

Magasinet Bus

Torsdag 31. august 2023 - nummer 7/8 - 11. årgang

Blodbussen er indrettet i en spansk turistbus - registreret som lastbil

Læs mere side 34 - 43

El-busser er et farvel
til 2.060.800 liter diesellole

Læs mere side 22

Nye dieselbusser blev kørt frem
i historiske omgivelser

Læs mere side 44 - 54

Hillerød-virksomhed savnede
busafgange til sine ansatte

Læs mere side 9

Knudepunkter kan være vejen fremgang

Aalborg får et - og Munkebo nordøst for Odense og Ejby på Vestfyn har fået et - et knudepunkt, hvor den kollektive transport bliver knyttet sammen med andre transportformer.

Idéen er vel ikke ny. Rutebilstationerne rundt i landet blev vel også bygget som knudepunkter ud fra det, der passede til den tid, hvor busser og tog i kombination med cykler, hyrevogne og apostlenes heste - borgernes mere eller mindre nedslidte ben - bragte folk frem til deres bestemmelsessted.

Og så blev vi rigere - og med den materielle rigdom fulgte muligheden for at være chauffør i egen bil. Og så begyndte det at knibe med pladsen ved banegårdene og rutebilstationerne - og så begyndte passagerne at falde fra - og så...

Og så gik der tid med det, hvor vi fik noget at bruge tiden til - om ikke andet, så at sidde i kø.

Nu ser det ud til, at trængslen, behovet for mindre miljøbelastning og mere effektiv transport har banet vejen for nye tanker - og løsninger til, hvordan vi får bundet vores transportsystem sammen.

Knudepunkter - det lyder godt og passer til vores behov for at knytte bånd til andre mennesker.

Knudepunkter - lad os få flere velplacerede nye knudepunkter.

Lad os tage fat på de gamle knudepunkter, som det, der er basis for det nye knudepunkt i Ejby - rutebilstationerne og banegårdene - og få dem bragt på niveau med nutidens behov. Der ligger flere projekter i skufferne rundt omkring.

Og så kan vi også godt have alle de andre forskellige samkørselspladser med i tankerne uanset, hvor de ligger og hvor vel etablerede de er. For de er også en form for knudepunkter.

God læselyst i dette nummer af Magasinet Bus.

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

**IVECO
BUS**

Drive the road of change



Feel the blue pulse

Den nye CROSSWAY

Low Entry ELEC



ELECTRIC

Kollektiv transport



I Aalborg Ø skal den eksisterende samkørselsplads forvandles til et knudepunkt for flere transportformer. Pladsen skal lette skiftet fra bil til bus, cykel, løbehjul og andre transportformer. (Illustration: Niras)

Knudepunkt ved Aalborg skal gøre det let at skifte fra bil til bus og andet godt

Pendlere i Aalborg-området vil i løbet af efteråret få et nyt knudepunkt, hvor de både kan parkere gratis, oplade elbilen og på sigt hente pakker og købe kaffe. På en perron kan man blive samlet op af sin samkørselskollega, skifte til elcykel, bus eller anden transport. Bliver det en succes, vil Vejdirektoratet se på mulighederne for at bygge flere tilsvarende knudepunkter rundt om i Danmark

Trængslen på vejene er stigende, og der er rift om parkeringspladserne. Den problemstilling vil Vejdirektoratet forsøge at løse med et nyt pilotprojekt, der skal gøre det lettere for pendlere og andre trafikanter at skifte bilen ud med andre transportmidler.

I forsøget ser Vejdirektoratet på, om eksisterende samkørselspladser i bynære områder og tæt på motorveje kan omformes til knudepunkter, der er effektive mødesteder for flere forskellige transportformer.

- Det er afgørende, at vi udnytter vores eksisterende infrastruktur bedst muligt og tilbyder adgang til en bred vifte af transportformer. Knudepunkter kan både bidrage til at skabe mere effektive og bæredygtige rejser samtidig med, at de reducerer belastningen på vores veje, siger afdelingsleder i Vejdirektoratet, Niels Skjøde Agerholm.

Pilotprojektet i Aalborg sigter mod at skabe et mere sammenhængende og fleksibelt transportsystem, der reducerer trængsel og fremmer en mere bæredygtig mobilitet.

Nyt knudepunkt samtænker flere transportformer

Vejdirektoratet tog fornyligt første spadestik til pilotprojektet med udbygningen af samkørselspladsen i Aalborg Øst.

Kollektiv transport

Her skal bilisterne kunne holde ind og parkere bilen - helt gratis - og skifte til for eksempel elcykel, løbehjul eller Aalborg's kommende Plusbus på den sidste del af rejsen. Derudover skal de forbedrede forhold øge motivationen for samkørsel.

Det nye knudepunkt vil byde på en perron med kys-og-kør zone, cykelparkering, toiletbygning og overdækket venteområde. Tæt ved perronen bliver det muligt at lade sin elbil op, og så udvider Vejdirektoratet pladsen med ekstra parkeringspladser.

- Vi ser gode muligheder i forbindelse med at omdanne vores samkørselspladser til knudepunkter i forsøget på at reducere trængsel og CO2-udledning i de større byer. Vi ser frem til at teste tilgangen i Aalborg Øst og samle vigtige erfaringer, der kan danne grundlag for fremtidige projekter på landsplan, siger Niels Skjøde Agerholm.

Når det nye knudepunkt i Aalborg står klart, vil Vejdirektoratet evaluere og se på mulighederne for at udpege flere samkørselspladser rundt om i Danmark.

Vejdirektoratet har udvalgt Aalborg til pilotprojektet på grund områdets efterspørgsel efter alternative transportmuligheder, der kan lette gennemstrømningen ind og ud af byen. I samarbejde med Nordjyllands Trafikselskab og Aalborg Kommune er der blevet designet et nyt knudepunkt, som samtænker forskellige transportformer.



Kort over ombygningen af knudepunktet i Aalborg Ø, hvor Vejdirektoratet vil udvide med flere parkeringspladser og skabe grobund for en mere bæredygtig mobilitet. (Illustration: Vejdirektoratet)



Det nye knudepunkt vil byde på:

- Skiftezone for samkørsel, busser og cykler
- 50 ekstra parkeringspladser
- Ladestandere til elbiler
- Overdækket perron
- Toiletbygning
- Grønne områder med borde og bænke
- Mulighed for opsætning af kaffeautomat og pakkeboks

Vejdirektoratet forventer, at knudepunktet i Aalborg Ø står klar med udgangen af 2023.

Indbyggere i norsk havnekommune kan køre gratis med busser og tog

Bystyret i Stavanger, der har færgeforbindelse til Hirtshals, har vedtaget, at indbyggere i kommune kan køre gratis med bus og tog fra 3. juli

Muligheden for at køre gratis med bus og tog gælder for indbyggere i Stavanger og i takstområdet Nord-Jæren.

Grundlæggende er det ikke gratis at køre med busser og tog i kommune, men det er kommunen, der betaler for billitterne. Derfor skal man som borger i kommune registrere sig og købe en billet, som man så får uden at betale for den direkte. Stavanger Kommune betaler så operatøren for de billetter, som kommunens borgere har fået.

Hvor længe ordningen varer, bliver bestemt senere. Bystyret i Stavanger har afsat 200 millioner norske kroner til ordningen.

Pilotforsøg i Aarhus:

Flere skal tage bussen til byens arrangementer

Et pilotforsøg med ekstra busser til 'Fed Fredag' koncerter i Tivoli Friheden skal gøre Aarhus Kommune og Midttrafik klogere på, hvordan flere kan motiveres til at tage bussen fremfor bilen til og fra byens arrangementer

Siden 9. juni har koncertgængere kunne springe på en bus cirka hvert 10. minut fra Klosterortv ud mod Tivoli Friheden i Kongelunden i Aarhus og retur efter koncerten til udvalgte koncerter.

Tiltaget er et pilotforsøg, der fortsætter med ekstrabusser til de resterende 'Fed Fredag' koncerter i 2023. Midttrafik har sat pilotforsøget i gang på vegne af Aarhus Kommune.

- Kongelunden er i dag udfordret med trængsel og parkering, når der er store arrangementer. Derfor forsøger vi at øge busbetjeningen i forbindelse med nogle af arrangementerne, siger afdelingsleder i Teknik og Miljø i Aarhus Kommune, Peter Ryberg Neess, og fortsætter:

- Formålet med forsøget er at undersøge, om vi kan få flere til at tage bussen til og fra arrangementerne. Vi evaluerer forsøget i efteråret, men de tal, vi allerede har, viser, at de ekstra busser bliver brugt flittigt af de besøgende

Midttrafik arbejder i forvejen på at tiltrække flere kunder i busser og letbane, når der er koncerter eller andre arrangementer. Anne Bach, der er specialkonsulent i Rådgivning og mobilitet hos Midttrafik hilser pilotforsøget velkomment.

- Koncerter og forlystelser er lig med parkeringskaos, alkohol og mange mennesker, der skal afsted på samme tid. Her har vores busser og letbanen en fordel i forhold til bilen. Det skal vi udnytte. Med de indsatte ekstrabusser mod Kongelunden gør vi bustilbuddet mere fleksibelt og turen mere behagelig, fordi kunderne spreder sig over flere afgange. Vi håber selvfølgelig, at kunderne får så gode oplevelser, at de også tager bussen en anden gang, siger hun.

Det er Midttrafiks erfaring fra blandt andet Grøn Koncert og Smukfest, at en særlig indsats med ekstra kørsel eller særlige billetter til store arrangementer bliver godt modtaget hos kunderne. Kørsel til arrangementer er en vigtig brik i Midttrafiks arbejde for at gøre kollektiv trafik top-of-mind i de situationer, hvor kollektiv trafik har en fordel i forhold til bilen.

Pilotforsøget med ekstrabusser til 'Fed Fredag' har indtil videre vist så positive taktter, at forsøget er udvidet med ekstrakørsel til udvalgte AGF- kampe. Alle tiltag bliver evalueret til efteråret.



Kollektiv transport



(Foto: Aalborg Kommune)

Bybusser er kørt ud i deres nye net i Aalborg

Da busserne i Aalborg kommune i begyndelsen af august skiftede til vinterkøreplanen, skiftede de også over til en række større ruteændringer, som skal sikre, at byens busser også fremover kan dække behovet for kollektiv transport

Med det nye bybusnet vil det ifølge Aalborg kommune blive lettere og hurtigere at komme ind til Aalborg midtby, lettere at komme udenom byen uden at skulle skifte undervejs, og flere vil få kortere afstand til nærmeste stoppested.

- Vi ønsker en kommune med gode og effektive forbindelser, hvor bussen er et grønt alternativ til bilen. Et alternativ, som mindsker trængslen på vejene og dermed både er godt for bymiljøet og borgernes sundhed. Derfor er tiden nu kommet til at nytænke og udvikle det nuværende bybusnet i Aalborg, som efterhånden har 20 år på bagen, siger rådmand Per Clausen (EL) fra Klima og Miljø.

