fremhæver, at baggrunden for at ændre i strukturen og produktionen er, at busmarkedet blev stærkt påvirket af Covid 19-pandemien, og selvom markedet gradvist er vokset, tempoet langsomt i bedring, konkurrencen stigende, så kræver kommende lovgivning betydelige investeringer i ny teknologi, nu og i fremtiden.

# Materiel

Scania vil fortsætte med at tilbyde komplette busser, der i stigende grad bygger på Scania's modulære system, et omfattende servicenetværk og stærke globale og lokale partnerskaber med karosseriopbyggere.

- Vi er overbeviste om, at busforretningen fortsat vil være en vigtig del af Scania's tilbud fremadrettet, men vi har brug for en opdateret strategi, der gør os i stand til at leve op til vores kundeløfte og sikre en rentabel forretning globalt, siger Stefano Fedel, der er Head of Sales & Marketing hos Scania.

- Ved at bruge Scania's erfaring og brede vifte af muligheder for drivaggregater, vil vi give vores kunder komplette løsninger, herunder service, finansiering, opladningsløsninger og intelligente transportsystemer, siger Stefano Fedel videre.

Scania's busforretningen vil få en slankere struktur for at forbedre hastighed og fleksibilitet. En fokuseret tilgang til Scania's produktportefølje og udvikling forude, betyder at virksomheden vil fortsætte med at fremstille hæk og front-motorchassis med brede muligheder for drivlinier, men produktionen af Scania Citywide, Scania Interlink og Low floor-chassis indstilles.

Scania har derfor besluttet at lukke den del af fabrikken i Slupsk i Polen, der producerer karosserier. Karosseriproduktionen vil gradvist blive lukket ned i første kvartal af 2024. Beslutningen vil ikke påvirke chassisproduktionen i Slupsk eller andre Scania-enheder i Polen.

Scania vil med den opdaterede strategi fortsætte med at tilbyde komplette busser og turistbusser i øget samarbejde med udvalgte karosseriopbyggere og partnere.

- Størstedelen af Scania's busforretning har altid været i samarbejde med karosseriopbyggere, hvor der er opnået et højt serviceniveau og en stærk global tilstedeværelse. Den tilgang vil blive videreudviklet, nu i endnu tættere samarbejde med vores karosseriopbyggere og partnere for at tilbyde vores kunder komplette løsninger, siger Stefano Fedel.

## Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



## Magasinet Bus' udsendte føjte Iveco's blå puls

En gammel flyveplads i Paris-forstaden Meudon dannede rammerne om testen af Iveco's nyeste busser. Den gamle flyveplads blev anlagt i slutningen af 1880'erne for luftskibe - datidens nye transportmiddel

**Af Rolf Brems**

Så hvad var mere belejligt fra denne plads at gå i luften med de sidste nyheder. Iveco Bus præsenterede sine nye elektriske modeller og udvidede samtidig sortimentet af nul-emissionskøretøjer til at dække hele spektret af by/forstad og regionale busser, samt en minibus.

Modellerne Crossway LE Electric, der er en ny fuldelektrisk bus velegnet i byer med store forstæder, og Iveco E-Way beskrev vi i Magasinet Bus 5 - 2023, der kan hentes her:

I dette nummer af Magasinet Bus fortsætter vi med det elektriske med en omtale af 12-meter-bussen Iveco Streetway Electric - en batteri-elektrisk bybus designet til det europæiske marked - og Iveco eDaily, der er 100 procent elektrisk.

# Materiel

Selvom det var fremtidens transportmiddel der gjaldt, havde Iveco også to el-hybrid på henholdsvis gas og diesel med på den historiske mark.

Men Iveco havde også noget andet i ærmet. De vil i fremtiden på det elektriske marked tilbyde den fulde løsning for busoperatører og stopper med at lave, hvad man kan betegne som turistbusser - for en årrække. Man kunne selvfølgelig mistænke Iveco for at vente med at lave turistbusser indtil batteriteknologien er yderligere udviklet, men det var ikke tilfældet. De mener at turistbusmarkedet som før var på 8.000 årlige enheder, men nu er halveret til 4.000 om året, ikke er rentabelt. Men jo, som det er nu har batterikøretøjer deres begrænsning, når det gælder turistikørsel.

## Den fulde pakke

I hangaren meddelte Iveco - og det var ikke en prøveballon - at de nu fra 2023 har ændret deres organisation.

Iveco vil nu sælge en fuld pakke for busoperatører som ønsker el-køretøjer. Det betyder, at man vil tilbyde finansiering, ladestationer, infrastruktur, digitale løsninger og håndtering af brugte batterier. Det sidste er der ikke så mange, der har interesseret sig for, men skal el-køretøjer leve op til at være klimaneutrale eller grønne, skal man til at finde nogen brugbare løsninger på problemet. Man vil også tilbyde at kunne diagnosticere og reparere batterier.

Den digitale løsning indeholder blandt andet en total overvågning af flåden med forbrug og kørestil, som en operatør bør vide for at optimere kørslen, samt forbruget, ladetid på døgnet etc.

Ændringen vil finde sted løbende over de næste år og betyder at Iveco i 2026 som det sidste mål vil være til stede med et omfattende Iveco Bus- og Iveco-servicenetværk, der garanterer assistance over hele verden uanset, hvor et Iveco Bus-køretøj er på arbejde.

Sidst, men ikke mindst, ligger der også fremtidige tanker om en slags taxameterbaseret ordning i støbeskeen, hvor Iveco leverer busser til en operatør og denne betaler en fast pris pr. kilometer, bussen kører. Det blev dog pointeret, at det absolut ikke var vedtaget hos Iveco endnu.



# Materiel

En anden, men ikke mindre vigtig ting, er udviklingen af brint-motorer. Iveco mener selv, at spektret for brintbusser ligger inden for store køretøjer, som kommer ud over varevognsklassen, så busser i fremtiden skal være brintdrevne, ligesom tog og skibe vil egne sig til den teknologi.

Iveco fortalte også, at man fra 2045 vil være fri for brugen af fossile brændstoffer i produktionen og være klimaneutral.

Iveco Bus beskæftiger over 5.000 medarbejdere fordelt på fire produktionsenheder i Annonay i Frankrig, Vysoké Myto i Tjekkiet, Brescia i Italien og i Rorthais i Frankrig med sit ekspertisecenter indenfor elektricitet.

## Fire seminarer

På førstedagen holdt Iveco en lille workshop over fire emner, hvor man blandt andet kom ind på samarbejdet med Hyundai Motor Company, og hvor man i fremtiden, ud over køretøjer, vil finde robotter og dronfly til passagerer. Og Hyundai Motor Company er en stor spiller på markedet for køretøjer, da de omsatte for 107 milliarder dollar i 2022 og har 122.000 ansatte.

Samarbejdet med Hyundai rakte også ind i præsentationen af brændselscelleteknologien med en brintmotor. Her havde man taget en motor med ind til fremvisning. Det smarte var, at man med en slags iPad, som man holdt foran motoren i ca. 10 cm afstand, kunne kigge ind i motorens indre og se, hvad den bestod af.

Om for eksempel konkurrenter eller fremmede magter i overført betydning kan gøre det samme i vores del af verden er uvist. Men fakta er, at når man med elektriske køretøjer via det trådløse net kan sende opdateringer og så videre, kan andre kigge med, eller værre, foretage direkte indgreb, hvor sikkerheden kan komme i fare.

Man har efterhånden i Europa fundet ud af, at man måske ikke skal bruge teknologi fra lande som måske har en anden og større dagsorden. Vi ser det eksempelvis med G5 netværket. "Stay Connected but Protected" lyder det fra flere europæiske forbrugere. Det betyder, at vi i Europa skal overveje, hvem vi modtager teknologi fra til det europæ-





# Materiel

iske marked. Det var også noget, som flere repræsentanter fra Iveco luftede under mere eller mindre private samtaler om fremtidens køb af busser.

Af samme grund kommer der i de kommende år nogle "Data Sharing Standards" fra EU og en stor pakke om General Safety Regulation, GSR, omhandlende datasikkerhed og alle de aspekter, der er med implementering af førerløse køretøjer. Men også indretning af infrastruktur for alle trafikanter og adaptive hjælpemidler og deres aktive indgriben for chaufførbetjente køretøjer. Noget som selvfølgelig skal være ens i alle lande.

Sidste fremvisning var fra Fiat Power Train (FPT), som er en del af Iveco Group, og som man har et indgående samarbejde med. FPT leverer blandt andet batterier til Iveco's nye eDaily, dog stadig med noget indmad fra Kina. Her var det interessant at se opbygningen i et dissekeret batteri medbragt til lejligheden. Men det var også skræmmende at få nogle svar på, hvor meget der skal bruges af forskellige grundstoffer til produktionen. Igen kom man ind på, hvilke lande der ligger inde med de mange grundstoffer, som skal bruges, og det er ikke Europa.

FPT Industrial tilbyder også et sortiment af naturgasmotorer med udgangseffekter fra 50 til 520 hk. De har også en ePowertrain-division med elektriske drivlinjer og batteristyringssystemer. FPT mener selv, at de er en af verdens førende inden for industrielle drivlinjer og løsninger.

Iveco tilbyder også kunderne Energy Mobility Solutions, (EMS) - et nyt Iveco Bus-team, der skal hjælpe og støtte kunderne med at skifte deres flåde til en fuld elektrisk løsning.

Sidste punkt under seminaret var E-Bench - Ivecos nye test- og prøvfacilitet i Europa - der ligger i Vénissieux i Frankrig. Her vil man arbejde med optimering af eksisterende og udvikling af nye produkter.

Så rammerne i en gammel, men smuk luftskibshangar, var måske et meget passende sted for Iveco at få deres nye modeller og organisationsændringer sendt i luften.

Og mon ikke projektet får medvind. Jeg anser det ikke for særligt sandsynligt, at gassen skal gå af klima-ballonen. Hvor meget, det batter på den stor skala, er en anden snak.

*Magasinet Bus udsendte på et Iveco Daily-chassis, der holdt klar til opbygning.*



## Paris lagde rammerne til test af el-busser - og gas- og hybridbusser

Iveco havde i den sidste uge af maj inviteret Magasinet Bus til Paris, hvor vi sammen med andre europæiske magasiner med fokus på persontransport fik lejlighed til at se og prøve det nyeste fra Iveco Busser - batterielektriske, hybridbus og forfinede busser med motorer til gas og diesel. I Magasinet Bus 5 - 2023 skrev vi om Iveco's batterielektriske E-Way-busser og Crossway LE Electric. I dette nummer af Magasinet Bus følger vi op på testen i Paris og skriver om Iveco's elektriske udgave af Daily-serien, om Iveco's nye elektriske Street Way, om Iveco Urban Way med gasmotorer og om Iveco Crossway Low Entry Hybrid Diesel



## Iveco eDaily har plads til op mod 22 passagerer

I de små nyheder, når det gælder bus-størrelser, viste Iveco Bus i Paris en eDaily til markedet for minibusser med plads op til 22 passagerer.

Af Rolf Brems

Hermed kommer Iveco ind på det emissionsfrie marked, hvor kørslen måske mest foregår i storbyerne, og hvor man i fremtiden kan forvente restriktioner på udledningen fra fossile brændstoffer.

# Materiel



*Førerpladsen, læg mærke til at chaufføren ude til venstre selv kan justerer affedningen, om den skal være hård eller blød.*

Iveco eDaily er en 100 procent batteri-elektrisk bus med en Actia-motor på 140 kW placeret foran bagakslen. Bilen har måske en lidt kompliceret løsning på overførslen af trækraften. Inden den når ud på bagakslen har man vendt kræfterne 270°, det må optage en masse energi.

Der var ikke mulighed for at prøvekøre modellen, men Iveco lover samme køreegenskaber og ydeevne som i de andre Daily-modeller.