Ændringerne i 2023 er første skridt på vejen til en forbedring af det samlede bybusnet i Aalborg. De sidste ændringer sker i august 2024. Til den tid vil der være nye stoppesteder med gode ventefaciliteter for passagererne og visning af

Kollektiv transport

realtid for busserne. Ved endestationerne vil der være etableret nye vendebaner, så busserne kan vende forsvarligt. Samtidig kommer der toiletter og gode pausefaciliteter for chaufførerne på alle ruter.

Det nye bybusnet er udarbejdet med input fra borgerne samt data og statistik for, hvordan passagererne rejser med den kollektive transport i dag. Det tager desuden afsæt i Aalborg Kommunes kollektive trafikpolitik fra 2020. Politiken fokuserer på kollektiv transport for alle, sammenhængende mobilitet, at komme hurtigt fra A til B samt at være grøn og bæredygtig.

Ud over bybusserne og den kommende Plusbus består den kollektive transport i Aalborg Kommune af de nuværende servicebusser, lokalbusser, regionalbusser og Flextrafik samt tog. Der sker ikke ændringer i rutenettet for de øvrige bus- og togruter i kommunen i forbindelse med forbedringen af bybusnettet i Aalborg.

Interesserede kan se et kort med det nye bybusnet, som gælder fra søndag 6. august 2023, [her](#):

Hillerød-virksomhed savnede busafgange til sine ansatte

Mandag 7. august åbnede Movia for flere afgange med buslinje 305, der kører mellem Hillerød Station og handelsskolen via Hillerød Rådhus - en rute, der løber tæt forbi virksomheden Fujifilm, der ønskede flere muligheder med offentlig transport for sine ansatte. De flere afgange er finansieret af Fujifilm og kan benyttes af alle

Normalt betjenes buslinje 305 mellem klokken 7.30 og 15.30 på hverdage - dog til klokken 18 om torsdagen, hvor rådhuset i Hillerød har længere åbent.

Med Fujifilms finansiering kommer buslinje 305 de næste to år til at have tre ekstra afgange på hverdage klokken 06-7.30 og to ekstra afgange mellem 16-18.

Fujifilm vurderer, at mellem 100 og 200 af deres medarbejdere vil tage busserne hver dag.

- Det er rigtig positivt, at en privat, lokal virksomhed går ind og støtter den offentlige transport på den her måde. Det giver ikke blot deres egne medarbejdere men også de mange studerende, der benytter buslinje 305 dagligt - ja faktisk hele byens indbyggere - bedre muligheder for at transportere sig sammen til gavn for klimaet og trængslen på vejen. I Movia er vi rigtig glade for at se sådan et samarbejde mellem en kommune og en lokal virksomhed, siger Marlene Holmgaard Fris, der er direktør for kunder og kommunikation i Movia.

Trafikselskabsloven fra 1. juli 2019 giver virksomheder lov til at medfinansiere busdriften eksempelvis til nye ruter eller ekstra afgange på eksisterende ruter, så den passer til medarbejdernes og kundernes behov.



Billetautomater i Aarhus bybusser bliver nedlagt til november

Fra onsdag 1. november er det ikke længere muligt at købe billetter i billetautomaterne i bybusserne i Aarhus. Midttrafik anbefaler, at man allerede skifter til alternativer som Midttrafik app eller rejsekort. trafikskabet opfordrer førtids- og seniorpensionister og borgere, der er fyldt 67 år, at købe et pensionistkort

Baggrund for at afmontere billetautomaterne i Aarhus' bybusser er, at de er slidte, at vedligeholdelsesomkostningerne stiger, at reservedele til automaterne er dyre og svære at skaffe - og så er der kun få specialister tilbage med viden om automaterne og Midttrafiks opsætning.

Kollektiv transport

Derudover er automaternes software baseret på en ældre platform, som ikke længere kan opdateres, hvilket gør det vanskeligt at overholde gældende krav til it-sikkerhed. Samtidig er salget af kontantbilletter i bybusserne faldet fra 29 millioner kroner i 2017 til 8 millioner kroner i 2022.

Midttrafiks administration bad i foråret 2022 Aarhus Kommune om at tage stilling til, hvad de ønskede, der fremadrettet skulle ske med billetautomaterne i Aarhus bybusser.

Aarhus Kommunes Byråd vedtog 12. oktober 2022 budgettet for 2023-2026, der indeholdt en beslutning om, at der skulle gennemføres besparelser i de forskellige magistratsafdelinger. I spareforslaget fra Miljø og Teknik var der under punktet Kollektiv trafik blandt andet indmeldt et spareforslag om at nedlægge billetautomaterne i Aarhus bybusser. Forslaget ville give Aarhus Kommune en besparelse på samlet set 6,3 millioner kroner.

9. februar i år fremsendte Aarhus Kommune en officiel anmodning til Midttrafik om, at den ønskede billetautomaterne i Aarhus bybusser fjernet senest 1. januar 2024, og at kommunen ikke ønskede nye billetautomater i stedet for, hvorved muligheden for kontantbetaling i Aarhus bybusser ville forsvinde.

Afmonteringen af billetautomater i Aarhus' bybusser udløser spørgsmål på Christiansborg

Dansk Folkeparti's Nick Zimmermand har med udgangspunkt i Midttrafiks beslutning om at nedlægge billetautomaterne i bybusserne i Aarhus i begyndelsen af november i år - og dermed lukke for kontantbetaling - stillet en række spørgsmål til erhvervsminister Morten Bødskov (S)

Spørgsmålene lyder:

- *Kan ministeren forklare, hvorfor bybusserne i Aarhus tilsyneladende mener sig berettiget til at afstå fra at modtage kontanter, når det fremgår af betalingslovens § 81, at der gælder en kontantpligt?*
- *Vil ministeren endvidere forklare, hvorfor det i givet fald skal være lovligt for busser at afstå fra at modtage kontant betaling, når det er tydeligt, at der i de eksisterende dispensationer fra kontantpligten er forsøgt taget hensyn til, at borgere, der har vanskeligt ved at bruge andre betalingsmidler end kontanter, ikke rammes i voldsom grad?*
- *Såfremt det måtte være lovligt for bybusserne som betalingsmodtagere at afstå fra at modtage kontanter, vil ministeren medvirke til, at en sådan undtagelse afskaffes blandt andet med henvisning til, at brugerne af bybusserne ofte er børn, ældre, handicappede eller andre, der kan have vanskeligt ved at håndtere andre betalingsmidler?*

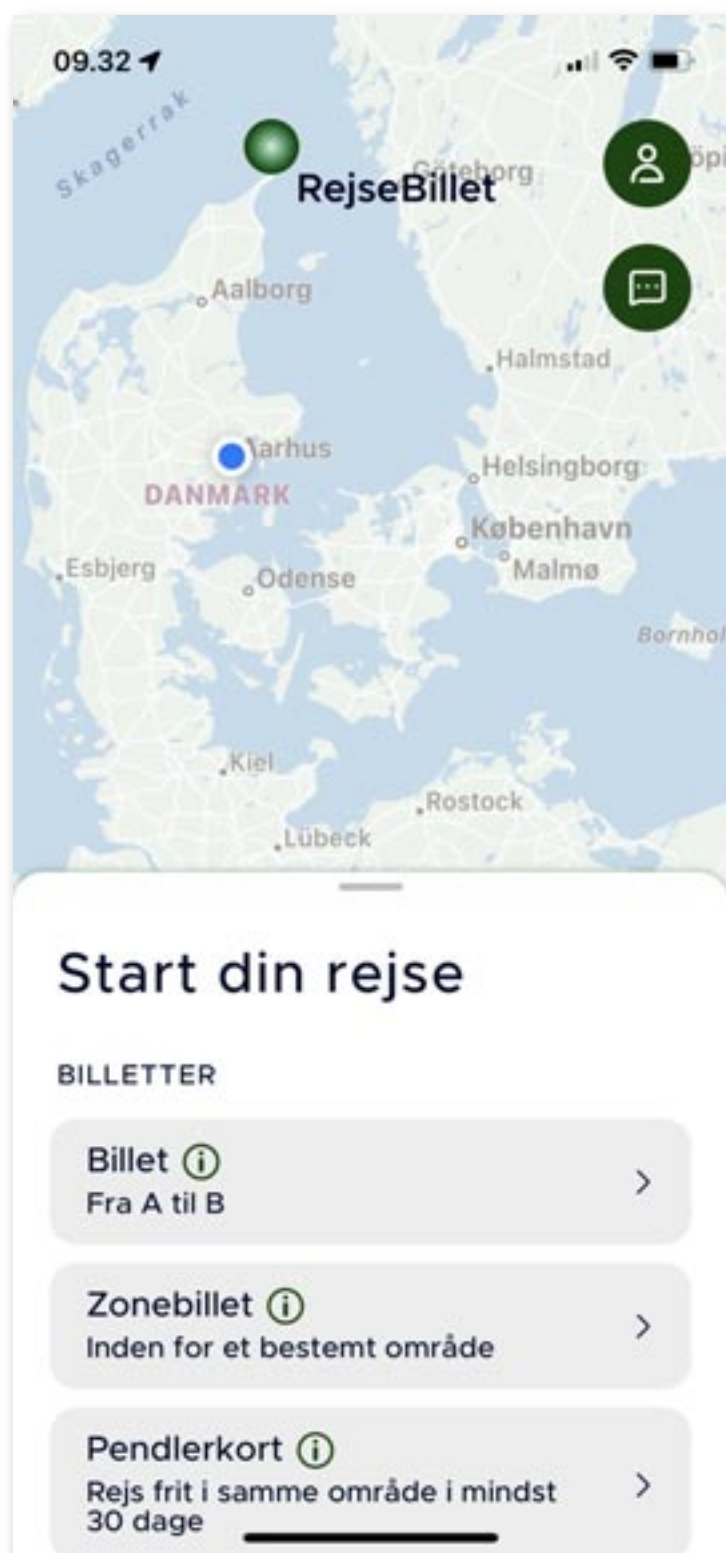
Med ny billetapp kan man købe billet til hele Danmark

Rejsekort & Rejseplan A/S har lanceret en ny app - RejseBillet - hvor man kan købe enkeltbilletter og pendlerkort til bus, tog, metro og letbaner på tværs af hele Danmark. RejseBillet-app'en skal gøre det lettere for passagerer at rejse i Danmark på tværs af bus, tog, metro og letbaner

RejseBillet giver passagerer mulighed for at købe en billet direkte på telefonen uden at skulle tænke på, om den gælder til bussen i Aalborg, regionalbussen i Vestjylland, letbanen i Odense eller S-toget i Hovedstaden. Rejsekort & Rejseplan A/S beskriver RejseBillet-app'en som en billet til kollektiv transport på tværs af landet og transportformer.

- RejseBillet er den første app, hvor du kan betale din rejse på forhånd og få adgang til alle kollektive transportformer i hele Danmark, siger Kasper Schmidt, direktør for Rejsekort & Rejseplanen A/S, der er selskabet bag RejseBillet, og som har brugt de seneste måneder på at teste og finpudse RejseBillet.

RejseBillet er det første skridt fra Rejsekort & Rejseplan A/S mod en efterspurgt digitalisering af billetkøb på tværs af Danmark og transportformer. I de kommende år bliver de næste digitale skridt en fuld digitalisering af produkterne Rejsekort og Rejseplan, samt et alternativ til de delvist digitale eller ikke-digitale rejssende.