## **Bussen fås også i en chassisversion til specialopbygninger.**

Med eDaily udvider Iveco Bus sit minibusudbud med en nul-emissionsløsning. Den nye eDaily er udstyret med tre batteripakker på hver 37 kWh, som giver en samlet kapacitet på 111 kWh. Batterierne er installeret inde i rammen, hvilket ifølge Iveco minimerer påvirkningen af kroppen. Batteripakken, der består af Lithium-ion-teknologi, er leveret af FPT og giver ifølge Iveco en energitæthed på højeste niveau (265 Wh/kg på celleniveau). Den skulle endvidere give klassens bedste resultat for den brugbare energi på 95 procent, samt en reduceret batterivægt på 270 kg.

Chaufføren kan optimere energiforbruget ved en Driving Mode Selector, som tillader enten en maksimal effekt eller et minimum for at spare på strømmen.

# Materiel



*Indstigningsforholdene er absolut ikke ældre eller handicapvenlige*

Chaufføren kan også vælge tre regenerative tilstande - herunder One-Pedal Drive-tilstand, som ikke bør anbefales med stående passagerer.

Iveco eDaily omdanner selvfølgelig den kinetiske energi

til elektricitet, når man træder på bremsen og så at sige vender polerne, hvilket reducerer energiforbruget og slid på bremseklodser.

Iveco eDaily tilbyder en stor vifte af ekstraudstyr, men det smarte er, at den kan genoplades fra både offentlige opladere, industrielle stikkontakter og boliger, således at en chauffør kan tage bussen med hjem. Opladningsmuligheder omfatter hurtigopladning op til 80kW. Frontopladningsporten sidder let tilgængeligt lige under logoet, som for øvrigt er blevet opfrisket.

Der kan tilsluttes ekstra udstyr såsom passagerklima-læg eller en kørestolsrampe via en ePTO'er (Power take off) på op til 15 kW.

*Drivlinen set fra den anden side.*



# Materiel

Bussen har en længde på 7,6 meter og en bredde på 2,2 meter. Totalvægten er på 7,2 tons, og bussen har en maksimal begrænset hastighed på 90 km/t, men det kan ændres til 100km/t.

Rent æstetisk er modellen flot, og for passagerer og chauffør er der god plads indvendigt med fuld ståhøjde.

Yderligere fulde elektriske versioner af e-Daily såsom en eDaily Access udbydes i 2024.

Iveco eDaily kan bestilles i hele Europa med leveringer fra begyndelsen af næste år.

*Batterierne imellem chassisrammen, det tredje ligger under førersædet.*



*Motor og forbindelsen til kardan, noget af en omvej. Hvorfor har man ikke vendt motoren 180 grader?*



## Hybridbus kører ud som ren elektrisk model

Da Magasinet Bus i maj var i Paris sammen med repræsentanter fra en række andre europæiske busmedier for at se det nyeste fra Iveco Bus, var en af nyhederne en fuld-elektrisk udgave af Iveco Bus Streetway, som i den anledning havde fået Elec føjet til sit navn. Iveco Streetway har hidtil været en hybrid-bus med enten diesel- eller gas-motorer som hovedmotor.

Iveco Streetway Elec er en bybus med lavt gulv, der foreløbig er tilgængelig i en 12 meter version med to eller tre døre. Den er udstyret med en 310 kW Voith elmotor og integrerer ligesom resten af Iveco Bus' elektriske serie med den nye generation NMC lithium-ion batterier samlet af FPT - Fiat Power Train.

Samarbejdet med Voith er en nyhed for Iveco Bus, men på den anden side er det ingen overraskelse, da det tyske Voith allerede er blevet kontraheret af Otokar som motorleverandør til e-Kent C-serien.

Og Iveco Streetway Elec falder ikke lang fra stammen, da den er bygget på Otokar's fabrik i Sakarya i Tyrkiet.

# Materiel

Streetway Elec tilbydes i forskellige kombinationer af fem, seks eller syv batteripakker fordelt på taget og i bagenden af bussen med en samlet kapacitet på henholdsvis 346, 416 eller 485 kWh. Med den største batterikapacitet får Iveco Streetway Elec en rækkevidde på op til 400 kilometer.

Streetway Elec fås med et valg mellem to eller 3tre adgangsdøre og kan rumme godt 90 passagerer. Tilgængeligheden for passagererne er blevet forbedret, og bussen har et nyt fem-sæders område i den bagerste del.

Der var ingen mulighed for at prøvekøre Iveco Streetway Elec under besøget i Paris, så vi håber her på redaktionen, at kunne bringe noget mere om kørsel og indretning, når Iveco melder den operationel.



# Materiel





# Materiel





## Aarhus får flere polske el-busser

Inden for det seneste år har busselskabet AarBus fået leveret 29 batteri-elektriske bybusser fra Solaris i Polen. I løbet af 2024 og 2025 skal Solaris levere yderligere 56 batteri-elektriske Urbino 18-ledbusser til busselskabet. Solaris fremhæver, at det blandt andet er pålideligheden, som AarBus har lagt vægt på ved valget af Solaris som leverandør af de 56 busser, der alle er 18 meter lange led-busser

Solaris oplyser, at ordren på de 56 batteri-elektriske ledbusser løber op i en samlet sum på 37 millioner euro - cirka 275,5 millioner kroner - hvilket svarer til omkring 4,9 millioner kroner pr. bus. Solaris skal levere de første 31 batteri-elektriske ledbusser i 2024, mens de resterende 25 skal leveres i 2025.



# Maxus e-Deliver 9

Ny limo opbygget minibus med stjernehimmel, komfortable stole og mange lækre detaljer.

- Fuldt elektrisk
- Batteristr.: 88 kwh
- Komb. kørsel: op til 296 km.
- Bykørsel: op til 353 km.

**Pris kr. 775.000,-**



**Kontakt:**

Salg: Jylland & Fyn  
Leif Brændekilde • Tlf. +45 4035 9308  
E-mail: lb@busimport.dk

Salg: Sjælland  
Mark Petersen • Tlf. +45 4020 3680  
E-mail: mp@busimport.dk

Værksted/Lager  
Tlf. +45 7456 1326  
E-mail: info@busimport.dk

CEO: Dan B. Pedersen • Tlf. +45 4035 6252 • E-mail: dbp@busimport.dk

Svend K. Pedersen • Tlf. +45 4017 4791

# Materiel

Batterierne i de 56 elektriske busser vil være Solaris High Energy-batterier, der har en kapacitet på over 450 kWh, hvilket vil give busserne så stor rækkevidde, at de vil være funktionsdygtige hele dagen. Busserne vil være udstyret med en elektrisk aksel med to motorer og have termoruder for at øge isolering af busserne.

- At vi næsten fordobler antallet af el-busser betyder, at knap 80 procent af vores busser kommer til at køre på el, siger Nicolaj Bang (K), der er rådmand for Teknik- og Miljø i Aarhus Kommune.

Han peger på, at med el-busserne vil der være mindre støj på gaderne, og en mindre CO<sub>2</sub>-udledning fra den kollektive transport i byen, da el-busserne afløser tilsvarende dieselbusser.

- Derfor er det her et vigtigt skridt i den rigtige retning, der tilbyder mennesker i Aarhus en grønnere måde at komme rundt i byen på, siger rådmanden.

Solaris og AarBus, der tidligere hed Aarhus Sporveje, har samarbejdet siden 2006. Ind til videre har Solaris leveret 227 busser til AarBus - heraf 29 el-busser.

Solaris har leveret over 2.000 batteri- eller brint-elektriske busser til busoperatører i over 100 europæiske byer.



*I takt med, at AarBus kører flere el-busser ind, kører selskabet også et tilsvarende antal dieselbusser ud. Efter 2025 vil knap 80 procent af AarBus' busser køre på el.*

## Konkurrencestyrelsens vurderinger tager luften ud af dæk-samarbejde

Euromaster Danmark og NDI Group A/S har besluttet at lægge deres planer om at sammenlægge deres respektive aktiviteter i Danmark. Beslutningen er truffet efter at Konkurrencestyrelsen har vurderet, at det ikke er muligt at godkende planerne uden større og væsentlige betingelser og ændringer - betingelser og ændringer som NDI Group A/S vurderer vil efterlade selskabet uden strategiske eller økonomiske grunde til at fortsætte. Euromaster Group arbejder videre med at afhænde sine danske aktiver

I 2022 annoncerede NDI Group A/S og Euromaster Services & Management en aftale om at sammenlægge deres respektive danske aktiviteter med visionen om at skabe branchens bedste dæk- og autoværkstedskæde. På grund af aftalens størrelse var den betinget af Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens godkendelse.

Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen har arbejdet på vurderingen siden april 2022 og har konkluderet, at det ikke er muligt at godkende uden større og væsentlige betingelser og ændringer.

Da de påkrævede begrænsninger efterlader NDI Group A/S uden strategiske eller økonomiske grunde til at fortsætte den oprindelige aftale, har NDI Group A/S valgt at trække sig fra den oprindelige aftale.

På baggrund af Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse har Euromaster Group besluttet ikke at fortsætte sine aktiviteter i Danmark efter udgangen af 2023.

Euromaster Danmark vil overveje enhver ny mulighed for at frasælge sine danske aktiver samtidig med, at fokus på medarbejdere og kunder fortsat er førsteprioritet.

- Selvom Konkurrence- og Forbrugerstyrelsens afgørelse ikke blev, som vi håbede, åbner det i stedet op for nye muligheder for Euromaster, som vi nu arbejder på for at sikre det bedst mulige udfald for alle vores interessenter. Det inkluderer en mulig ny aftale med NDI, som dækker nogle af vores aktiviteter, siger Benoît Heubert, der er administrerende direktør i Euromaster Group.

- At tage os af vores medarbejdere og støtte dem på bedst mulig vis i overgangsfasen vil være fokus i enhver beslutning, vi tager. Det skal også understreges, at så længe vi har virke i Danmark, vil vi fortsætte med at servicere vores kunder med samme niveau af engagement, sikkerhed, kvalitet og ekspertise, siger han videre.

### Om Euromaster Danmark

- Euromaster Danmark er en del af Euromaster, Europas største dæk- og autoservicekæde, som er 100 procent ejet af Michelin
- Euromaster har afdelinger i 19 lande i Europa, over 2.400 autoværksteder og 2.600 mobile enheder, der hjælper med dæk og service til alle typer af køretøjer
- I Danmark har Euromaster 35 værksteder og 225 medarbejdere med ekspertise indenfor auto- og dækservice indenfor både personbiler, landbrug, lastbiler, entreprenørmaskiner og varevogne



## Energiselskaber samarbejder om truckanlæg i Padborg

Biofuel Express, OK og DCC Energi samarbejder om at levere energi til vognmænd, der fremover kører ind på Padborgs hidtil største truckanlæg, som åbnede torsdag 29. juni. Anlægget har 10 baner til tankning og en samlet tankkapacitet på 300.000 liter fordelt på HVO, GTL, diesel og Ad-Blue. Dermed udbygger de tre selskaber den tunge transports adgang til brændstoffer i grænselandet

Padborgs hidtil største truckanlæg ligger på vejen med navnet Kilen tæt ved afkørsel 75 på Motorvej E45 og lige op til store erhvervsområde i det nordlige Padborg. Det nye anlæg udbygger forsyningen af brændstof væsentligt i et af landets store logistikknudepunkter. Til en start er det OK og Biofuel Express, der åbner, mens Shell-delen af truckanlægget følger trop om et par uger.

Ved de nye high speed-standere kan lastbiler og busser foruden almindelig diesel og AdBlue tanke alternative brændstoffer som HVO og GTL. Og anlæggets design tager også højde for en fremtidig udbygning med el-ladning til lastbiler.

Muligheden for at give kunderne adgang til hele paletten af brændstoffer til den tunge trafik har været centralt i samarbejdet om det nye truckanlæg. Det fortæller Martin Sebastian Agdal fra Biofuel Express, der er ejer af matriklen og har indgået en aftale med OK og DCC Energi, som driver de danske Shell stationer.

- Vores fokus har fra start været at etablere et anlæg, der forbedrer transportbranchens adgang til brændstof. I samarbejde med OK og DCC Energi kan vi favne branchens behov for både traditionel diesel og AdBlue samt alternative

# Materiel

brændstoffer som HVO og naturgasbaseret GTL. HVO Renewable Diesel er fuldt kompatibel med alle moderne dieselmotorer og kan reducere CO2-udledningen med op til 90 procent, siger han.

Behovet for tilgængelighed og kapacitet tæt ved grænsen har også været et afgørende element for DCC Energis beslutning om at gå med i samarbejdet.

- Vi har længe ønsket at styrke Shell netværket i Padborgområdet. Og da vi har gode erfaringer fra andre fælles anlæg i for eksempel Køge og Vejle, gav det god mening at gå ind i projektet. I fællesskab dækker vi den tunge trafikks behov for nem adgang til både traditionelle og alternative brændstoffer, siger Søren Møller Maretti, der er direktør Mobility i DCC Energi.

Hos OK har man ligeledes ledt efter en mulighed for at udbygge den nuværende kapacitet til nu at have tre stationer i grænseområdet.

- Det er ingen hemmelighed, at der i Padborg har været et behov for at få etableret et moderne anlæg uden for byen, hvor den tunge transport nemmere har adgang. Det er vi lykkedes rigtig godt med på en placering, hvor vi også er umiddelbar nabo til flere af de danske virksomheder, der lige nu udbygger deres logistikset-up i Padborg, siger markedschef, Henrik Dehn fra OK.

## Overblik over standere på Padborgs nye truckcenter:

- DCC Energi har tre standere, hvor der kan tankes Shell GTL Fuel, Shell FuelSave Diesel og AdBlue.
- OK har fire dieselstandere, hvor der kan tankes OK Diesel og to AdBlue-standere.
- Biofuel Express har fire standere, hvor der kan tankes HVO100 Renewable Diesel, diesel og AdBlue.
  
- Anlægget har en samlet kapacitet på 300.000 liter

### Om OK

OK er et bredt funderet energiselskab for private og erhverv  
OK har over 675 tankstationer, 3 biogasstationer, godt 220 vaskehaler samt 80 Truck Diesel stationer og er Danmarks største tankstationskæde

### Om Biofuel Express

Biofuel Express er distributør af fossilfrie brændstoffer såsom B100 Biodiesel RME Premium og HVO Renewable Diesel  
Udover bulk-leverancer tilbyder Biofuel Express også tankning af deres produkter fra over 150 stationer i Sverige

### Om DCC Energi

DCC Energi er et landets største energiselskaber og udvikler løbende forretningen med nye, mere bæredygtige energiformer i takt med, at kundernes behov skifter  
Selskabet står bag Shell-tankstationerne i Danmark og forsyner danske lufthavne med flybrændstof  
DCC Energi beskæftiger 215 medarbejdere

# Færdselsstyrelsen har udsendt en ny bekendtgørelse på takograf-området

På baggrund af Færdselsstyrelsens og landtransportbranchens erfaringer med bekendtgørelse om autorisation til installation, eftersyn, kontrol og reparation af takografer, sker der en række ændringer.

Færdselsstyrelsen og branchen har siden den gældende bekendtgørelse trådte i kraft 28. november 2018 gjort sig en række erfaringer. Branchens input og ønsker stammer fra Færdselsstyrelsens tilsynsbesøg og tilsynsvirksomhederne, som har tæt kontakt til værkstederne - herunder også mærkeværkstederne. Det har givet anledning til en ny bekendtgørelse om autorisation til installation, eftersyn, kontrol og reparation af takografer.

### **D-autorisationer udgår fra 1. juli 2023**

Fremover kan værksteder kun ansøge om A-autorisation og I-autorisation.

A-autorisationer fortsætter uændret med at være en autorisation til at installere, efterse, kontrollere og reparere analoge takografer.

D-autorisationer udgår, så det fra 1. juli 2023 ikke længere er muligt at ansøge om en D-autorisation.

I-autorisationer er fremover kun en autorisation til at installere, efterse, kontrollere og reparere digitale og intelligente takografer.

### **Ændringer til ansøgning om autorisationer**

Nye værksteder, som ønsker at arbejde på alle tre takograf typer (analoge, digitale og intelligente), skal derfor have både en A- og en I-autorisation. Det betyder, at A-autorisationer fremover er et tilvalg i stedet for automatisk at følge med i en I-autorisation.

Værksteder, som både A- og I-autoriseres, vil alene have ét autorisationsbevis, med ét autorisationsnummer og ét sæt plombeværktøj. På autorisationsbeviser, hvor værkstedet både er I- og A-autoriseret, vil det fremgå, at værkstedet er autoriseret til begge dele.

Værksteder, som allerede er I-autoriseret, kan ved en forenklet proces ansøge Færdselsstyrelsen om en I-autorisation, hvor værkstedernes A-autorisation bortfalder, mens værkstederne kan beholde deres autorisationsnummer.

### **Ingen tidsbegrænsning på autorisationer og godkendelser**

Tidsbegrænsningen af autorisationer og godkendelser fjernes, hvilket betyder, at autoriserede værksteder og godkendte tilsynsvirksomheder ikke skal ansøge Færdselsstyrelsen om fornyelse hvert 5. år, og at autorisationer og godkendelser efter tidligere regler forbliver gyldige.

### **Præciseret krav om kvalitetsledelsessystemer**

Færdselsstyrelsen har fjernet krav om uddannelse i takograffabrikater, da det har vist sig at være unødvendigt. Al regulering på fabrikatniveau er nu fjernet.

Kravene til værkstedernes brug af kvalitetsledelsessystemer er præciseret, så det nu tydeligt fremgår, at værksteder skal bruge deres kvalitetsledelsessystem i deres arbejde.



# Materiel

De godkendte uddannelsessteder skal desuden undervise værkstederne i at bruge kvalitetsledelsessystemer fremover.

## **Nye krav til autorisationsbevis, uddannelse og udstyr**

Fremover er det et krav, at autorisationsbeviset eller en kopi heraf opbevares i servicebiler, hvorfra der udføres installation, eftersyn, kontrol og reparation af takografer.

Fremadrettet er det muligt at straffe for manglende uddannelse i overensstemmelse med reglerne.

Færdselsstyrelsen har hjemtaget opgaven med at sikre, at værkstederne har det nødvendige udstyr for at kunne installere, efterse, kontrollere og reparere takografer i forbindelse med ansøgning om en autorisation.

Endeligt er der foretaget en række justeringer og sproglige konsekvensrettelser i bekendtgørelsen.

Bekendtgørelsen træder i kraft 1. juli 2023.

Interesserede kan finde bekendtgørelsen **her**:

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



## Busselskab i Horsens har en ny plan - en Neoplan

MAN Bus Team og MAN Tilst har fornyligt leveret en Neoplan Cityliner P16 til DK Bus / JJ Turist i Horsens. Henrik Nissen Knudsen fra MAN's Busteam fremhæver, at bussen har alt, hvad der skal være i en fire-stjernet bus

Eksempelvis:

- PremiumLine First-sæder med lændestøtte og justerbar nakkepude
- USB-stik ved alle stole
- 55+1+1 pladser
- OptiView kameraspejle
- Comfort Suspension-støddæmper
- MAN ComfortSteering
- MAN EfficientCruise/Roll
- Lane Feedback Assistent
- Infotainment Multi Media-anlæg
- 2 x 40 koppers kaffemaskiner
- Ekstra startbatterier

Henrik Nissen Knudsen havde selv fornøjelsen af at køre bussen til Horsens og overdrage den til Jakob Hjerrild og Jørn Jensen, der efterhånden har 10 nyere Neoplan-busser i deres flåde.

# Materiel



Efter afstemning i Folketinget:

## 50.000 pensionister kan beholde deres folkepension uden modregning

Folketinget har med stort flertal vedtaget at ændre modregningsreglerne for folkepensionister. Lovændringen, der skal gøre det mere attraktivt at arbejde efter pensionsalderen, betyder, at folkepensionister vil modtage det fulde grundbeløb og pensionstillæg, selvom de har en arbejdsindtægt ved siden af. Beskæftigelsesministeriet forventer, at lovændringen vil berøre omkring 50.000 pensionister i 2025, som med lovændringen vil få et større beløb udbetalt, hvis de fortsætter med at have en arbejdsindkomst efter pensionsalderen

Det forventes, at de berørte folkepensionister i gennemsnit vil modtage omkring 30.000 kroner mere før skat i årlig udbetalt folkepension som følge af afskaffelsen af modregningen. For eksempel skønnes det, at godt 9.000 pensionister vil opleve en fremgang i ydelsen på mellem 10.000-20.000 kroner årligt.

Det skønnes endvidere, at forslaget vil bidrage til en stigning i arbejdsudbuddet med cirka 950 ekstra fuldtidspersoner i 2023, stigende til cirka 1.050 personer i 2025.

Afskaffelsen af modregning som følge af folkepensionisters egen indtægt har virkning fra 1. januar 2023. Det betyder, at de folkepensionister, der har fået og vil få nedsat deres grundbeløb og pensionstillæg i løbet af 2023 på grund af deres arbejdsindtægt, vil få pengene tilbage i forbindelse med efterreguleringen af pensionen for 2023, som finder sted i 2024.

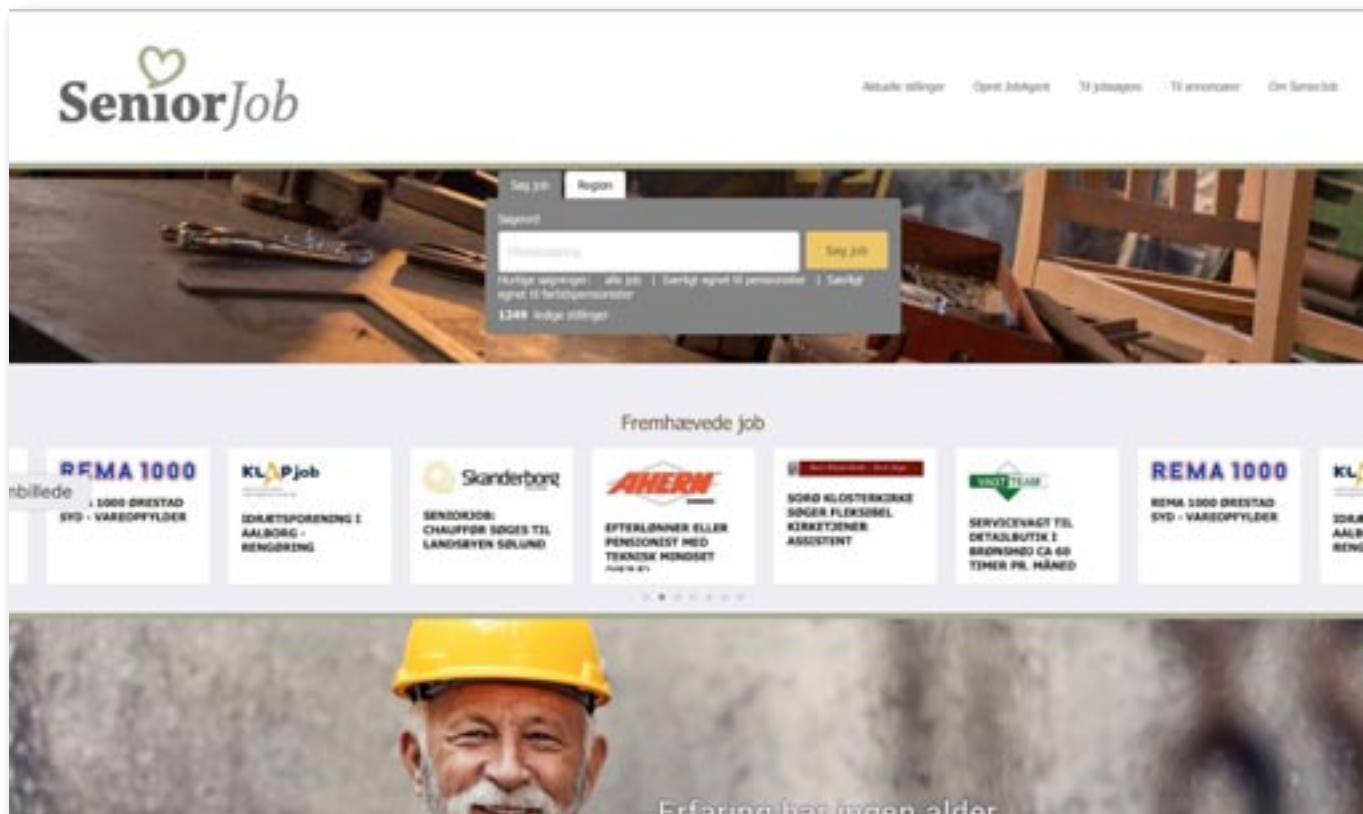
- I dag er en rigtig god dag for op mod 50.000 folkepensionister, der oplever at blive modregnet i deres folkepension, fordi de arbejder ved siden af. De kan nu sige ja til ekstra arbejde uden at blive modregnet. Det vil naturligvis være en økonomisk motivation for mange, og vi forventer, at flere pensionister, der kan, vil fortsætte med at arbejde, siger beskæftigelsesminister Ane Halsboe-Jørgensen (S).