Kollektiv transport

- RejseBillet erstatter ikke Rejsekort. Vi arbejder på fuldt tryk på at kunne lancere et digitalt Rejsekort. Det kommer, når vi er klar med en løsning, der er brugervenlig, sikker og tilgængelig, og det er vi i gang med at indhente tilbud på, siger Kasper Schmidt.

RejseBillet kan hentes i både App Store og Google Play.

Fakta om RejseBillet:

- Prisen for enkeltbilletter og pendlerkort i RejseBillet er den samme pris som i automater og trafiksekskabernes app'er
- Med RejseBillet betales rejsen på forhånd i modsætning til Rejsekort, hvor billetprisen betales efter endt rejse
- Rejsende kan købe enkeltbilletter (fra/til og zonebilletter) og to typer pendlerkort. På nogle af billettyperne kan der tilkøbes DSB 1' tillæg, tillæg til metro, ekstra zoner og cykelbillet til metro
- I næste version af app'en bliver det også muligt at få trafikinformation om den rejse, man har købt billet til, købe ungdomskort samt købe eventbilletter, der kombinerer rejse og event i én billet
- RejseBillet erstatter ikke Rejsekort, men giver mere fleksibilitet for rejsende i hele Danmark

Om Rejsekort & Rejseplan A/S:

- Rejsekort & Rejseplan A/S ejes af DSB, Trafikselskabet Movia, Metroselskabet I/S, Midttrafik, Sydtrafik, Nordjyllands Trafikselskab, FynBus og BAT og står for udvikling og drift af produkterne Rejsekort, Rejseplanen og nu også RejseBillet
- I 2022 blev Rejsekort brugt til over 167 millioner rejser, mens der dagligt var omkring 1,4 millioner rejsesøgninger på Rejseplanen

Undersøgelse:

Hvert fjerde barn har aldrig kørt med kollektiv transport sammen med sine forældre

Ifølge en undersøgelse fra Passagerpuls kommer børn senere i gang med at bruge den kollektive transport end tidligere. I undersøgelsen peger Passagerpuls på, at hvert fjerde barn har aldrig kørt kollektiv trafik sammen med sine forældre. Derfor opfordrer trafikskabet Midttrafik til, man tager sine børn med på tur i bus og tog og lære dem om kollektiv transport - og samtidig få en god oplevelse sammen

Færre børn og unge bruger kollektiv trafik. Ifølge en undersøgelse som Passagerpuls under Forbrugerrådet Tænk har foretaget i november 2022, kan det skyldes at børn og unge ikke bliver introduceret for kollektiv trafik af deres forældre.

I undersøgelsen svarer hver anden ung, at deres forældre aldrig bruger kollektiv transport, mens hver fjerde aldrig har rejst med bus, tog eller letbane sammen med sine forældre. Børn spejler sig i forældrenes vaner og tager bilen som det naturlige transportvalg med sig ind i ungdommen. Det giver sig eksempelvis udtryk i, at mange ungdomsudannelser melder om fyldte parkeringspladser.

Passagerpulsens befolkningsundersøgelse viser, at 12 procent af de 18- 29-årige havde stiftet bekendtskab med kollektiv trafik før de fyldte 6 år. Blandt danskere over 65 år var det 22 procent.

Med stigende trængselsproblemer på vejene og klimaudfordringer er det en udvikling, der trækker i den forkerte retning. Derfor bliver der i dag arbejdet på mange fronter for en adfærdændring mod mere bæredygtige transportvaner som cykel, samkørsel og kollektiv transport.



Få transportnyheder dagligt direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

Bestil dit eget abonnement på transportnyhederne.dk ved at klikke her!

DAIMLER TRUCK

Daimler Buses

Nye lagerbusser – 2023/24

Setra – Et Daimler Truck AG mærke



Så er lageret blevet fyldt op i Køge og Nørre- Snede, med spritnye lagerbusser. Vi kan tilbyde et bredt udvalg af modeller, bl.a.:

Mercedes-Benz Tourismo L, 3 & 4 Stjernet
SETRA 517 HDH fuldt udstyret, 4 stjernet
SETRA 531 DT – Dobbeldækker 3 stjernet

Ring 5637000 eller kig forbi og lad os tage snak!



32 nye regionale el-busser har grøn omstilling med som passager

Trafikselskabet Sydtrafik er med kommunal og regional opbakning i gang med at omdanne den offentlige bustransport til mere klimavenlige alternativer. Aktuelt har Sydtrafik har indgået en kontrakt om, at busoperatøren Umove Vest A/S indsætter 32 nye regionale el-busser, som i løbet af næste år skal betjene passagerer i Tønder, Haderslev og Sønderborg kommuner

De 32 nye regionale el-busser, som kommer ud på vejene i Syd- og Sønderjylland fra 2024, er et resultat af et nyt udbud, som Sydtrafik har gennemført af ruter finansieret af regionen og kommunerne.

De regionalt finansierede busruter forbinder de større byer på tværs af kommunerne, og de lange afstande har tidligere betydet, at el-busser ikke har været en mulighed. Men sådan er det ikke længere. Sydtrafik har med det nye udbud taget hul på at gøre de regionalt finansierede ruter CO₂- og emissionsfrie og dermed gøre den offentlige transport mere klimavenlig.

- Jeg er svært begejstret over, at vi snart har 32 el-busser kørende på vejene, og det sætter en tyk streg under, at vi mener det, når vi i kommunerne og regionen taler om at gøre noget for klimaet og bidrage til den grønne omstilling. Vi har et særligt ansvar i det offentlige, og det ansvar tager vi på os, når vi med de nye busser i Sydtrafik reducerer

CO2-udledningen med 2.500 tons om året., siger formanden for Udvalget for Regional Udvikling i Region Syddanmark, Michael Nielsen (K).

Samtlige af de nuværende dieselbusser på de regionalt finansierede busruter hos Sydtrafik bliver løbende udskiftet med el-busser frem mod 2028 i takt med, at de nuværende kontrakter udløber og efterfølgende kommer i udbud.

Kontrakt i 10 år

Udbuddet af de 32 el-busser blev vundet af busoperatøren Umove Vest A/S, der i forvejen betjener mange busruter rundt i Danmark - og også i Region Syddanmark under Sydtrafik.

Kontrakterne løber i ti år fra juni 2024 for både de kommunalt og de regionalt finansierede ruter med mulighed for forlængelse i yderligere to år.

Formand for Sydtrafik, regionsrådsmedlem Preben Friis-Hauge (V), glæder sig over, at samarbejdet på tværs af regionalt og kommunalt finansierede ruter er en succes.

- Vi er stærkere, når vi samarbejder, og det viser det nye udbud også. Vi har historisk set haft en tradition for at samarbejde om den slags, og når vi nu står med en aftale, som både økonomisk og ud fra et klimaperspektiv giver mening, så understreger det, at vi har fat i noget af det rigtige, siger han.

De nye el-busser bliver gule busser med lav indstigning, som hidtil kun har kørt i byerne. Den lave indstigning gør det nemmere for dårligt gående og passagerer med eksempelvis kørestole eller barnevogne at komme ind og ud.

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



Billigere strøm på vej til offentlige ladestandere

Fra torsdag 17. august har bilister i el-biler i København kunnet lade sig til at få op til 50 procent rabat, når de fylder strøm på deres batteri-elektriske biler. Baggrunden er, at E.ON Drive Infrastructure som de første i Danmark tester dynamisk prissætning på 53 ladestandere i hovedstadsområdet

Dynamisk prissætning betyder, at omkostningerne ved opladning ændrer sig baseret på ting som efterspørgsel, elpriser og lokal brug. Dermed kan opladning eksempelvis være billigere om natten, når efterspørgslen på strøm er lav, eller i perioder, hvor kraftig blæst sætter gang i vindmøllerne og får elprisen til at falde.

- Dynamisk prissætning kan give betydelige besparelser for dem, der ønsker at tilpasse sig døgnets svingende elpriser. Mange med private ladestandere har på den baggrund længe kunne sparet penge ved at lade om natten, så vi er glade for, at det samme nu bliver muligt ved brug af offentligt tilgængelige ladestandere, siger Anders Krag, som er administrerende direktør for E.ON Drive Infrastructure i Danmark.

Fakta om dynamisk prissætning:

- Dynamisk prissætning betyder, at omkostningerne ved opladning af elbiler ændrer sig baseret på ting som efterspørgsel, elpriser og lokal brug
- Fra torsdag 17. august er der tilgængelige rabatter på op til 50 procent på 53 af E.ON Drive Infrastructure's ladestandere i København
- Ladestandere er opsat i både by- og boligområder

Indtil videre har dynamisk prissætning været stort set utilgængelig på det europæiske marked for offentlige ladestandere. Med E.ON Drive Infrastructure's nye initiativ kommer Danmark og København i front på området, hvilket ikke kun er en fordel for el-bilister, der ønsker at spare penge ved at lade, når det er billigst. Det spiller også ind i en større problematik, der handler om, at den store stigning i antallet af elbiler sætter opladningsinfrastrukturen under pres.

- Med rabatterne motiverer vi elbilisterne til at lade op uden for myldretiden, hvilket hjælper med at fordele udnyttelsen af opladerne mere jævnt over dagen. Det kan få stor betydning i en tid, hvor kapaciteten har svært ved at følge med efterspørgslen,” siger Anders Krag.

Bedre fordeling af grøn strøm

En anden fordel handler om miljø. E.ON Drive Infrastructure's ladestanderer leverer kun strøm baseret på vedvarende energikilder, men grøn strøm er på visse tidspunkter en mangelvare. Det kan dynamisk prissætning påvirke positivt.

- De analyser, vi har lavet indtil nu, viser, at dynamisk prissætning påvirker folks opladningsvaner. Hvis vores model bliver et generelt tilbud fra alle, hvilket jeg håber sker, vil det give en mere balanceret brug af elektricitet i netværket, og det gør det muligt at bruge mere grøn energi generelt, siger Anders Krag.

E.ON Drive Infrastructure's test af dynamiske priser på strøm til elbiler fortsætter i første gang frem til årets udgang.

E.ON Drive Infrastructure (EDRI) er en paneuropæisk markedsledende operatør af ladestationer, som ejes af E.ON-Gruppen.

Interesserede kan se et kort over ladestanderne omfattet af dynamisk prissætning [her](#):

Passagerer på Vestsjælland kan se frem til elektrisk busdrift

Trafikselskabet Movia, at afsluttet Udbud A22, der blandt andet omfatter busdriften i Kalundborg og Odsherred Kommuner. Det betyder, at der til fra februar 2026 vil køre yderligere 135 elektriske busser for Movia. Med det nu afsluttede udbud vil antallet af elbusser i Movia område komme op på 705, hvilket svarer til 55 procent af den samlede busflåde, der kører for Movia. Ved udgangen af i år vil andelen af elektriske busser ligge på 37 procent

Med Udbud A22 får Kalundborg og Odsherred Kommuner deres første elbusser, og samtidig får flere kommuner suppleret til deres allerede eksisterende elbusflåde. Det gælder Ballerup, Egedal, Frederiksberg, Glostrup, Holbæk, København, Lejre, Roskilde, Rødovre og Solrød Kommuner.