Hun peger på, at lovændringen vil gavne både den private og den offentlige sektor, der står og mangler hænder, da seniorer med deres viden og erfaring udgør en værdifuld ressource.

- Jeg synes, vi med forslaget har fundet den rette balance, da folkepensionen fortsat er målrettet dem, der har mindst. Derfor er det også alene folkepensionens grundbeløb og pensionstillæg, der er berørt af de ændrede regler for modregning, siger Ane Halsboe-Jørgensen.

Interesserede kan læse lovforslaget [her](#):





## Rekruttering blandt seniorer kan målrettes via web-side

Ny lovgivning giver bedre vilkår til pensionerede i job. Organisationen Dansk PersonTransport peger, at det via en web-side er også er blevet lettere at skabe kontakt til jobsøgende seniorer

Det er organisationen, Faglige Seniorer, som er en selvstændig organisation for fagbevægelsens seniormedlemmer, der har lanceret web-siden seniorjob.dk, hvor der i skrivende stund er oprettet 1.183 ledige stillinger målrettet seniorer. Faglige Seniorer tæller godt 260.000 medlemmer fordelt på 600 seniorklubber og foreninger over hele landet.

DPT har i en lang periode arbejdet for dels at fremhæve de mange gode muligheder, der er for seniorer i busbranchen og dels forbedre de skattemæssige forhold for de ældre, der gerne vil tage en ekstra tørn for danskernes mobilitet.

- Vi er meget glade for Faglige Seniorers initiativ og vil opfordre alle vores medlemmer om at give sig til kende på jobportalen med de jobmuligheder de har, siger Michael Nielsen, der er administrerende direktør i Dansk PersonTransport.

Interesserede kan finde seniorjob.dk **her**:

Interesserede kan finde Faglige Seniorer **her**:

Interesserede kan læse mere om løn og pension **her**:

## Trafikselskaberne har ændret praksis for byttepenge i busserne

Fra onsdag 7. juni har der ikke længere været nogen begrænsning for, hvor mange byttepenge en passager kan få tilbage i bussen. Ændringen skete efter, at Forbrugerombudsmanden havde vurderet, at den hidtidige praksis har været i strid med kontantreglen i betalingsloven

Buschauffører i Danmark må ikke afvise passagerer, der ønsker at betale kontant for en busbillet, med den begrundelse, at chaufføren ikke kan give byttepenge tilbage ud over til nærmeste hundrede kroner. Hidtil har buschaufførerne kun taget imod beløb op til nærmeste hundrede kroner.

Hvis en passager eksempelvis skulle betale 26 kroner for en rejse og kun havde en 200-kroneseddel, så har chaufførerne hidtil afvist at tage imod betalingen. Dermed er der sket en forskelsbehandling af de kontantbetalende forbrugere.

Forbrugerombudsmanden har vurderet, at den hidtidige praksis har været en overtrædelse af kontantreglen i betalingsloven. På den baggrund meldte Trafikselskaberne i begyndelsen af juni Forbrugerombudsmanden, at selskaberne ændrede praksis.

En bestemmelse om byttepenge udgik derfor af de såkaldte "fælles landsdækkende rejseregler" med virkning fra onsdag 7. juni 2023. De fælles landsdækkende rejseregler er trafikselskabernes egne vilkår, som også skal være i overensstemmelse med kontantreglen i betalingsloven.

### Om lovgrundlaget - Lov om betalinger:

Paragraf 81. En betalingsmodtager er forpligtet til at modtage betaling med kontanter i tidsrummet fra kl. 06.00 til kl. 22.00, hvis denne modtager betalingsinstrumenter omfattet af denne lov, jf. dog § 5 i hvidvaskloven og stk. 2-6.

Stk. 2. Stk. 1 finder ikke anvendelse ved fjernsalg eller ved betalingstransaktioner i ubemandede selvbetjeningsmiljøer.

Stk. 3. Betalingsmodtagere, som er beliggende i områder, hvor der kan være en forhøjet risiko for røveri forbundet med modtagelse af kontanter, er uanset stk. 1 alene forpligtet til at modtage kontanter fra kl. 06.00 til kl. 20.00. Betalingsmodtagere, der ikke modtager kontanter i tidsrummet kl. 20.00-22.00, skal opsætte skilte herom. Erhvervsministeren fastsætter, i hvilke områder i Danmark der kan være en forhøjet risiko for røveri forbundet med modtagelse af kontanter. Erhvervsministeren offentliggør en meddelelse herom på Erhvervsministeriets hjemmeside.

...

Stk. 6. Erhvervsministeren kan fastsætte regler om, at bestemte typer af betalingsmodtagere er forpligtet til altid at modtage betaling med kontanter uanset stk. 1-3.

(Kilde: Forbrugerombudsmanden)

# Arbejdsforhold

Buspassagerer skal dog naturligvis være opmærksomme på, at buschauffører ikke kan have ubegrænsede byttepenge i bussen.

- Kontantreglen gælder også i busserne. Der er passagerer, som enten ønsker eller har brug for at kunne betale med kontanter, og de må ikke være forhindret i at kunne tage bussen af den grund. Kontantreglen er til for at beskytte dem, siger forbrugerombudsmand Christina Toftegaard Nielsen.

## Ny bekendtgørelse om buskørsel er udsendt

Færdselsstyrelsen har udstedt en ny bekendtgørelse om buskørsel. Det sker for at foretage en rettelse i bekendtgørelsens straffebestemmelse

Baggrunden for at udstede en ny bekendtgørelse er, at Færdselsstyrelsen er blevet opmærksom på enkelte fejlagtige henvisninger, som vedrører straf for overtrædelse af reglerne i bekendtgørelsen. Med den nye bekendtgørelse bliver fejlene rettet.

Strafbestemmelsen ændres til § 39.

Interesserede kan se den nye bekendtgørelse [her](#):

## Unge var truende over for buschauffør

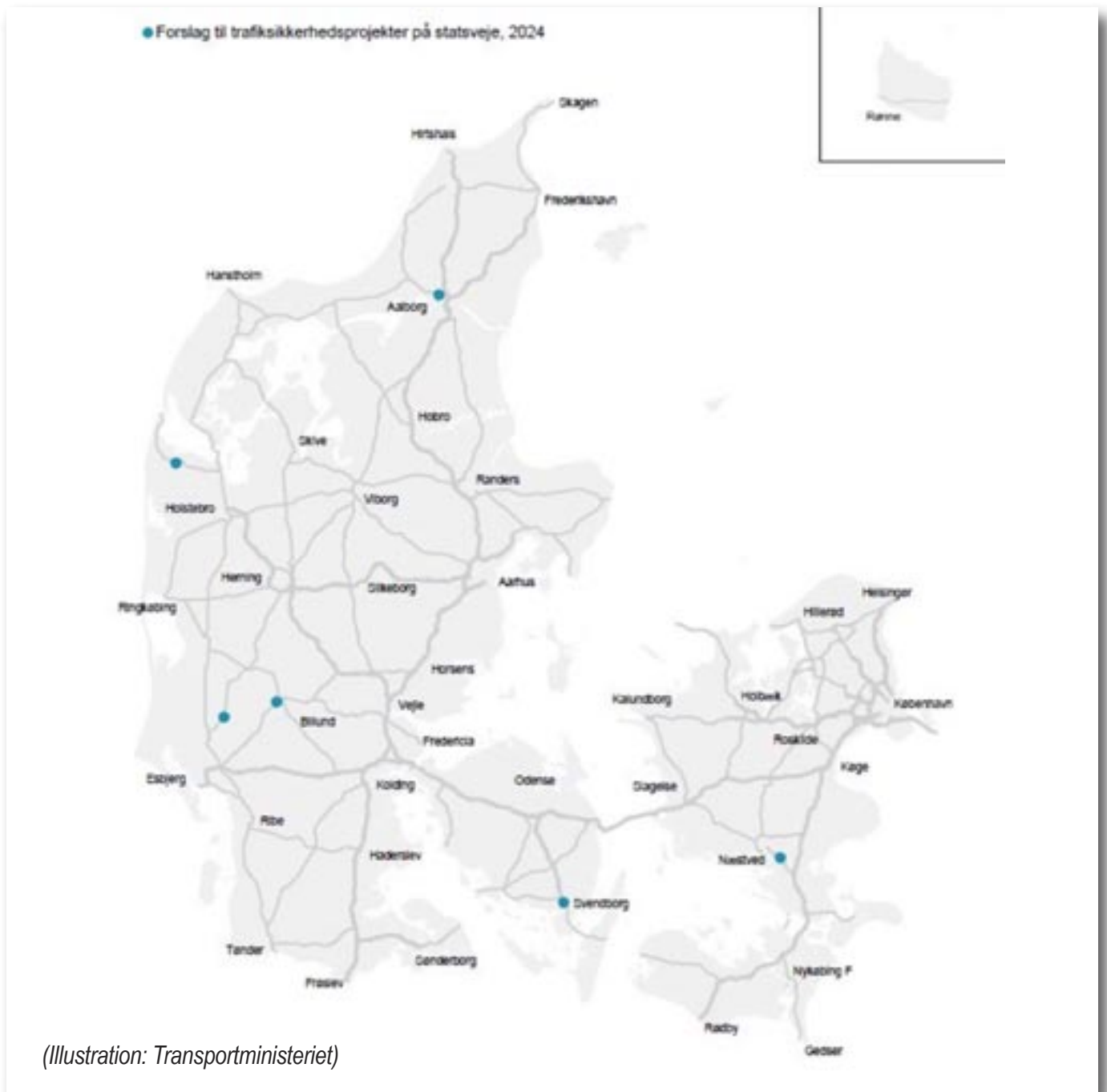
Natten til lørdag 17. juni anmeldte en busoperatør, at en af firmaets chauffører havde haft problemer med nogle unge, der ikke ville forlade bussen og havde virket truende, da bussen befandt sig på Østersøvej på Stevn

En politipatrulje fik kontakt med den 50-årige chauffør, der fortalte, at der var tale om nogle unge mennesker uden billet, som var begyndt at filme ham, hvilket havde virket intimiderende. Politifolkene fik fat på to unge mænd på 19 år, der blev vejledt om god opførsel og fik besked på at slette videoen igen.

## Passager greb fat i armen på chaufføren

Fredag aften 16. juni meldte en buschauffør, at en mandlig passager under kørslen ad Avnstrupvej ved Hvalsø i nærheden af Lejre havde taget fat i hans arm og i rattet på bussen, da . Det var lykkedes for den 67-årige chauffør at få standset bussen, men det fik den ukendte mand til at spytte på chaufføren, før han gik ud af bussen

Midt- og Vestsjællands Politi oplyser, at chaufføren skyndte sig at køre fra stedet, og at politiet vil forsøge at identificere overfaldsmanden.