Derudover vil både Region Sjælland og Region Hovedstaden supplerer busdriften med flere elbusser.

Når de 135 el-busser kommer i drift, vil det betyde en CO₂-reduktion på 7.100 ton årligt. Den samlede årlige reduktion baseret på omstillingen til emissionsfri drift på hele Sjælland og øerne vil i februar 2026 dermed nå op på 43.000 tons CO₂.

Omstillingen af Movias busser fra diesel- til eldrift startede i 2019 med 76 elbusser. Med Udbud A22 når den emissionsfri flåde op på 705 elbusser.

Movia oplyser, at Udbud A22 har været præget af god konkurrence, hvilket har medført, at trafikselskabet har opnået gode og fordelagtige priser i overgangen til el-busdrift.



Sydtrafik har erfaring med el-busser fra andre byer i regionen. Når Aabenraa får el-busser på gader og veje, vil driften af den kollektive transport blive billigere. *(Illustration /foto: Sydtrafik)*

El-busser kører billigere i Aabenraa Kommune

Fra juni næste år bliver det el-drevne busser, der skal køre bybus og andre ruter i Aabenraa Kommune. Skiftet betyder, at den kollektive bustransport i kommune vil udlede 54 procent mindre CO₂, end det er tilfældet i dag. Samtidig sparer Aabenraa Kommune 5,6 millioner kroner på omstillingen til grøn buskørsel. - Det kan altså betale sig at skifte til den grønne løsning, lyder det fra den sønderjyske kommune

Skiftet til el-busser i Aabenraa Kommune er en del af det fælles udbud af busdrift mellem Aabenraa Kommune, Tønder Kommune, Haderslev Kommune og Region Syddanmark, som vi omtalte forleden.

Resultatet af udbuddet betyder for Aabenraa Kommune, at den vil blive base for ni nye el-busser, der skal køre på bybuslinjer og andre ruter i Aabenraa Kommune, lige som der også vil være el-drevne busser på ruter mellem de sønderjyske kommuner. Aabenraa Kommune sparer samtidig 5,6 millioner kroner på skiftet.

- Elbusserne er billigere i drift end dieselbusser, så det kan faktisk betale sig at gå med den grønne løsning. Det er et stort skridt i den grønne omstilling, og det taler ind i Aabenraa Kommunes ambitioner på netop det område, siger borgmester i Aabenraa Kommune, Jan Riber Jakobsen (V) og fortsætter:

- Derfor er jeg glad for, at der nu er flere busser i Aabenraa Kommune, der bliver eldrevne, og at vi samtidig ikke får en større udgift, men tværtimod sparer penge på det og fastholder den nuværende busdrift.

Skoleruter skal fortsat køres med dieselbusser, da der på disse ruter ikke er nok køreplanstimer til, at det kan lade sig gøre at gå over på el rent økonomisk på nuværende tidspunkt. Kigger man på køreplanstimer, er det 58 procent af kommunens kollektive trafik, der kommer til at være helt uden CO2- og partikel-udledning.

- Jeg er meget glad for det udbud, som nu er kommet i hus. Aabenraa Kommune har store ambitioner på den grønne omstilling, og det bekræfter byrådets klimaplan fra 2022 også, siger Dorte Soll (S), der er formand for Aabenraa Kommunes udvalg for Plan, Teknik og Landdistrikter.

Hun peger på, at udbuddet af busser er vigtigt for Aabenraa Kommune.

- Vores ambition om en 100 procents CO2-reduktion i 2050 kræver en omstilling - også på området for offentlig transport, siger hun videre.

Det blev virksomheden Umove Vest A/S, der vandt kontrakterne i udbuddet. Umove kører allerede i Aabenraa Kommune og i andre kommuner rundt i Danmark.

- Det fælles udbud mellem regionen og de tre kommuner giver tilsammen 56 nye elbusser på vejene i vores område. Det er endnu et stort skridt for Sydtrafik på vejen mod at nå 70 procent målsætningen fra regeringen, påpeger Lars Berg, der er administrerende direktør i Sydtrafik.

- Vi er stolte over, at det gode konstruktive samarbejde med kommuner og region igen har ført til et rigtig godt resultat af Sydtrafiks 20. udbud, tilføjer han.

Kontrakterne begynder i juni 2024, og kontrakten på el-busserne løber i 10 år med mulighed for forlængelse med yderligere to år, mens kontrakten på skole- og lokalkørsel løber i fire år i første omgang.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

El-busser er et farvel til 2.060.800 liter dieselolie

De 56 nye batteri-elektriske busser, som busselskabet AarBus har bestilt hos polske Solaris, og som vi omtalte her på transportnyhederne i sidste uge, betyder et mindre dieselforbrug på 2.060.800 liter og et tilsvarende mindre udslip af partikler og NOx-er - og mindre CO2-udslip. Det sidste afhænger af, hvordan energien til el-busserne er produceret

Busselskabet AarBus kører med aftalen Aarhus et stykke videre mod målet om CO2-neutrale bybusser i 2027.

- At vi næsten fordobler antallet af el-busser betyder, at næsten 80 procent af vores driftsbusser kommer til at køre på el. Den helt åbenlyse fordel er selvfølgelig, at de larmer og oser mindre. Men det, man ikke kan se, er, at det også kommer til at betyde en stor forskel på vores CO2-udledning og dieselforbrug. Derfor er det et vigtigt skridt i den rigtige retning, der tilbyder aarhusianerne en grønnere måde at transportere sig rundt i kommunen, siger Nicolaj Bang (K), der er rådmand for Teknik og Miljø.

En bus bruger i gennemsnit 36.800 liter diesel om året. De 56 nye el-busser vil dermed reducere dieselforbruget hos AarBus med 2.060.800 liter.

Hos Midttrafik glæder bestyrelsesformand Steen Vindum sig over at kunne tilbyde aarhusianerne endnu mere grøn transport end de nuværende 62 elbusser og Letbanen, der også kører på el.

Et lille regnestykke

Hvis man privat kører økonomisk i en personbil med dieselmotor, kan man nok køre 20 kilometer pr. liter.

De 2.060.800 liter dieselolie, som AarBus sparer årligt, vil så række til 41.216.000 kilometer. Da der er omkring 40.000 kilometer rundt om jorden, vil det række til 1.000 omgange. Hvis man så kører 20.000 kilometer om året, vil det tage to år at køre en omgang - og dermed 2.000 år at køre de 1.000 omgange og de omkring 41.216.000 kilometer, som den sparede mængde dieselolie vil kunne række til.

Fakta om de nye elbusser:

- Der er indkøbt i alt 56 elbusser hos polske Solaris. Sammen med de nuværende 62 nuværende batteri-elektriske busser fra både Volvo Busser og Solaris, vil 118 af AarBus' i alt 149 driftsbusser være el-busser i 2025. Derudover er der 41 reservebusser
- De 56 elbusser bliver leveret ad to omgange. 31 af busserne leveres i løbet af august og september 2024 og de resterende 25 busser i løbet af august og september 2025
- Busserne har en væsentlig længere rækkevidde end tidligere indkøbte el-busser, og det forventes, at de kan køre et helt driftsdøgn på en enkelt opladning, som finder sted på AarBus' anlæg om natten
- Busserne er 18-meter busser og har 47 faste siddepladser, hvoraf de 39 vender fremad. Dertil kommer 3 klapsæder og 88 ståpladser
- Busserne er støjsvage og udleder ikke røg og partikler, da de ikke har nogen udstødning
- Busserne har god tilgængelighed med lav indstigning, stort flexareal og elektriske kørestolsramper
- Busserne har elektroniske sidespejle, hvilket giver bedre udsyn og større sikkerhed.
- Aarhus Kommune har et mål om, at driftsbusser skal være CO2 neutrale i 2027, mens reservebusserne skal være CO2 neutrale i 2030

- Kollektiv trafik er en del af løsningen for et bedre klima. Jo flere elbusser vi får på gaden, jo lettere bliver det for kunderne at vælge en grøn og CO2-fri transportform. Tæt på en fordobling af el-busserne i Aarhus betyder, at kunderne kan stå på en el-bus tre ud af fire gange. Det ved vi, at de sætter pris på. Både på grund af klima og komfort, siger Steen Vindum.

Passagerne i Aargus kan også se frem til en bedre køreoplevelse med elektriske busser, da støjniveauet inden i busserne er væsentligt lavere end i dieselbusser. I el-busserne vender 39 ud af 47 siddepladser vender fremad, og busserne kommer med et stort flexareal. Busserne er nemt tilgængelige med mulighed for lav indstigning og elektriske kørestolsramper.

Samtidig spiller el-busserne en væsentlig rolle i en driftssikker kollektiv trafik, som busselskabet AarBus står for.

- Vi glæder os over, at de nye busser kører væsentlig længere på en opladning end de elbusser, vi tidligere har fået leveret. De nye busser skal kun oplades en enkelt gang i driftsdøgnet, og det har stor betydning i forhold til at få driften til at hænge sammen, siger Hans Jørgen Østergaard, der er direktør i AarBus.

Vejledning om krav til offentligt tilgængelige tankstationer og ladepunkter er offentliggjort

Færdselsstyrelsen har for nyligt udstedt ”Vejledning til bekendtgørelse nr. 688 af 7. juni 2023 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for brændstoffer og alternative drivmidler m.v.”

Vejledningen har blandt andet til formål at præcisere de nærmere regler for visning af ad hoc-priser og samlede købspriser på offentlig tilgængelig ladeinfrastruktur. Vejledningen præciserer ligeså, hvordan eksempelvis udbydere af opladningstjenester kan ansøge om optagelse på Færdselsstyrelsens lister over udbydere af opladningstjenester.

Vejledningen tydeliggør også, hvordan blandt andet tankstationer og LNG-tankstationer efterlever regler for opladningsinfrastruktur.

Nye regler om tilsyn, påbud og straf

Endeligt er der introduceret nye afsnit om tilsyn, påbud og straf, ligesom der er tilføjet korte beskrivelser af øvrige relevante regler for offentligt tilgængelig drivmiddelinfrastruktur på andre myndighedsområder.

Interesserede kan læse bekendtgørelsen **her**:

Interesserede kan læse vejledningen "AFI-vejledning" **her**:

Puljemillioner til grønne busser og flextrafik er eftertragtede

Regioner og trafikselskaber har søgt om tilskud for i alt 73,5 millioner kroner til at investere i grønne busser og flextrafik. Trafikstyrelsen skal nu vurdere, hvilke projekter der skal indstilles til at få del i puljen på 50 millioner kroner

El-busser i Lemvig, grøn patienttransport i Region Hovedstaden og lynladere ved sygehuse til Sydtrafiks flextrafik. Det er blot nogle af de projekter, som Trafikstyrelsen har modtaget ansøgninger om støtte til i den grønne pulje på 50 millioner kroner, der årligt er afsat af Folketinget. Formålet med puljen er at fremme omstillingen af regionale busruter og flextrafik i hele landet til emissionsfri transport.

Trafikselskaberne og regionerne har indsendt i alt ni ansøgninger om tilskud for 73,5 millioner kroner, hvor betingelsen for at søge er, at ansøgerne selv bidrager med mindst 50 procent af midlerne til den støtteberettigede del af det grønne projekt.

- Vi er nu i gang med en faglig vurdering af, hvilke projekter vi vil anbefale får del i puljen på 50 millioner kroner. Her ser vi blandt på, hvor meget udledningen af CO2 bliver nedbragt pr. tilskudskrone, og hvor meget projektet er med til at accelerere den grønne omstilling. Vi ser også på, at der skal være en geografisk spredning af puljemidlerne, så flest mulige områder i landet får glæde af den grønne offentlige transport, siger Jan Albrecht, der er kontorchef i Trafikstyrelsen.

Trafikstyrelsen udarbejder på baggrund af den faglige vurdering en indstilling til transportministeren om udmøntning af puljens midler.

Pulje til grønne busser og grøn flextrafik 2022-26		
Anseger	Titel	Ansøgt beløb i millioner kroner
Region Midtjylland	Elbusser i Lemvig	5,7
Bornholms Regionskommune	Bornholms Trafikselskab på vej mod en grøn fremtid	17,0
Trafikselskabet Movia	Forsøg med store elbiler i Movias flextrafik og lynladere forbeholdt flextrafikken ved Region Sjællands sygehuse	3,9
Trafikselskabet Movia	Omstilling af buslinjer i Sorø og omegn til nulemission	14,7
Trafikselskabet Movia	Omstilling af buslinjer i Holbæk og omegn til nulemission	11,8
Region Hovedstaden	Omstilling af liggende patientbefordring til nulemission	3,2
Region Hovedstaden	Omstilling af buslinjerne 250S og 94N til nulemission	2,2
Region Hovedstaden	Omstilling af buslinje 200S til nulemission	8,7
Sydtrafik	Udbud og opsætning af lynladere ved centrale sygehusenheder i Region Syddanmark dedikeret til flextrafik	6,2
I alt		73,5



Mercedes Tourismo RHD - 1. reg. Juni 2016

Km. 410.960 - Euro 6 - Automat gear - 59 + 2 + 1 pass.

Fartpilot, toilet, køkken, justerbare sæder, klima, skiboksbeslag, anhængertræk, udskydelige sæder, passager luftdyser

Pris: 1.070.000 Kr.



MAN Lions Regio L - 1. reg. Oktober 2016

Km. 640.169 - Euro 6 - Automat gear - 52 + 1 + 1 pass.

Fartpilot, toilet, køkken, justerbare sæder, lift, klima, magasinet, fodstøtter, chaufførsovekabine

Pris: 800.000 Kr.



Scania Interlink HD - 1. reg. Marts 2018

Km. 166.753 - Euro 6 - Automat gear - 62 + 1 + 1 pass.

Fartpilot, toilet, køkken, justerbare sæder, klima, magasinet, fodstøtter

Pris: 1.300.000 Kr.



Mercedes Sprintere 500 Serie på lager til nyopbygning - levering om 4-8 uger, alt efter spec.

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



Fem brugte busser blev sendt ud fra havnen i Aarhus

Fredag 30. juni afgik fem busser fra havnen i Aarhus med retning mod den østjyske kommunes nye venskabsby Lviv i Ukraine. Busserne er anden leverance af i alt 20 busser til Lviv, som Konsulforeningen i Aarhus i samarbejde med Aarhus Kommune har fået i stand takket være donationer fra tre private firmaer

Aftalen om levering af busser er kommet i stand på baggrund af de møder, Aarhus Kommune har holdt med Lviv i Ukraine, senest da borgmester Jacob Bundsgaard (S) besøgte Ukraine 18. april. Lviv huser et betydeligt antal flygtninge fra det østlige Ukraine og har derfor et stort behov for bybusser.

De første fem køretøjer blev leveret i slutningen af marts, og de fem næste blev sendt af sted 30. juni med frivillige chauffører bag rattet. Den humanitære bistand er muliggjort af donationer fra Heartland A/S, Stadt Holding A/S, og Hommel Holding A/S. Forventningen er, at de resterende 10 busser i projektet vil blive leveret i slutningen af juli kvartal.

Materiel



Konsulforeningen i Aarhus hjalp og transporterede i starten af krigen omkring 1.000 ukrainske flygtninge til Aarhus, og de seneste måneder har Konsulforeningen yderligere leveret en betydelig mængde hele trailerlaste af nyt tøj, hospitalsinventar, sundhedsartikler og hjælpemidler, og senest planlægges en last med 300 brugte cykler til Lviv og Ukraine.

- Med assistance fra DFDS A/S, et stort antal frivillige og sidst, men ikke mindst donationer ydes der en stor indsats over for den hårdprøvede ukrainske befolkning. Det er vi glade for at kunne være med til, fremhæver formanden for Konsulforeningen i Aarhus, Mogens Ellerbæk.

Trafikselskabet Midttrafik har hjulpet med kontakt til de private busleverandører, som har leveret busserne.





AarBus er et af de selskaber, der bruger AdiBus' nye ladestyringsløsning.

Planlagt ladning kan skabe store gevinster for busoperatører

For ti år siden var el-busser noget, de fleste blot havde hørt eller læst om, men sjældent havde set i daglig rutefart. I dag er antallet af elbusser så højt, at det snart er omvendt. Og om få år diesel-drevne bybusser noget, de færreste har set. I hvert fald i de større byer. Men med det voksende antal el-busser er behovet for ladeløsninger, der er mere end blot et stik, vokset tilsvarende. Virksomheden Adibus, der leverer digitale og elektroniske løsninger til busoperatører peger på, at intelligent planlagt ladning kan udløse flere gevinster til busoperatørerne

Adibus peger på, at skiftet fra diesel til el betyder en total omlægning af driften hos vognmændene.

For det, der umiddelbart lyder enkelt, har vist sig at blive en mere kompliceret affære og skabt udfordringer hos

Materiel

mange busvognmænd. For et er, at oplade en enkelt bus, der kører elektrisk blandt mange diesibusser - et andet er at få opladt mange el-busser, når de er blevet grundstammen i busflåderne.

Spørgsmålene er:

- Hvordan optimeres driften?
- Hvordan lader man, når strømmen er billigst?
- Hvad nu hvis ladehåndtaget ikke er sat ordentlig i, eller ladningen svigter af anden årsag, så man står med en bus, der skal ud at køre men mangler strøm?
- Er der i det hele taget behov for at lade bussen helt op i forhold til dens kørselsmønster?
- Kan man lade anderledes for at forlænge batteriets levetid?

På baggrund af ovennævnte spørgsmål, der er nogle af de dagligdags udfordringer, som busoperatører løbende møder, har Adibus fundet en løsning.

Adibus har gennem de seneste to-tre år med finansiel støtte fra Innovationsfonden arbejdet målrettet med Smart El-Bus drift med et hav af optimeringsværktøjer og faciliteter for chauffører til den daglige drift. Og over 400 el-busser kører nu med løsningen i Danmark.

Adibus supplerer nu ovennævnte løsning med et nyt værktøj indenfor ladeoptimering under navnet ChargePlan.

ChargePlan sikrer optimering af ladning i forhold til el-priserne og reducerer mulighederne for fejl. Det vil kunne give mærkbare besparelser, øget tryghed og et totalt overblik.

Adibus fremhæver følgende:

- Slut med at komme til et køretøj, der ikke har ladet over natten
- Slut med at betale for dyr strøm
- Slut med at oplade mere end der er behov for
- Slut med at slide unødigt på batteriet.

Dertil kommer, at det hele er samlet i en enkel og overskuelig brugerflade, som fungerer på tværs af bustyper og ladesystemer.

- Vi har installeret løsningen hos et par vognmænd og vi er mere end overbeviste om, at det, vi har udviklet, har et kæmpe potentiale, ikke kun i Danmark, men også uden for landets grænser, siger Henrik Eriksen fra Adibus og fortsætter:

- Der findes nogle systemer, men vores udmærker sig ved at være totalt uafhængig af leverandører af busser og ladesystemer. Samtidig har vi stor viden omkring busdrift, så vi har tilpasset det hele til denne branche. Vores målinger viser at man med ChargePlan kan reducere strømudgiften med op til 20 procent. Vi har bevidst valgt at prissætte systemet så billigt, at alle kan være med.

Han peger på, at driftsomkostninger pr. år for systemet er tjent hjem efter ca. to måneder.

- Og så kommer alle de andre funktioner jo oveni, tilføjer han.



Færøerne har fået de første el-busser

Iveco har fornyligt leveret to batteri-elektriske Iveco E-Way bybusser til HZ Bussar i Thorshavn på Færøerne. De to nye busser, der kan betegnes som et startskud til elektrificeringen af den offentlige transport på Færøerne, kommer til at køre på byruter i Thorshavn Kommune, hvor det er gratis at benytte det offentlige transportsystem

- Vi har lige fået leveret to nye E-Way-busser, og det er et helt specielt øjeblik for os, fordi de er de første el-busser på øerne. Vi er meget glade for at skifte fra diesel til emissionsfrie elkøretøjer, siger John Fonsdal, der er chef for offentlig transport hos HZ Bussar.

- Vi er stolte over, at vores E-WAY-midibusser er blevet udvalgt til at være de første elbusser, der kører på Færøerne. Med denne levering viser Iveco Bus endnu en gang, at E-Way-modelrækken fuldt ud opfylder behovene hos offentlige transportoperatører, uanset og hvor arbejdsopgaven er, siger Håkan Jönsson, Business Director IVECO i Norden.

Materiel

Leveringen af køretøjerne blev supporteret af forhandleren Gervi, som tilbyder en bred vifte af tjenester, herunder kommerciel rådgivning, eftersalgssupport og omfattende assistance på øerne.

De to batteri-elektriske busser blev en del af en flåde bestående af 16 Iveco Crossway-busser, der har været i drift siden december 2022.

Om de to nye Iveco E-Way:

- Der er tale om to 10,7 meter lange Iveco E-Way
- Iveco E-Way har ti batteripakker med en samlet effekt på 420 kWh og kan dermed levere en daglig service under reelle driftsforhold
- Opladningen sker om natten
- Iveco E-Way er en midibus med en bredde på 2,33 meter bred, hvilket gør den velegnet til at køre på vanskelige ruter som for eksempel smalle gader i bymidter
- Iveco E-Way har plads til godt 60 passagerer - herunder 23 siddende



Den første elektrisk Iveco-bus på Færøerne var også med på transportmessen i Herning i foråret.
(Foto: Jesper Christensen)

Ny aftale skal stoppe snyd i synshaller

Alle Folketingets partier står bag en ny aftale, der skal styrke kontrollen med bilsyn og stoppe sms-syn. Aftalen kommer på baggrund af DR Kontants dokumentation af, at det er muligt at købe et sms-syn, hvor bilen bliver registreret som synet uden, at den reelt har været i synshallen

SVM-regeringen (Socialdemokratiet, Venstre og Moderaterne) har indgået en aftale med SF, Danmarksdemokraterne, Liberal Alliance, Det Konservative Folkeparti, Enhedslisten, Radikale, Dansk Folkeparti, Alternativet og Nye Borgerlige om en styrket indsats mod sms-syn.