## Trafiksikkerhedsprojekter får 49,5 millioner kroner i tilskud

Forligskredsen bag Infrastrukturplan 2035 - Fremtidens veje - har på sit seneste møde udmøntet knap 50 millioner kroner til trafiksikkerhedsprojekter i 2024

Da aftalen om Infrastrukturplan 2035 blev indgået i 2021, blev der blandt andet afsat 700 millioner kroner til en pulje til bedre trafiksikkerhed. Til næste år skal 49,5 millioner kroner fra puljen udmøntes til projekter på statsvejnettet, der har fokus på ulykker i kryds, eneulykker og frontalkollisioner.



# Trafiksikkerhed

Projekterne omfatter blandt andet rumleriller, signalregulering, lokale hastighedsbegrænsninger og forbedringer af kryds og rundkørsler.

Vejdirektoratet har indstillet i alt seks projekter til at modtage de 49,5 millioner kroner. Den indstilling har forligskredsen bag vej-aftalen godkendt. Projekterne vil blive gennemført af Vejdirektoratet i løbet af 2024 og 2025.

Hver tredje dødsulykke sker på en statsvej, men da 50 procent af al trafik foregår på statsveje, kan en målrettet indsats på statsvejnettet have en væsentlig betydning for at mindske antallet af dødsulykker.

## De seks projekter:

### **Rute 9 Svendborg:**

Rampekryds, Sundbrovej/Johannes Jørgensens Vej - Signalregulering af to vigepligtsregulerede rampekryds

### **Rute 30 Syd for Grindsted:**

F-kryds, Tingvejen/Søndre Ringvej - Rundkørsel

### **Rute 12 Sig, nord for Varde:**

T-kryds, Lundvej/Vardevej/Hulvigvej - Rundkørsel

### **Rute 11 Nord for Nørresundby:**

T-kryds, Høvejen/Hvorupgårdvej - Etablering af venstresvingsbane på rute 11

### **Rute 28 Lemvig:**

Signalreguleret kryds, Ringkøbingvej/Lemvigvej - Etablering af separat reguleret venstresving i signalkrydset

### **Rute 265 Landevejen mellem Næstved og Bårse:**

Rumleriller i vejmidte og i vejkant

Lokal hastighedsbegrænsning ved mindre kryds med for eksempel dårlige oversigtsforhold, herunder opsætning af "Din fart tavler"

Synliggørelse med bedre afmærkning ved mindre kryds

Strækningerne er angivet på oversigtskortet på forrige side.



## Endnu en kampagne skal få bilister til at sænke farten ved vejarbejder

Vejdirektoratet lancerer en ny kampagne, der skal skabe et bedre arbejdsmiljø for vejarbejdere og mindske risikoen for ulykker. Baggrunden er en lang række eksempler på, at bilister i både små og store køretøjer ikke reagerer på de skilte, der viser, at hastigheden er sat ned ved vejarbejder. Senest har Østjyllands Politi ved flere kontroller ved et vejarbejde vest for Aarhus skrevet adskillige bøder og "klippet" i bilisters kørekort, når de er blevet taget i at køre hurtigere end tilladt

"Pas på os der vejarbejder"

Sådan lyder budskabet i en ny kampagne fra Vejdirektoratet, som man som bilist kommer til at møde langs statsveje og på sociale medier.

Budskaber som "Sænk farten, hilsen min kone" og "Hej lastbil, husk afstand" er inspireret af dialog med vejarbejdere og entreprenører og vil kunne ses de kommende måneder.

- Det kan få livsfarlige konsekvenser, når bilisterne i forbifarten slækker på hensynet til de mange vejarbejdere, der hver dag arbejder langs de danske veje. Derfor vil jeg opfordre alle til at huske at sænke farten og holde god afstand,

når de passerer et vejarbejde. Bag afmærkninger og refleksskilte går hårdtarbejdende mennesker rundt og gør deres gode arbejde for vores fælles bedste – derfor må vi også gøre vores bedste og sikre, at de kommer uskadte hjem til deres kære, når arbejdsdagen er slut, siger transportminister Thomas Danielsen (V).

I maj måtte en entreprenør stoppe arbejdet med at udvide Motorvej E45 ved Aarhus af hensyn til vejarbejdernes sikkerhed. Østjyllands Politi har siden foretaget en række fartkontroller, som samlet har afsløret 343 bilister i at overskride fartgrænsen. 62 har fået en betinget frakendelse af kørekortet, en enkelt ubetinget frakendelse, og 38 bilister har fået et klip i kørekortet. Alle 343 har fået en bøde.

Vejdirektoratet har fået gennemført en brugerundersøgelse, der viser, at 9 ud af 10 trafikanter siger, at de overholder den nedskilte hastighed, når de passerer et vejarbejde. Men de seneste fartkontroller fra Østjyske Motorvej viser et andet billede. I 2022 var der 347 person- og materielskadeulykker ulykker ved vejarbejder.

- Som bygherre har vi både fokus på, at trafikanterne kan komme nemt og sikkert frem, og at opgaverne kan udføres sikkert. Desværre oplever vi og vores entreprenører, at trafikanterne godt kunne blive bedre til at køre opmærksomt og lette foden fra speederen, når de passerer et vejarbejde. Derfor går vi nu ud med en kampagne, der skal huske trafikanterne på netop det, siger Områdechef Søren Andersen fra Vejdirektoratet.

Interesserede kan læse mere om kampagnen her:

---

## Statistik viser færre dræbte og tilskadekomne i trafikken end før corona-tiden

Der var færre dræbte og tilskadekomne på de danske veje i 2022 end før coronapandemien på trods af, at trafikken var steget til næsten samme niveau. Det viser Vejdirektoratets nye rapport "Trafikulykker for året 2022"

154 personer mistede livet i trafikulykker i 2022. Det er det næstlaveste antal, siden man begyndte at registrere ulykkestal i 1930'erne. Det eneste år med færre dræbte var 2021, hvor der var mindre trafik på vejene på grund af coronarestriktionerne. 2.763 kom til skade i trafikken, hvilket er det hidtil laveste registrerede antal.

En del af forklaringen på de lave ulykkestal kan ifølge Vejdirektoratet være, at gennemsnitshastigheden på vejene var lavere i 2022 end i de foregående år - også i forhold til 2019. Lavere hastigheder har en positiv effekt på trafiksikkerheden, men der kan også være andre årsager til de lave ulykkestal.

- Det er meget glædeligt, at ulykkestallene fortsat er så lave. Trafikken er stort set oppe på normalt niveau igen efter corona, men der er ikke sket en tilsvarende stigning i antallet af dræbte og tilskadekomne i trafikken. De gode tal må dog ikke blive en sovepude - vi skal fortsat have fokus på at forbedre færdselssikkerheden, siger transportminister Thomas Danielsen (V) i en kommentar til statistikken over trafikulykker.

Der er afsat 700 millioner kroner til forbedring af trafiksikkerheden frem mod 2035. Det er med en forventning om, at det vil føre til endnu færre dræbte og tilskadekomne i trafikken de kommende år.



## Folkemødet trak også taxier til Bornholm

For at klare efterspørgslen efter taxier under Folkemødet på Bornholm, hentede taxi-selskabet Dantaxi også i år taxi-forstærkning fra Sjælland. Årets taxi-forstærkning til Bornholm bestod af 16 vogne fra Region Hovedstaden og tre fra Region Sjælland

Dermed blev antallet af indførte taxier til Bornholm i år rekordhøjt. Med de 19 ekstra taxier blev antallet af taxier på Bornholm mere end fordoblet - fra de normale 15 til 34.

De i alt 19 ekstra vogne bestod blandt andet af fem store vogne og fem el-taxier.

Kommerciel direktør hos Dantaxi, Vibeke Wolfsberg, forklarede forud for Folkemødet, at antallet af el-taxier var tilpasset lade-infrastrukturen på Bornholm.

- Lige nu er vi midt i en spændende udvikling, hvor vores flåde elektrificeres. Til årets folkemøde har vi valgt at indsatte fem el-taxier. Det mener vi, er et realistisk antal i forhold til det antal ladestanderne, der er tilgængelige på Bornholm. Der forventes travlhed ved ladestanderne de næste dage, og der skal være plads til andre biler end taxierne, sagde hun og tilføjede, at selvom antallet af taxier på Bornholm nu er det største i folkemødets historie, kan der stadig opstå flaskehalsproblemer i bestemte tidsrum.

- Som følge af sidste års efterspørgsel har vi i år opprioriteret antallet af store vogne, så antallet af passagersæder er øget betragteligt. Vores erfaring fra alle tidligere år viser, at på trods af de mange ekstra vogne, kan der alligevel opstå ventetid ved flyankomst og ved færgeankomst og -afgang.

De 19 taxier vender sammen med de mange folkemøde-gæster tilbage til hverdagen på søndag.

# Fire ud af ti taxier på årets Roskilde Festival kørte køre på strøm

Taxiselskabet Dantaxi, der har partnerskab med Roskilde Festivalen, forventer i år at 40 procent af taxikørslen fra festivalen udføres med elektriske taxier

Roskilde Festivalen er kendt for musik, atmosfære og samhørighed, men også for sin bevidsthed om miljø og bæredygtighed. Dermed falder det i tråd med festivalens værdisæt, at selskabets partner på taxiområdet, Dantaxi, i år forventer rekordmange elektriske taxikørsler. Ifølge selskabets kommercielle direktør, Vibeke Wolfsberg, er ambitionen, at cirka 40 procent af taxikørslen fra festivalens taxipladser i år vil være med nul-emissions køretøjer.

- Årsagen er, at antallet af el-taxier i Dantaxi på bare et år næsten er fordoblet. Fra 300 el-taxier sidste sommer til over 530 i år. Vi har Danmarks største flåde af el-taxier, og dermed er det vores forventning, at vi kan levere et resultat, hvor 40 procent af taxikørslen fra Roskilde Festivalen er elektrisk, siger hun.

### Roskilde Festival er glade for partnerskabet

Det er andet år i træk, at Dantaxi og Roskilde Festivalen har partnerskab på taxiområdet. Partnerskabet betyder blandt andet, at Dantaxi har eneret på kørsel fra festivalens to holdepladser.

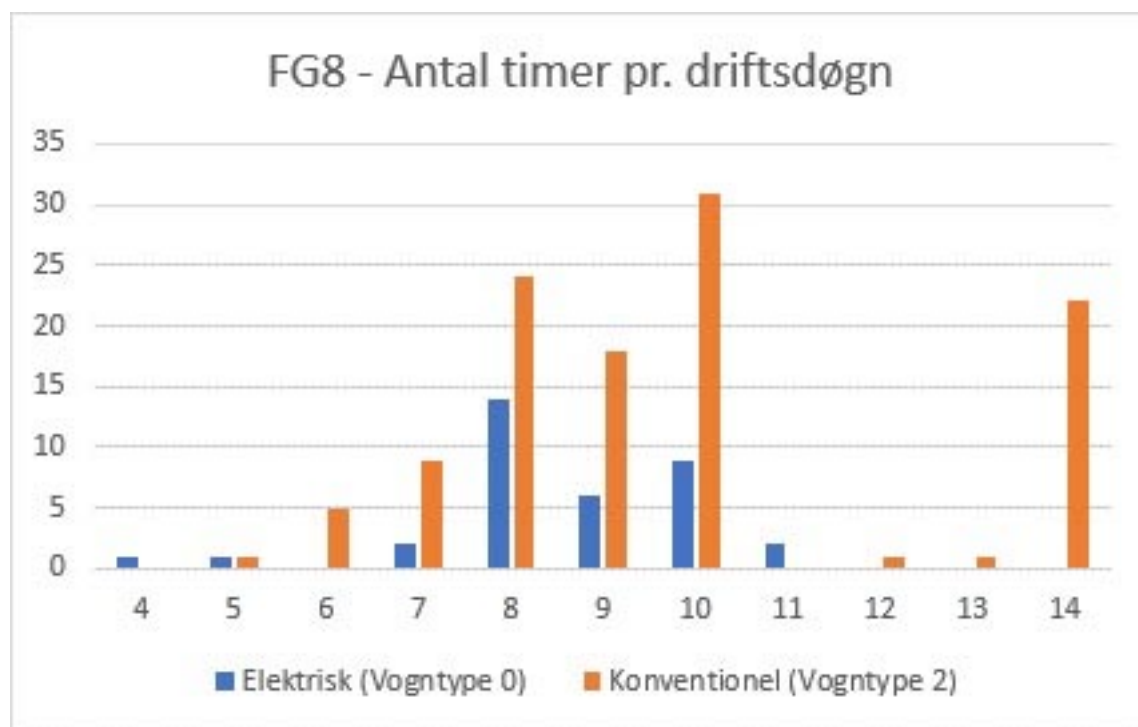
Hos Roskilde Festivalen siger teamchef Mette Dahl Rohdenwiller, at Dantaxi's ambitioner om emissionsfrie taxier går i spænd med festivalens, og hun er spændt på resultatet, når antallet af kørte ture endeligt er gjort op.