Partierne har aftalt otte skridt, der skal styrke indsatsen over for brodne kar i bilsynsbranchen. Det betyder blandt andet, at der fremover skal være fotodokumentation for, at bilen har været i synshallen, at der bliver indført mulighed for at give bøder til medarbejdere, der overtræder reglerne, og at der kommer flere kontroller uden for normal åbningstid.

Flere af tiltagene kræver ændring af bekendtgørelser og forventes at træde i kraft efter nytår.

Der er allerede nu sat ind med ekstra kontrol i ydertimerne.

Interesserede kan læse mere om aftalen mod snyd med bilsyn her:

Aftalen om sms-syn

Aftalen i detaljer

Bilimportører:

Aftale om bilsyn vil styrke trafikikkerheden og bremser fusk

Interesseorganisationen for bilimportører i Danmark - De Danske Bilimportører - byder den ny aftale om styrket indsats mod sms-syn velkommen. - Det glæder mig, at et enigt Folketing er gået sammen om at stoppe de såkaldte sms-syn, hvor brodne kar i bilsynshallerne har godkendt biler, der ikke burde køre på de danske veje. Det er en god dag for trafikikkerheden, siger Mads Rørvig, der er administrerende direktør i De Danske Bilimportører

Aftalen, der er kommet i stand på baggrund af dokumentation fra DR-programmet Kontant, betyder blandt andet, at administrative krav til synshallerne styrkes, ligesom der skrues op for myndighedskontrollen og sanktionerne mod de der snyder.

- Normalt taler vi selvfølgelig for mindre bureaukrati og lettere administration, men vi er enige i behovet for en opstramning her. Der har været alt for mange muligheder for at snyde med bilsyn, og det er til skade for trafikikkerheden, ligesom det kan medføre afgiftssvindler på import af brugte biler. Forhåbentlig kan styrket kontrol, bedre afrapportering og hårdere sanktioner dæmme op for det, siger Mads Rørvig.



Elektrisk bil med god plads er på vej igen - og på vej i en større udgave

Volkswagens elektriske rugbrød ID. Buzz, der blev lanceret i Danmark sidste efterår, har i lang tid været i "restordre", fordi efterspørgslen har været større, end produktionen har kunnet følge med til. Volkswagen Erhvervsbiler oplyser nu, at der er flere eksemplarer af ID. BUZZ på vej til Danmark - og at bilen snart kommer i en større udgave

- Det har været en vild modtagelse med lange ventelister, masser af omtaler og flere priser som årets bil. Derfor har det også været svært at følge med efterspørgslen, men er der cirka 250 nye biler på vej, og ventetiden er helt ned til en uge, siger Ib Jakobsen, der er direktør i Volkswagen Erhvervsbiler.

- Jeg forventer at vi får travlt. Bilen har ramt en nerve både på designet, historien og ikke mindst den stigende interesse for at køre på 100 procent el. Det er bare en helt særlig bil, siger Ib Jakobsen videre.

Snart klar med større model

ID.Buzz blev vist frem for første gang i starten af 2022 og indtil videre er det en fem-personers udgave, der bygger videre på minibussen fra Volkswagen fra 1950, der gik under navnet Transporter og Type 2. Volkswagen har haft verdenspremiere på en syv-personers udgave, som kommer til Danmark i det nye år.

ID.Buzz blev kåret til Årets Bil i 2023, mens erhvervsmodellen ID.Buzz Cargo vandt prisen for Årets Varebil.

Siden lanceringen i 2022 er der blevet indregistreret over 400 ID.Buzz i Danmark.

Fakta om ID. Buzz:

- VW ID. Buzz har fem siddepladser og et 77 kWh-batteri, der giver en rækkevidde på op til 419 km på en opladning
- Opladningstiden fra 10 til 80 procent er 30 minutter
- Bagagerummet rummer 1.100 liter eller 2.100 liter med sæderne slået ned
- Prisen starter fra 489.995 kroner



Blodbussen er indrettet i en spansk turistbus - registreret som lastbil

I region Syd Danmark har man en busservice, som ikke kører med passagerer, men kun har gæster ombord, når den holder stille. Og så får de ovenikøbet deres egen briks og måske en lille flaske rødvin, sodavand og lidt sødt til ganen. Prisen er også lidt ejendommelig - kunden skal blot af med knap en halv liter blod skal

Af Rolf Brems

Det er Blodbussen, vi snakker om. Der findes tre af dem i Region Syddanmark - en i Esbjerg, en i Kolding og en i Odense.

Jeg har fået en aftale med Blodbanken i Odense, der ligger på Stæremosegårdsvej. Men selve bussen holder ved OUH, hvor den har sin egen plads, når den ikke er ude på sin rute til de faste tappesteder.

Der er over hundrede ansatte i Blodbanken, som har det officielle navn, Klinisk Immunologisk Afdeling, KIA.

Blodbussen blev etableret for ca. 18 år siden. Til opgaven fik man ombygget en Volvo-bus på 13 meter og indregistreret den som en lastbil. Men det havde jeg ikke måtte skrive, hvis ikke de havde fået en ny, fortæller sygeplejersken, Merete Kjær.

Materiel

- For hvis de andre busser, vi mødte, fandt ud af det, ville de ikke hilse, og det er så hyggeligt. Det med at vinke til hinanden, siger hun.

Brian Thykjær Hansen, der er tidligere Falck-mand, fortæller, at bussen indvendig ikke længere kunne leve op til kravene.

- Til gengæld var den rent teknisk i perfekt stand efter kun 280.000 kilometers kørsel og altid passet og plejet. Den blev købt af en privatmand, men hans projekt med at lave en motorsports-camper ud af bussen strandede vist. Synd, for det var et godt køretøj.

Den 16. januar 2023 fik man så synet den nye bus - en 14 meter Irizar model I8. Lige inden deadline viste det sig så, at den også er indregistreret som lastbil. Men husk at vinke alligevel.

Den nye bus er registreret 23. juni 2022, og den blev kørt direkte fra Irizar til et karrosseriværksted nær fabrikken i Nordspanien, hvor den blev indrettet. Den er grundlæggende opbygget som en turistbus, men meget af interiøret er fjernet eller skjult. Blandt andet er alle læselamper og friskluftdyser begrænset til de fem brikse og få siddepladser, eller tappe-sektioner, den er indrettet til. Der er lagt gulv, så alle stoleskinner er skjult, og så er den faktisk bygget om og indrettet som et rullende laboratorium.



Øverst. Den gamle Volvo Blodbus bygget op med et meget firkantet karrosseri.



Den gamle Volvo og den nye Irizar ved OUH. (Foto Merete Kjær)

Materiel



Her er Brian Thykjær Hansen (i forgrunden) og Merete Kjær i gang med at klargøre bussen til dagens tapninger.



Bussen klargøres, der tømmes spildevand, nyt påfyldes og ekstern strøm er sat til.

Men efter den var færdig og inden, den kom ud at rulle og leveret af en chauffør fra fabrikken, gik der bureaukrati i den. Bagerst er bussen indrettet med to+to stole og et bord i midten. Det er her, man holder pauser. Stolene var indrettet med seler, men ifølge reglerne fra Trafikstyrelsen skal passagerstole være oppe forrest og forsynes med seler. Derfor fastslog Trafikstyrelsen, at den nye blodbus var en autocamper og dermed ville udløse en afgift på over 6 millioner kroner.

Derfor har blodbussen to stole med seler lige bag fordøren - en guidestol og så førersædet.

Da bussen så var klar og stået natten over på sin plads, var der åbenbart nogen, der mente, at man skulle kaste sten på forruden. Den gamle bus havde stået i 18 år uden en skramme, og så skete dette på en ny bus. Forruden blev så skiftet, men var ikke helt tæt. Det blev lavet, men der må have været nogle spændinger, for nu er den revnet lidt.

Materiel

Teamet i blodbussen består altid af fire personer, der alle kan køre bussen - eller næsten altid. For den dag, jeg besøgte bussen, havde de en sekretær med som ikke kunne tappe blod eller køre bussen. Til gengæld har sekretæren den vigtige opgave at få oprettet donoren og få de rigtige oplysninger. Men ellers består teamet af sygeplejersker og tidligere Falck-folk. Sidstnævnte fordi de har kørekort til det hele og samtidig har en uddannelse og træning i at kunne stikke i folk. Og det skal man have, for der kommer mellem 40 og 60 donorer igennem bussen på en dag. Hver donation tager en fem-seks minutter - de øvede rejser sig og går efter tapningen, mens andre lige hviler sig på brikken en 10-minutters tid.

Sekretæren holder til på "kontoret", som ligger bag førerpladsen. Det kan lukkes af, og her skal donoren svare på, om man lider af sygdomme, allergier og fortælle om eventuel rejseaktivitet, så man er sikker på, at blodet er sygdomsfrit og ikke kommer til at gøre skade på modtageren.



Friske forsyninger af rødvin, juice og chips læsses.



Vandtanke og varmekedel.

Materiel

Som sagt er bussen indrettet som et laboratorium. Det stiller nogle krav om, at temperaturen eksempelvis ikke må overstige 22 grader. Derfor har bussen den mørkeste solfilm på sidevinduerne samt rullegardiner. Inden i bussen er der opsat følere på strategiske steder, som også giver besked til KIA, hvis personalet ikke lige selv er opmærksomme. De krav kunne den gamle bus ikke efterleve.

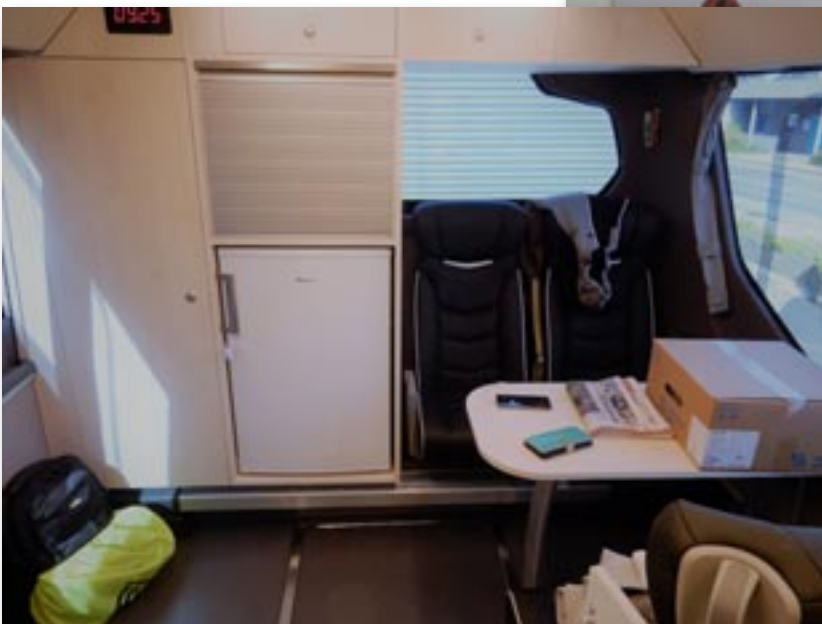
Bussen kører ud enten fra klokken 10 til 19 eller fra klokken 7 til 16. Med 9 timer om dagen betyder det, at den holder stille om fredagen. En fra teamet møder lidt tidligere ind om morgenen og klargør bussen med påfyldning af vand, tømmer spildevandsbeholder og bærer de såkaldte køleplader ind i et termoskab. Når blodet er tappet, og to prøver fra hver tapning er hældt i reagensglas, lægges posen med blod ind på kølepladerne som sørger for at holde dem nedkølet. Men også alle de andre ting, såsom drikkevarer, rødvinen som flittige donorer belønnes med, blodposer, kanyler, slanger osv. skal der være styr på, inden man kører ud i geografien. Det mest almindelige er, at donorerne har bestilt tid, men blodbussen og personalet kan også klare ad-hoc tapninger, når de forskellige formalia er overstået.



Kabel til ekstern strøm og kegler til afmærkning på de ofte snævre holdpladser findes i et af baggerummene.



Ovenfor. Betjening og overvågningspanelet til bussens vand og klimaanlæg, samt generator. Læg mærke til, at den er på 380 V. Panelet er placeret bag førersædet.



Til venstre: "Frokostbordet" bagerst i bussen med plads til fire. Her må man ikke sidde under kørslen. Af samme grund er der ingen sikkerhedsseleer.

Materiel

Bussen i Odense dækker Fyn og Langeland og kører efter en fast køreplan med den største frekvens til de største byer såsom Svendborg og Nyborg, som besøges to-tre gange om måneden, mens Hårslev på Midtfn eksempelvis får besøg hvert halve år.

- Vi skal kante os ind på nogle af pladserne, vi besøger, fortæller Merete Kjær.

- Men vi er gode til at hjælpe hinanden og stiger selvfølgelig ud og hjælper med at vinke kollegaen ind.

Når bussen er bakset på plads, trækkes der et stærkstrømskabel til de stikdåser, som holdepladserne er forsynet med. Bussen trækker op til 32 amp, så kablet har lidt større dimensioner end et til en campingvogn.

- For nogle år siden skulle vi også koble et EDB-kabel i et stik for at få online forbindelse. Men det er heldigvis slut nu, hvor vi har et trådløst netværk, siger Brian Thykjær Hansen.



Indretningen set mod forenden af bussen med blodskabene til venstre, som står på hjul og henholdsvis liftes og køres ind ved ankomst til blodbanken om aftenen.



Klappen til bagdøren, som kun fungerer som nødudgang, og som bliver slået ned ved ankomst til tæppestedet, giver en meget mere gulvplads og øger fremkommeligheden for donorer og teamet imellem.

Materiel

Skulle man komme ud for, at man ikke kan trække landstrøm, har bussen sit eget lille kraftværk, der kan startes op. Det er kapslet helt ind af hensyn til lydniveauet og ligner nærmeste en kummefryser. Et stort køleelement koblet til generatoren sørger for, at den ikke kører varm. Bussen er forsynet med vand og en elektrisk varmekedel til varmtvandshanen. Når bussen er parkeret, sænker man fire hydrauliske støtteben ned, så bussen ikke gynger, når donorerne stiger ombord - eller står og rokker i vinden. Skulle teknikken svigte, kan man hæve og sænke dem manuelt.

Bagerst i højre side har bussen en lift, og når dagen er omme, kører man termoskabet med alle kølepladerne, som nu er meget tungt, ud på liften, sænker den ned og ruller det ind på laboratoriet i bygningen på OUH.

- I den gamle bus skulle man stige ind omme bagved. Nu stiger man ind og ud foran, siger Brian Thykjær Hansen og fortsætter:

- Det har givet lidt udfordringer, når donorerne står og banker på ved bagdøren. Fordøren holdes lukket, og folk skal så selv lukke sig ind med et tryk på en knap, som er gjort mere synlig. Inden i bussen har man for at skabe mere gulvplads monteret en klap, som kan sænkes ned over trappen til bagdøren. Den plads gør også, at donorer og personale lettere kan komme forbi hinanden. Bagdøren har kun den funktion, at den virker som en nødåbning. Derfor



Til venstre: Blodskuffe med køleplade i bunden - disse tages ud og nedkøles hver aften ved ankomst til bussens standplads.

Til højre: Generator med køleaggregat. Læg mærke til at den kan køres ud for service med mere. Startbatteriet er placeret oven på hyl- den.



Materiel

skal klappen være slået op under kørslen, hvilket en meget høj hyletone nok skal minde chaufføren om, hvis den ikke er, demonstrerer Brian Thykjær Hansen.

Han har været tilknyttet blodbussen i syv år og ser arbejdstiderne "hvor man er hjemme hver aften", som han udtrykker det, som en vigtig del.



Betjeningspanelet for de fire stabilisatorben og stabilisatorbenet i funktion.

Hvad jeg også fornemmer er den gode og positive stemning i teamet. Det virker som om, de hygger sig og er glade for deres arbejde, selvom man med et glimt i øjet må sige, at det er temmelig blodigt.



Brian Thykjær Hansen tog førersædet denne dag - en opgave man skiftes til.

Førepladsen i Irizaren er en i øvrigt flot og overskuelig arbejdsplads.



Det lille kontor, hvor donoren først skal lade sig registrere og svare på spørgsmål - ofte en formalitet for de garvede donorer.

Fakta om donorblod:

Blodet bliver testet:

- Det er vigtigt at afgøre, hvilken blodtype det donerede blod har. Dette bestemmes derfor som noget af det første, når man som ny donor har været til tapning, således at blodet kun doneres til patienter med en kompatibel blodtype. Ved alle senere tapninger bliver blodtypen kontrolleret igen for at være helt sikker på, at der ikke sker en forbytning af blodposerne

Blodets anvendelse:

Blodet bliver brugt til at behandle patienter på hospitaler i hele Danmark. Den største del af det tappede blod går til kræftpatienter, men flere andre patienter er også afhængige af blod fra blod-donorer. Overordnet går blodet til behandling af tre grupper af patienter:

- Ca. 40 procent af blodet bruges til kræftbehandling
- Ca. 30 procent af blodet bruges ved fødsler og operationer
- Ca. 30 procent af blodet bruges til patienter med kroniske sygdomme

Interesserede kan læse mere om at være bloddonor [her](#):

Materiel



Briksene er klar. Der hersker en meget afslappet, men også professionel atmosfære i bussen, som trods sine apparater og medicinske udstyr virker meget indbydende. Brian Thykjær Hansen lagde arm til Merete Kjærs nål.

Om den nye blodbus fra Irizar:

- Teknisk totalvægt: 26.800 Kg
- Totalvægt: 26.000 Kg
- Egenvægt: 18.730 Kg
- Køreklar vægt: 19.595 Kg (Minimum)
- Motor: 530 Hk DAF Dieselmotor
- Slagvolumen: 12,9 liter
- Største effekt: 530 hk/390 kW
- Antal cylindre: 6
- Akselantal: 3
- Trækkende aksler: 1
- Største akseltryk (bogie): 18600
- Euronorm: Euro 6

Bussen bliver serviceret hos DAF i Brabrand.



De tre demonstrationsbusser parkeret foran Messecentret i Stuttgart og klar til et par dage med kørsel i det kuperede område. De to 12 meter busser bagerst blev præsenteret i to versioner - en for regionalkørsel og en bytrafik.

Nye dieselbusser blev kørt frem i historiske omgivelser

Nogen siger, det bliver sidste generation med en dieselmotor, andre er mindre skråsikre og mener, at EU har forregnet sig med henblik på den grønne omstilling og siger, at el-busser med den nuværende kapacitet ikke kan dække markedet for regionale busser. For nuværende er mange trafiksel-skabers krav, at bussernes rækkevidde dækker et dagsløb uden en ekstra opladning i trafikdøgnet - eller en dyr ladeløsning ved en endestation. Tag med på rejse i Stauferland, og bliv klogere på de nye Setra 500 - og området de kommer fra

Af Rolf Brems

Vi er sat i stævne i Stuttgart af Setra-teamet, nok ikke en tilfældighed, da Setra er en del af Daimler-koncernen som igen udspringer i Stuttgart området, hvor man for 125 år siden indsatte den første motoriserede bus i en rute på 30 kilometer mellem Künzelsau og Mergentheim. Som en by i byen kan man se Mercedes-fabrikkerne i Stuttgart, kendetegnende ved en Mercedes stjerne på taget.

Setra's nyeste model, 500 LE, som vi blev præsenteret for i tre versioner, er udviklet til regional og interregional kørsel. LE betyder Low Entry, altså en lav indgang og alle tre har et fladt gulv frem til bagakslen, hvorfra der så er podestre, som vi kender det fra andre dieselbusser.

Materiel

500-serien er også en hybrid bus. Typen har en el-motor imellem motor og gearkasse, der virker som en generator, når der bremses eller man bare slipper foden fra speederen. Det er et system, hvor chaufføren skal holde en god kørestil, så der genereres strøm til batterierne, der ligger i to moduler på taget. Den elektriske motor drives af batterierne på 48 V, og som egentlig kun forbedrer accelerationen - altså ikke som eksempelvis Volvo - sætter bussen i gang op til for eksempel 20 km/t, før dieselmotoren går i indgreb.

I alt vil 500 LE komme i fire versioner med den korteste S 510 LE på 10,51 meter, en S 515 LE på 12,20, en S 516 LE på 12,9 meter - og den fjerde S 518 på 14,52 meter, der er en tre-akslet model, der ikke fås i hybrid. De tre første modeller forventes at være på gaden i dette efterår, mens den lange ventes i foråret 2024.

Alle de to-akslede modeller er udstyret med en seks-cylindret rækkemotor OM 936 på 7,7 liter, som yder op til 220 kW eller 299 hk, men vil også udbydes med en version på 260 kW eller 354 hk. Den lange tre-akslede vil få en motor på 10,7 liter som yder 290 kW eller 394 hk.

De tre modeller, som vi prøvekørte, var med to døre i forskellige kombinationer med henholdsvis enkelt- og dobbeltdøre, men kan alle fås med tre døre. Dørenes åbne-funktion kan vælges, om de skal åbne indvendigt eller som udvendige svingdøre. De kan leveres med hurtigvirkende døre, som er velegnet til bytrafik med mange stop, og med døre som "strammer op" som man kender det fra turistbusser. De er velegnet til længere ture med færre stop, og giver så også en mere lydsvag kørsel.

I Tyskland inddeler man busser i klasser alt efter, hvad de er mest velegnet til.

Klasse I er beregnet til bytrafik og kaldes Inter Urban eller Urban City, som kommer lidt ud i periferien af byen. Klasse II er, hvad vi betegner som en rutebil, dog uden bagagerumsplads, men med flere siddepladser. Typen kalder de Urban Regional og kører typisk ud til de omkringliggende landsbyer. Til passagererne er der monteret USB-stik af både den gamle og nye type.