- Vi er meget glade for at tage fat på det andet år i vores partnerskab med Dantaxi, som både er en lokal aktør, men også vil den grønne omstilling, lige som Roskilde Festival. I 2022 kørte Dantaxi over 5.800 ture fra festivalpladsen, hvor omkring 25 procent var med elbiler. Dantaxi's ambition om at levere 100 procent emissionsfrie biler til festivalen i 2025 går helt i spænd med vores omstilling til en mere miljø- og klimavenlig festival. Vi er spændte på hvor mange ture i elbiler det bliver til i år, siger hun.

### Over 1.000 taxier kan bidrage til taxidækningen af Roskilde Festivalen

Dantaxi er det lokalt forankrede selskab i Roskilde, hvor cirka 40 vogne har fast base i kommunen. I de perioder, hvor kørselsmængden overstiger, hvad de lokale kan håndtere, indhentes forstærkning fra nabobyerne og fra København. Over 1.000 Dantaxi'er fra hele Sjælland har mulighed for at bidrage til taxidækningen af Roskilde Festivalen.





Dansk PersonTransport har beregnet meromkostningerne ved elektrificering i de seneste udbud af flextrafik fra Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus. Her kan man konstatere, at de elektriske biler har en begrænset rækkevidde og skal have mere tid til ladepauser sammenlignet med den konventionelle bil. Grafen er baseret på udbuddet med betegnelsen FG8.

(Grafik: Dansk PersonTransport)

## Statens puljer til grøn omstilling er åbnet for flextrafikken

De statslige støttepuljer er ilt og energi til udviklingen af den kollektive trafik i hele landet. Sådan lyder det fra organisationen, Dansk PersonTransport, som peger på, at der i øjeblikket kan søges støtte fra statslige puljer til grøn omstilling af bus og flextrafikken og til busfremkommelighed. Puljerne har indtil videre været målrettet bustrafikken, men Dansk PersonTransport pegere på, at puljerne også kan spille en vigtig rolle for den grønne omstilling af flextrafikken

Trafikstyrelsen afholdte mandag 15. maj et dialogmøde om Statens puljer til bus og flextrafikken. Der blev både kigget bagud på, hvordan Trafikstyrelsens puljer er blevet brugt hidtil og fremad, og hvordan landets kommuner, regioner og trafikselskaber kan søge om midler til udvikling af deres trafik i de kommende ansøgningsrunder.

De aktuelle puljer - Grønne busser og grøn flextrafik og Busfremkommelighed i hele landet - er senest blevet brugt til at medfinansiere nogle projekter med elektrificering af bustrafikken i Nordjylland, på Bornholm og i Region Hovedstaden med et samlet beløb på 50 millioner kroner samt busfremkommelighed i 12 forskellige kommuner fordelt over hele landet.

# Flextrafik

- Det er meget vigtigt, at der er fortsat er kommunalt og statsligt fokus på projekter, der er med til at løfte og udvikle den kollektive trafik. Forbedret busfremkommelighed er en investering i fremtiden, som er med til at sikre flere passagerer en hurtig, komfortabel og forudsigelig rejse, vurderer Lasse Repsholt, der er sektorchef i Dansk PersonTransport med fokus på bussektoren.

- Eksempler fra Odense og Aalborg kommuner viser, at buspuljerne sammen med 50 procent kommunal egenfinansiering virkelig kan gøre en forskel for udviklingen af den kollektive transport, fremhæver han.

Mens der siden 2019 er sket en løbende elektrificering af den kollektive bustrafik, er udviklingen gået væsentligt langsommere for flextrafikken med små personbiler og de karakteristiske liftbusser, der er indrettet til kørestolsbrugere. Her kan puljerne ifølge Dansk PersonTransport gøre en forskel og skubbe på udviklingen.

- Vi kan se fra taximarkedet, at de almindelige personbiler på el snart har en pris, rækkevidde og ladehastighed, hvor de kan løse mange opgaver til en konkurrencedygtig pris. Det samme kan også gøre sig gældende i flextrafik, men vi mener, der skal indbygges incitament i udbuddene, der fremmer elektrificeringen, siger Trine Wollenberg, der er vicedirektør i Dansk PersonTransport med fokus på taxisektoren og sektoren for offentlig kørsel.

- Vi kan se, at der stadig er meromkostninger forbundet med eldriften som afspejler sig i tilbudspriserne. Samtidig er det et vilkår for elbilerne, at de skal bruge tid på lade op og afslå ture, der ikke er indenfor bilens rækkevidde. Det giver meromkostninger til ekstra planlægning hos trafikskaberne og ekstra vogne, og i vores øjne er det helt oplagt, at Trafikstyrelsens puljer hjælper flextrafikken hen over disse forhindringer i den grønne omstilling, siger Trine Wollenberg videre.

Dansk PersonTransport præsenterede sine synspunkter for Trafikstyrelsen og de andre mødedeltagere på mødet mandag 15. maj.

Dansk PersonTransport peger også på, at det bliver en sværere opgave for branchen at omstille de større og tungere liftvogne.

- Der er kun få eldrevne køretøjer af den type på markedet, og i forhold til den konventionelle drift har de store udfordringer med lasteevne, rækkevidde og ladehastighed. Her kan puljerne bidrage til, at vi overhovedet får indhentet og delt nogle erfaringer på området, vurderer Trine Wollenberg.

Endelig er der behovet for ladeinfrastruktur.

- Som det ser ud nu, er der ikke lynladepunkter nok, der imødekommer branchens behov for tilgængelighed og ladehastighed. Det er helt oplagt, at buspuljerne understøtter ladeinfrastruktur, der er dedikeret til flextrafikken - for eksempel omkring de store hospitaler hvor rigtigt meget trafik foregår, siger Trine Wollenberg.



(Illustration: Hovedstadens Letbane)



## Anlægsbudgettet for letbane i Hovedstadens er opdateret

Globale forsyningsproblemer og mangel på arbejdskraft som følge af corona-tiden og krigen i Ukraine har betydet, at anlægsbudgettet på letbanebyggeriet i hovedstaden er reguleret op med 1,1 milliarder kroner inklusiv reserver. Det er ifølge Hovedstadens Letbane på linie med den tidligere udmeldte forventning til det kommende budget

I december 2022 meldte Hovedstadens Letbane ud, at projektets risikobillede pegede på, at det ville blive svært at overholde det planlagte anlægsbudget. Vurderingen dengang var, at der ville blive tale om en merudgift på 10-15 procent. En gennemgribende revurdering af projektets anlægsbudget har ført til en opskrivning af projektet med 1,1 milliarder kroner inklusiv reserver, hvilket er på niveau med den tidligere udmeldte forventning til det kommende budget.

- Som i mange andre store dele af samfundet er Hovedstadens Letbane også blevet ramt af de globale udfordringer, der har fulgt i kølvandet på Covid-19, og som yderligere er blevet forstærket af krigen i Ukraine. Projektet er født med stor kompleksitet, så udefra kommende udfordringer med både forsyningskæder og mangel på kvalificeret arbejdskraft, har været væsentlige årsager til, at vi efter et omfattende budgetarbejde opskriver anlægsbudgettet med 1,1 milliarder kroner, siger Erik Skotting, der er direktør i Hovedstadens Letbane.

Opskrivningen svarer til omkring 13 procent af anlægsbudgettet og ligger i størrelsesordenen med selskabets udmelding fra december sidste år.

Hovedstadens Letbane, der er selskabet bag anlægget og driften af den kommende letbane i Hovedstadsområdet, har desuden opdateret det samlede langtidsbudget, så det imødekommer den nødvendige forøgelse af anlægsbud-



gettet. Samtidig er driftsøkonomien opdateret uden, at det har ændret på de oprindelige økonomiske forudsætninger. Forøgelsen af anlægsbudgettet betyder, at Region Hovedstaden og hver af de kommunale ejere fra 2025 skal bidrage med en årlig ekstrabetaling.

## Fakta om Letbanens økonomi:

- Letbanens økonomi er tilrettelagt som en samlet økonomi, der omfatter både udgifter til anlægsomkostninger (anlæg af banen), driftsrelaterede anlægsomkostninger (eksempelvis køb af tog og kørestrømsmaster), reinvesteringer, driftsomkostninger og passagerindtægter
- Anlægsbudgettet er på 9,3 milliarder kroner
- Årlige indbetaling fra ejerne forhøjes fra 2025 med 33 millioner kroner fordelt med 19 millioner kroner fra kommunerne og 14 millioner kroner fra Region Hovedstaden
- Banens ejere betaler årligt et fast beløb til Hovedstadens Letbane med henblik på, at selskabets samlede anlægsgæld skal være tilbagebetalt i 2069. Det indebærer en forlængelse af tilbagebetalingstiden med 10 år, hvilket selskabets ejere nu drøfter med staten
- Driftsøkonomien indgår som en del af det samlede langtidsbudget, som rapporteres i selskabets årsrapporter, der findes på selskabets webside
- I forbindelse med det opdaterede anlægsbudget er der udarbejdet en ny passagerprognose og et nyt driftsbudget. Det har ikke ændret på de oprindelige økonomiske forudsætninger
- Den formelle godkendelse af det ændrede anlægsbudget sker på interessentskabsmødet torsdag 22. juni og derefter hos de enkelte ejerkommuner og i Region Hovedstaden

## Fakta om Letbanen:

- Letbanen skal køre hvert 5. minut i dagtimerne og hvert 10. minut om aftenen og i weekenden
- Letbanen kommer til at strække sig over 28 kilometer mellem Lyngby i nord og Ishøj i syd og går igennem otte kommuner med 29 stationer undervejs
- Der bliver omstigning til S-tog på seks stationer: Lyngby, Buddinge, Herlev, Glostrup, Vallensbæk og Ishøj
- Den største letbanestation bliver Glostrup med forventet over 6.000 passagerer på et hverdagsdøgn. Herefter følger Lyngby, Herlev, Buddinge, Lyngby Centrum og Herlev Bymidte
- Letbanen får en forventet tophastighed på 70 km/t. Gennemsnitshastigheden vil med stop på stationerne være på ca. 30 km/t
- På sigt ventes det, at omkring 14 millioner passagerer årligt vil bruge letbanen. De første år efter åbning forventes passagertallet at være lavere
- Der kan være ca. 260 mennesker i et letbanetog. Det svarer til cirka fire bybusser
- Letbanens kontrol- og vedligeholdelsescenter kommer til at ligge i Glostrup, hvor der er etableret spor og værkstedshal til drift og vedligehold af 29 togsæt, arbejdskøretøjer samt faciliteter til ca. 250 medarbejdere
- 11 kommuner og Region Hovedstaden står bag Hovedstadens Letbane. Kommunerne er Lyngby-Taarbæk, Gladsaxe, Herlev, Albertslund, Rødovre, Glostrup, Brøndby, Hvidovre, Vallensbæk, Ishøj og Høje-Taastrup
- Hovedstadens Letbane forventes at åbne i 2025



*Fra starten i maj sidste år og til udgangen af maj i år havde omkring seks millioner passagerer kørt med letbanen i Odense. (Foto: Rolf Brems)*

## Letbanen i Odense har transporteret omkring seks millioner passagerer på et år

Søndag 28. maj var det præcis ét år siden, letbanetogene i Odense åbnede dørene for passagerne. Hos Odense Letbane skønner man, at omkring seks millioner passagerer har kørt med letbanen i den fynske hovedstad - inklusiv de omkring 300.000, der prøvede letbanen i løbet af de første ni åbningsdage i maj-juni sidste år, hvor det var gratis at køre med

- Seks millioner er mange mennesker, og det flugter med det billede, vi har set over de seneste måneder med rundt regnet en halv million månedlige påstigere. Vi har masser af tæt pakkede tog dagen igennem, og det er tydeligt, at letbanen har skubbet til transportvanerne i Odense, siger Dan Ravn, der er administrerende direktør i Odense Letbane.

- Vi er nået ud til grupper, som tidligere enten slet ikke eller kun i mindre grad benyttede kollektiv trafik. Det er alt sammen resultater, vi kun kan være tilfredse med efter første års drift, siger han og peger på, at det også hører med, at passagermålene sigter højere end det nuværende niveau.

- Det er blandt andet derfor, at Odense Letbane og FynBus om kort tid lancerer en ny billetløsning, som gør det nemt og hurtigt – og tilmed billigt – for alle at indløse billet til letbanen og busserne i Odense. Også selv om du ikke har rejsekort eller i øvrigt er hjemmevant i den kollektive trafik, påpeger han.

## **Førte år var et år med udfordringer**

Dan Ravn betegner letbanens første driftsår som både ”utroligt spændende”, men også ”intense og udfordrende.”

- På positivsiden tæller først og fremmest, at vi især det seneste halve år har opnået en virkelig stabil drift, hvor op mod 99 procent af alle afgangene kører som planlagt. Det er vi meget tilfredse med, selv om vi også er bevidste om, at enhver driftsforstyrrelse, uanset årsag, kan være stærkt generende for den enkelte passager, siger han og peger på, at stabil drift, som kunderne kan have tillid til, uden tvivl er letbanens allervigtigste målepunkt. Og derfor et punkt, som har fyldt meget hos Odense Letbane i det første driftsår - og vil gøre det fremad.

- Når vi taler drift, har vi desværre stadig en del tekniske udfordringer med vores passagerinformation via skærme og højttalere og Rejseplanen. Det er et problem, som især berører passagererne ved driftsforstyrrelser, og det er et område, hvor vi sammen med Keolis skal forbedre vores service, når vi nu går ind i år to, understreger Dan Ravn.

## **Støjgener**

Gener over støj og vibrationer fra letbanen er et andet tema, der har præget dagsordenen i letbanens første driftsår og i testperioden forinden.

- Kortlægningen af støj og vibrationer er en ekstremt kompleks udfordring. Vi har indsamlet utrolig meget viden og erfaring over de seneste mange måneder, og vi er overbeviste om, at vi hele tiden kommer tættere på løsninger, som kan være med til at reducere støjgenerne - både vibrationer og kurveskrig, siger Dan Ravn og fortsætter:

- Men det tager tid at komme i mål med løsninger, der er skræddersyet til de specifikke forhold i Odense. Vi arbejder hele tiden med en lang række tiltag, og vi henter erfaringer og ekspertise fra andre steder i Europa. Men løsninger, der fungerer andre steder, kan ikke nødvendigvis overføres direkte til Odense. Vi skal finde vores egen vej til at reducere støjgenerne – og dét arbejde fortsætter med uformindsket fokus.



# Entreprenører fundet til sidste etape af kommende trafikknudepunkt i Hovedstaden

I 2024 bliver Ny Ellebjerg-station til København Syd - og Danmarks nye trafikknudepunkt, hvor passagerer fra Metroen, S-tog, regionaltog og fjerntog vil gøre stationen til en af landets største. Metro-selskabet har nu fundet entreprenører til sidste etape af det store anlægsprojekt

Arbejdet med at ombygge Ny Ellebjerg til København Syd er gået i gang, og Metroselskabet har nu valgt den entreprenør, der skal etablere de nye perroner langs Øresundsbanen samt en gangtunnel under selve banen, så passagerer kan komme til og fra det underjordiske omstigningsområde, der kommer til at forbinde transportmulighederne på København Syd.

Vinder af kontrakten blev et konsortium bestående af Aarsleff Rail A/S og Per Aarsleff A/S, der allerede er involveret i arbejdet med selve omstigningsområdet på København Syd, der står klar i 2024. De nye Øresundsperroner og gangtunnel forventes at stå klar i 2025, så der skabes en mere direkte forbindelse mellem de forskellige landsdele og Københavns Lufthavn samt Øresundsregionen.

## Fakta om København Syd som nyt trafikknudepunkt:

- I 2024 får Danmark et nyt trafikknudepunkt. På det tidspunkt har Ny Ellebjerg skiftet navn til København Syd, og stationen bliver et nyt regionalt og nationalt trafikknudepunkt med Metroen, tre S-togslinjer, regional- og fjerntog fra Fyn, Jylland og det øvrige Sjælland samt mulighed for internationale tog fra Tyskland og Sverige
- København Syd kommer til at aflaste København H, der i dag har for meget trafik og ikke kapacitet til det voksende passagertal. København Syd bliver derfor en ny port ind og ud af byen
- Selve omstigningsområdet, der skaber forbindelse mellem Metroen, S-tog, Køge Bugt-banen og København-Ringsted, åbner i 2024, mens den nye Øresundsperron åbner i 2025. København Syd vil blive blandt Danmarks største stationer, hvor passagerer dagligt kan stige af eller på et tog over 30.000 gange
- Samtidig med, at det underjordiske omstigningsområde på København Syd åbner i 2024, åbner forlængelsen af metrolinjen M4, der kommer til at gå fra Orientkaj i Nordhavn over Indre By, til Sydhavnen og til Valby, der med København Syd får sin første metrostation. M4 deler undervejs stationer og spor med M3 Cityringen, så passagerer kan skifte til andre metrolinjer og transportmuligheder undervejs

Direktør i Metroselskabet, Erik Skotting, peger på, at når Øresundsperronerne er klar til brug, vil de medvirke til, at København Syd kan blive blandt landets største stationer og indtager sin rolle som et vigtigt trafikknudepunkt for regionen og hele landet.

Hos Aarsleff Rail A/S og Per Aarsleff A/S betegner administrerende direktør i Aarsleff Rail, Thomas Mollerup, projektet som vigtigt, da det indeholder en lang række discipliner, Aarsleff Rail A/S og Per Aarsleff A/S har ekspertise inden for - eksempelvis spor, fundering, konstruktioner og logistik.

- Med Øresundsperronerne får vi mulighed for at binde en sløjfe på den pakke af projekter, som vi har udført i Ny Ellebjergr-området for Metroselskabet, og vi ser frem til at bygge sidste etape og fortsætte det gode samarbejde, siger Thomas Mollerup.



Få transportnyheder dagligt  
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

Bestil dit eget abonnement  
på [transportnyhederne.dk](https://transportnyhederne.dk)  
ved at klikke her!



## Flere og flere benytter letbanen i Aarhus

Med godt 1.4 millioner passagerer i årets første kvartal kørte togene på Aarhus Letbane endnu en rekord hjem. Passagertallet var det højeste for et første kvartal i letbanens historie. Hos Aarhus Letbane betegner man det stigende antal passagerer som en milepæl for letbanen som et attraktivt og bæredygtigt tilbud til kollektiv transport

Passagertallet for årets første kvartal lå knap 200.000 over det tilsvarende kvartal sidste år, hvilket var en stigning på 15 procent.

- Vi har en forventning om at passagertallet vil stige yderligere i 2023, men en stigning i først kvartal på 15 procent i forhold til sidste år, er over alt forventning, siger Michael Borre, der er administrerende direktør for Aarhus Letbane.

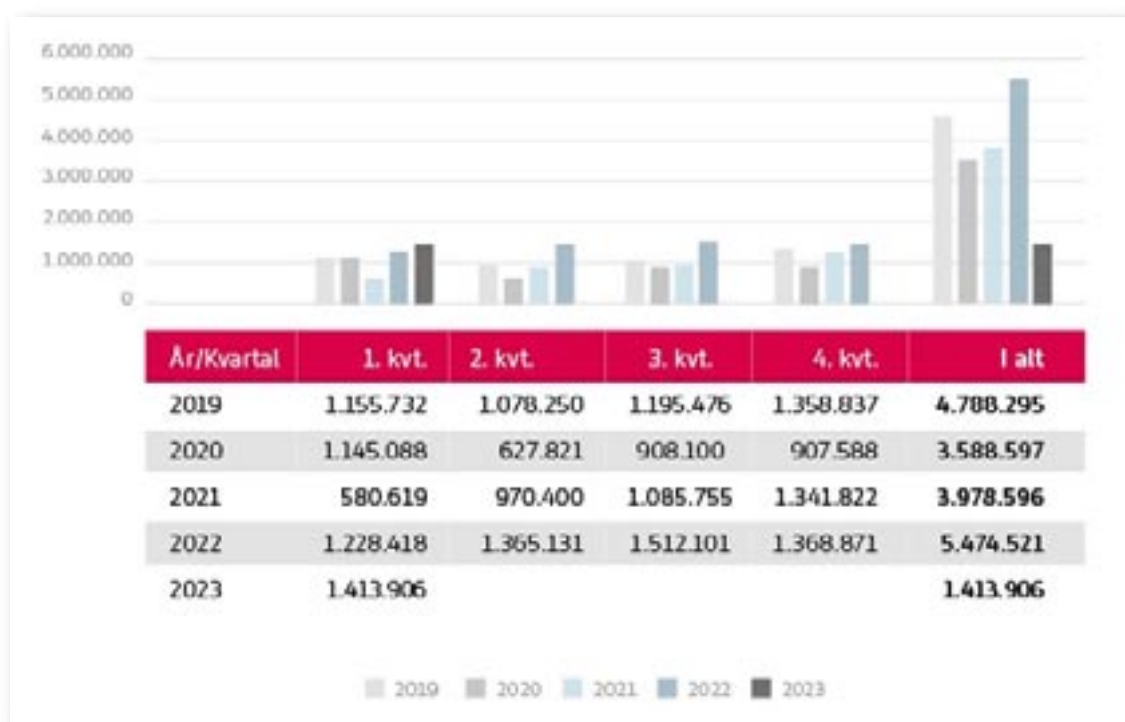
- Vi er utrolig glade for at flere vælger letbanen til. Letbanen er et attraktivt og bæredygtigt tilbud til østjyderne, og vi ser meget positivt på den positive udvikling, siger han videre.

I årets første kvartal rejste godt 400.000 med Aarhus Letbane's L1 mellem Grenaa og Aarhus H. Det var det hidtil højeste passagertal på L1.

# Letbaner

- Den passagervækst, vi oplever, er meget positiv, siger Mie Krog, der er formand for bestyrelsen i Aarhus Letbane.
- Det ser ud til, at Letbanen for alvor er ved at vinde indpas hos østjyderne, og det er vi rigtig glade for. Letbanen er en vigtig del af den grønne omstilling og at flere har valgt at rejse med Letbanen, er med til at fremme omstillingen, siger hun videre og fremhæver, at de gentagende rekorder er et udtryk for, at Letbanen bidrager til at sikre bæredygtig kollektiv mobilitet for borgerne i Østjylland.
- Og det forpligter. Vi ved, at vi har et stort ansvar for at sikre en stabil og sikker rejse for alle vores passagerer, påpeger hun.

Omkring én million passagerer rejste med L2 mellem Odder og Lystrup. 80 procent af de passagerer, der rejser med L2, rejser i Aarhus C mellem Aarhus H og Universitetshospitalet i Skejby.



## Energiselskab har ansat en ny marketingdirektør

Marianne Skaanning Ebbesen, 43 år, bliver ny marketingdirektør i energiselskabet OK. Hun kommer fra en stilling i mediekoncernen JFM og tiltrådte sin nye stilling i OK mandag 19. juni

- Marianne Skaanning Ebbesen har en lang karriere inden for marketing, kommunikation og ledelse bag sig, og så har hun ovenikøbet et godt kendskab til energibranchen, hvor hun har haft ansvar for at bygge brandfundament, marketingstrategier og sikre en digital og datadrevet retning. Det er noget, vi har brug for at udvikle videre på i en tid, hvor OK er under transformation, og hvor målet er at gøre OK's grønne løsninger attraktive og tilgængelige for kunderne, siger Michael Lamberth, der er CCO i OK.

Michael Lamberth takker samtidig den afgangende marketingdirektør Ole Kjeldgaard, som har valgt at gå på pension efter en fornem indsats i OK igennem mange år.

- Der skal samtidig lyde en stor tak til Ole Kjeldgaard, der igennem de sidste 26 år har bygget marketingfunktionen op til det, den er i dag, hvor OK jo har et virkelig godt omdømme, siger han.

Energiselskabet OK har i de senere år opnået en betydelig vækst på stort set alle forretningsområder og er gået ind på nye områder som varmepumpemarkedet, markedet for e-mobilitet og investerer generelt i elmarkedet.

Denne udvikling er ikke gået den kommende marketingdirektørs næse forbi. 43-årige Marianne Skaanning Ebbesen, der senest har været ansvarlig for forretningsudvikling, kommunikation og marketing i JFM, har stor erfaring fra energibranchen, hvor hun blandt andet var med til at skabe Norlys-brandet.

Hun betegner jobbet i OK som det perfekte match for hende.

- Nye markeder og nye strategier betyder også en ny marketing-indsats i OK, og det er noget, jeg har stor erfaring i. Samtidig deler jeg værdier med OK, og jeg kender energibranchen og den sympatiske ejerform, OK har. Jeg glæder mig helt vildt til at tage den her opgave på mig, siger Marianne Skaanning Ebbesen.



Marianne Skaanning Ebbesen. (Foto: OK)

### Om Marianne Skaanning Ebbesen:

OK's kommende marketingdirektør er uddannet i medievidenskab på Aarhus Universitet i 2008. Hun har tidligere arbejdet som citychef i Tønder Kommune, projektleder på bureau, kommunikationschef i SE og i Norlys, CMO i Norlys og senest i mediekoncernen JFM med ansvar for forretningsudvikling, kommunikation og marketing. Privat bor Marianne Skaanning Ebbesen i Ribe og har tre børn på 12, 14 og 18 år.





## Lufthavn på Djursland får ny mand i bestyrelsen

Formand for Business Djursland og Senior Vice President i Terma Aerostructures Manufacturing, Jørgen O. M. Laursen, er tiltrådt som nyt bestyrelsesmedlem i Aarhus Airport. Jørgen O. M. Laursen er udpeget til bestyrelsen af Norddjurs og Syddjurs kommuner. 51-årige Jørgen O. M. Laursen, som kommer med 30 års international ledererfaring inden for supply chain, produktion, nyetableringer, turnaround og lean-implementering

- Aarhus Airport har en vigtig opgave i at understøtte den økonomiske udvikling og de internationale virksomheders vækst i Østjylland. Med en erhvervstung kapacitet som Jørgen O. M. Laursen om bord knytter vi det internationalt orienterede erhvervslandskab på Djursland endnu tættere til lufthavnen. Med sit globale udsyn skal han bidrage til at eksekvere vores vækstsmål med afsæt i et internationalt og lokalt mindset, og vi glæder os til et stærkt samarbejde med Jørgen, siger bestyrelsesformand for Aarhus Airport, Lars Dige Knudsen.

Aarhus Airport stræber efter at tredoble lufthavnens passagertal til 1,5 millioner passager inden 2029 og vende bundlinjen til sorte tal i 2026.

- Lufthavnen er et stykke topmoderne og nystandsats infrastruktur, der er et helt særligt aktiv blandt mange gode rammevilkår i Aarhus, Norddjurs og Syddjurs kommuner. Lufthavnen understøtter tiltrækningen af international arbejdskraft, styrker virksomhedernes tilgængelighed og øger bosættelsesattraktiviteten. Jeg vil arbejde for, at virksomhederne i endnu højere grad benytter de allerede etablerede ruter, og de erhvervsrelaterede ruter lufthavnen har i støbeskeen, siger Jørgen O. M. Laursen.

Jørgen O. M. Laursen har tidligere bestredet diverse ledende stillinger på store produktionsenheder hos Velux i Kina, Slovakiet, Polen og Danmark. Han varetager i dag bestyrelsesposter som medlem i DI Østjylland, Regionale Industri-politiske Udvalg (RIPO), Djurslands Udviklingsråd og som formand for Business Djursland.

Jørgen O. M. Laursen tiltrådte bestyrelsen i Aarhus Airport 1. juni.

## Lufthavnen på Amager skal have ny direktør

Administrerende direktør i Københavns Lufthavne A/S, Thomas Woldbye, har sagt sin stilling op og fratræder 30. september for at tiltræde som administrerende direktør i Heathrow Lufthavn, der ligger den vestlige del af Stor-London

Thomas Woldbye har været administrerende direktør i Københavns Lufthavne A/S i 12 år. Bestyrelsen i Københavns Lufthavne A/S skal nu ud at finde en ny administrerende direktør, der kan tage over efter Thomas Woldbye.

Bestyrelsesformand i Københavns Lufthavne A/S, Lars Nørby Johansen, siger, at han har stor respekt og forståelse for hans beslutning om at acceptere tilbuddet om at blive administrerende direktør i Heathrow Lufthavn.

- I løbet af sin tid som administrerende direktør har han ført lufthavnen ambitiøst gennem dens vækstperiode med stigende og rekordhøje passagertal fra 20 til 30 millioner på otte år og med sikker hånd guidet os gennem Corona-pandemien, siger Lars Nørby Johansen og fortsætter:

- Hans dedikerede indsats for - sammen med vores kompetente management-team - at udvikle lufthavnen efterlader os i en stærk og solid position til at fortsætte vores vision om at være "Architects of the Future Airport". På baggrund af Thomas Woldbyes beslutning om at stoppe som administrerende direktør vil bestyrelsen nu påbegynde processen med at udvælge den næste administrerende direktør for Københavns Lufthavne A/S.

Lars Nørby Johansen, takker på vegne af bestyrelsen Thomas Woldbye for hans 12 år som administrerende direktør for Københavns Lufthavne A/S.

I forbindelse med sin opsigelse fremhæver Thomas Woldbye, at han gennem sine år i Københavns Lufthavne har haft fornøjelsen af at arbejde sammen med mange utroligt kompetente og dedikerede kollegaer.

- Københavns Lufthavne har - som mange andre virksomheder - været igennem en særdeles hård tid de seneste år under og efter corona-pandemien, men igennem hele perioden har lufthavnens medarbejdere arbejdet utrætteligt for at sikre vores daglige drift, og de leverer fortsat den bedst mulige oplevelse for de mange passagerer, som rejser gennem Københavns Lufthavne. Jeg er trist over at skulle sige farvel til alle mine kollegaer, men jeg har fuld tillid til, at de vil fortsætte deres målrettede arbejde med at sikre en lys og spændende fremtid for Københavns Lufthavne A/S, siger han.

### Om Thomas Woldbye:

Thomas Woldbye har været administrerende direktør i Københavns Lufthavne A/S siden maj 2011. Tidligere har Thomas Woldbye arbejdet i A.P. Møller-Mærsk i 27 år, hvor han i løbet af sin karriere arbejdede i udlandet og har bestridt flere lederstillinger i Indonesien, Singapore, Kina, Hong Kong, Holland og i A.P. Møller-Mærsk's hovedkontor i København. Derudover har Thomas Woldbye været personlig assistent for A.P. Møller-Mærsk's administrerende direktør, Mærsk Mc-Kinney Møller. Thomas Woldbye er bestyrelsesformand for Copenhagen Airports International A/S og Copenhagen Airports Hotel A/S.



Thomas Woldbye. (Foto: Københavns Lufthavne A/S)

# Kalundborg får motorvej til lidt før byskiltene

Politikerne bag vejdelen af Infrastrukturplan 2035 har besluttet, at der skal sætte gang i byggeriet af det sidste stykke motorvej mellem Knabstrup vest for Holbæk og Kalundborg. Det bliver en løsning med motorvej på hele strækningen

Transportminister Thomas Danielsen (V) fremhæver, at det har været vigtigt for SVM-Regeringen at få den fulde løsning, også selvom det har krævet flere midler.

- Vi har lovet en motorvej til Kalundborg. Derfor leverer vi selvfølgelig på det. Også selv om udviklingen har betydet, at projektet er blevet dyrere end først antaget, siger Thomas Danielsen.

Den oprindelige økonomiske ramme for motorvejsprojektet var på 2.097,7 millioner kroner i 2023-priser, men stigende priser har betydet, at rammen ikke var stor nok til at gennemføre projektet. Derfor har Transportministeriet fundet ekstra midler på i alt 452,4 millioner kroner i den centrale anlægsreserve til den endelige finansiering.

- Det er en særlig situation med Kalundborgmotorvejen. Både fordi økonomien er lagt ud fra nogle næsten ti år gamle undersøgelser, og fordi der ser ud til at komme flere biler, end man først havde beregnet. Det skyldes ikke mindst, at det går godt for erhvervslivet og det skal vi selvfølgelig støtte, påpeger Thomas Danielsen.

Projektet med forskellige til- og fravalg har været i høring, og der er afholdt flere borgermøder. På baggrund af høringer og borgermøderne har forligskredsen besluttet at sætte gang i projektet med anlægge motorvej på hele strækningen mellem Knabstrup og Kalundborg.

- Jeg er meget glad for, at vi er enige om, at den fulde løsning er den rigtige. Det er et vigtigt stykke infrastruktur, der styrker den sjællandske sammenhængskraft og binder Kalundborg endnu bedre sammen med det overordnede danske vejnet, siger transportministeren.

Projektet betyder, at den eksisterende motortrafikvej udbygges på strækningen fra Knabstrup til Viskinde, mens der fra Viskinde til Kalundborg anlægges en ny, firsporet motorvej. Den samlede strækning får hastighedsgrænse på mellem 110 og 130 kilometer i timen. Desuden indeholder projektet blandt andet støjskærme langs strækningen, der går gennem Jyderup, ændring af til- og frakørselsanlæg på strækningen samt en rasteplads mellem Mørkøv og Jyderup.

Arbejdet skal efter planen begynde i 2024 med blandt andet ekspropriationsforretninger. Den nye vej ventes klar til brug i 2028.



# Magasinet Bus

Onsdag 31. maj 2021 - nummer 5 - 11. årgang

## Tysk busmagasin inviterer til en elektrisk test

Fortsat fra Magasinet Bus 4 - 2023

Gik du glip af Magasinet Bus 5 - 2023?

Læs mere side 26 - 55

## Bussen vælter sig på succes

Læs mere side 14 - 15

Transportministeriet vil stå for en større  
udvidelse af ledningen i 2030

Læs mere side 14 - 15

nye rammerne for  
risik test af busser

Læs mere side 56 - 63

Flere  
foretrækker  
fjernbusser

Læs mere side 6

Ny ejer af bus- og togoperatør:

Vi har store ambitioner for den kollektive trafik

Læs mere side 8 - 9