Pilotens arbejdsplads

Indretningen og betjeningen af de forskellige knapper og funktioner for chaufføren, kan også bestilles i tre varianter. I Tyskland har man skelet til luffartsindustrien, når det gælder opbygningen af et cockpit med ens betjeningsgreb og piktogrammer på knapperne. Det tilstræber man også for førerpladser for buschauffører, hvor man i nogle selskaber

Her er førerpladsen i VDV-udgaven - mere beregnet til bytrafik og hyppige chaufførskift.



Materiel

måske opererer med fire-fem forskellige typer busser, og hvor chaufførerne på en god dag måske kommer ud i dem alle. Det kan godt give lidt udfordringer, hvis knapperne ikke er placeret hensigtsmæssigt - eller diametralt modsat i de forskellige modeller, så chaufføren oplever en forvirret arbejdsplads. På nogen modeller vil betjeningsgreb og knapper måske være direkte malplacerede. Derfor har sammenslutningen af tyske transportfirmaer, Verband Deutscher Verkehrsunternehmen - forkortet VDV - vedtaget nogle standarder, som man gerne ser at fabrikanterne bruger i deres køretøjer for at ensrette førerpladserne.

Denne VDV-standard kan også tilbydes i Setra 500-serien. Det var dog kun den ene bus, en 515 LE City, som var udstyret med en VDV-førerplads. Det betød, at knapper til døre og hæve/sænke funktionen var placeret, så chaufførerne skulle bruge mindst mulig energi på at betjene de oftest benyttede knapper. I de to andre, den korte model, som de kalder Cockpit Basic City, samt versionen de kalder Cockpit Basic, som var i Klasse II-modellen, og som til forveksling ligner førerpladsen i en turistbus, var indretningen noget anderledes, men absolut brugervenlig og overskuelig.

Alle tre busser har en elektronisk håndbremse, som aktiveres når man sætter bussen i frigear, eller forlader førersædet.

Standart i alle modeller er regncensur, fartpilot og en "Brake Assist", som via en radar læser trafikken på vejen og selv bremser bussen - eller giver en høj audioalarm. Bybusser kan godt være underlagt andre krav til automatisk bremsefunktion, da passagererne ikke behøver at være fastspændt og oftest står op.

I alle tre modeller var der et funktionsrat til fartpilot og radioanlæg, samt til multifunktionsskærmen placeret i panelet i midten ud for chaufføren, og som kunne give et utal af oplysninger om bussens tilstand.

Det rigtige gear

Alle modellerne kan udstyres med forskellige gearkasser, GO 190, GO 250, ZF EcoLife 2, Voith Diwa NXT.

Det var den fuldautomatiske GO 250-8 PowerShift, som er bygget over en manuel gearkasse, som sad i to af prøve-



Chaufføren behøver ikke at skulle lede efter så mange knapper, der er et flot udstyret multifunktionsrat, og de mest gængse knapper til døre og hæve/sænke er sat til højre for rattet.

Materiel

modellerne. Modellen til bykørsel var dog udstyret med en Voith-gearkasse. Alle modeller er udstyret med Predictive Powertrain Control (PPC), der er en fartpilot som "snakker" sammen med det indbygget navigationssystem, og som udnytter de topografiske forhold på vejen for at spare brændstof. Det kommer selvfølgelig kun til sin ret ude på landevejen, hvor trafikken ikke er tæt. Navigationssystemet er opdateret til alle hoved- og biveje i Europa.

Motoren i 500-klassen lægger sig ifølge Setra's repræsentanter tæt på de nye Euro 7 krav, som kommer i 2025. Brændstoftanken på alle modeller rummer 300 liter med en Ad-blue tank på 53 liter. Alt lys på bussen - både indvendigt og udvendigt - er LED-lys, der er designet til at skulle holde hele bussens levetid.

Ilagt præsentationen fra Setra's side, havde man valgt at prøvekørslerne skulle foregå 50 kilometer øst for Stuttgart i og omkring byen Schwäbisch Gmünd. Ruten havde Event-manager Frank Wolf valgt for samtidig at vise "sit" hjemområde og derfor kendte særdeles godt.



Arbejdsskitse til designet af den nye Setra 500.

Tegningen her viser, at der er tænkt på chaufføren og hans behov i hverdagen. Plads til iPad og telefon samt vådt og tørt.





Det ikoniske billede af en Mercedes Roadster fra 1927 foran datidens nye Bauhaus byggestil.

En anden ting, man havde valgt, var at fortælle og vise lidt om designet af bussen og den tidløshed, som den repræsenterer. Det gjorde man ved at inviterer deltagerne til en af Stuttgart's meget berømte bygninger, tegnet af den meget kendt arkitekt Otl Aicher fra Ulm, som "opfandt" den tyske Bauhaus stil.

Bilkulturens vugge

Som før nævnt havde teamet fra Setra valgt området omkring Stuttgart til prøveførslen for samtidig at vise, hvorfra bussen og dens fædrene ophav kommer. Stuttgart ligger i det gamle kongerige Württemberg, som indtil 1803 havde været et fyrstendømme. Monarkiet i Tyskland sluttede med afslutningen af første verdenskrig.

Busmærke viste nyt på 70-årsdag

Læs mere side 30 - 39

Busoperatør holdt linje-jubilæum

Læs mere side 62 - 69

Magasinet Bus har været i Ulm - og hørt historien om en karetmager

Læs mere side 47 - 59

Status-notat:

Det går den rigtig vej med luftkvaliteten

Læs mere side 18

Undersøgelse:

Bedre bilsystemer kan give flere passagerer i bus og tog

Læs mere side 6

Trafikselskab:

El-busser kører billigere end dieselbusser

Læs mere side 10

Materiel



Setra's 500-model foran den samme bygning anno 2023.

Området omkring Württemberg var et driftigt og teknisk meget veludviklet område, som har fostret mange af automobilens skabere, der senere har lagt navne til de store og verdenskendte bil-mærker, herunder også legetøjstog til børn og voksne.

Daimler-Benz, som det hed ved stiftelsen i 1926, har sit hovedkvarter i det sydvestlige Stuttgart, der ligger i delstaten Baden-Württemberg. Man kan ikke undgå at se de store fabriksbygninger, når man kører på A 8. Hovedsædet ligger tæt på Manfred Rommel Lufthavnen, der er opkaldt efter en tidligere borgmester og søn af ørkenræven Erwin Rommel, som ledede slaget om Nordafrika under Anden Verdenskrig.

Karl Kassbohrer (1864-1922) kom fra Ulm, der ligger længere østpå i Baden-Württemberg. Karl Kassbohrer var manden bag Setra, som på tysk betyder selvbærende (selbsttragend), og er navnet for den konstruktion, som så dagens lys i 1929 der siden blev prototypen for fremtidens busser. Derfor emblemet "K" fra Kassbohrer på bussens snude og på rattet.

I Magasinet Bus 6 - 2021 fortalte vi historien om Karl Kassbohrer. Interesserede kan hente Magasinet Bus 6 - 2021 [her](#):

Materiel

Robert Bosch, 1861 -1942 kom også fra Ulm. Firmaet Robert Bosch GmbH, som nok ikke behøver den store præsentation, er en tysk industrikoncern med hovedsæde i Gerlingen, udenfor Stuttgart. Bosch er verdens største underleverandør til bilindustrien og producerer blandt andet bremsesystemer, brændselsindsprøjtningssystemer og tændingssystemer.

Ernst Heinkel, 1888-1951, som konstruerede fly gik i luften for første gang i 1911 med sin Albatros tæt på den nuværende lufthavn. Tæt på at omkomme var han også under et flystyrt. Heinkel grundlagde senere sin flyfabrik i Warnemünde og var én af de første med et jetdrevet luftfartøj.

De færreste har sikkert hørt om Albert Friedrich, men de fleste om Unimog. Albert Friedrich er fra Schwäbisch Gmünd, hvor han arbejdede som flyingeniør med blandt andet flymotorer. Tyskland var efter krigen af de vindende parter bandlyst at bygge noget, som kunne bruges til krigsførelse. Derfor mente Albert Friedrich at han fik en god ide, da han konstruerede en ny form for en traktor, som han kaldte en Unimog. (Universal-Motor-Gerät). Det var i 1946 og produktionen startede i 1948 i Göppingen. I efteråret 1950 overtog Daimler-Benz produktionen, som blev flyttet til Gaggenau. Unimog'en ligger på listen over verdens mest alsidige køretøjer og er indtil videre solgt i 500.000 eksemplarer - i 30 forskellige modeller.

En anden verdensomspændende fabrik fra Göppingen er legetøjsfabrikken Märklin. Den lå på samme gade som Unimog-fabrikken og har siden 1920'erne produceret det, som de nok mest er kendt for, nemlig modeltog. Spøgefugle har siden sagt, at modeltog er som kvindebryster: De er beregnet til børn, men det er mænd, der har den største glæde.



Märklinfabrikken i Göppingen, hvor man har produceret legetøj og modeltog i over 100 år.

Materiel

Det var i Schwäbisch Gmünd, vi fik fremvist busserne, og i området nord herfor at prøvekørslerne foregik. Schwabish Gmünd var som by indtil for 10 år siden en noget nedslidt og trist industriby med en række faldefærdige industribygninger langs med Remsfloden. Hele kvarteret i midtbyen blev revet ned og erstattet af nye bygninger, hoteller og den nye "Gold und Silber" terning - som dog ikke er en hel terning, men har flere facetter. Terningen rummer en restaurant og er vartegnet for guld- og sølvmedebyen, som den er mest kendt for.

Og farven? Ja, jeg kan ikke lade være med at drage en sammenhæng til Setra's honninggule Serie 500 prototyper. Døm selv.

Busser og Bauhaus.

Men vi fik ikke lov at slutte her. Teamet havde besluttet, at det hele ikke skulle handle om køretøjer, så inden, vi blev sat af i lufthavnen, kom der design og arkitektur på programmet.

Området omkring Württemberg er også kendetegnet for arkitektonisk nytænkning og design med blandt andet Zeppelinlineren Bodense samt Stuttgart TV Tower. Men der, hvor Setra's chefdesigner Stefan Handt valgte at tage os hen, var til en ikonisk bygning, som repræsenterede en total nytænkning dengang, den blev bygget for næsten 100 år siden, i 1927. Bygningen ses på billederne på side 48 og side 50.

Bygningen, der er bygget i det, som siden blev kendt som Bauhaus-stil, skulle danne grundlag for fremtidens boliger og give familier, der levede i fugtige og usunde baggårdshuse, en sundere og lysere hverdag.



Den første Unimog fra 1947.

Materiel

Arkitekten bag var den schweizisk fødte arkitekt Charles-Edouard Jeanneret, som senere kaldte sig Le Corbusier. Og Bauhaus-stilen ændrede også synet på fattigdommen og de usle levevilkår, som mange tyskere levede under - og førte faktisk til lovkrav om boliger. Blandt andet at der skulle være sanitet, centralvarme og elektricitet. Den viste bolig er i dag et museum, men ligger blandt en større bebyggelse, bygget efter samme opskrift.

Husene som måske efter nutidens standard ikke er ret store, kompenserede ved at have skydevægge til at dele stuen op, så den kunne bruges til to soveværelser, men også skydedøre og udklappelige senge for at spare plads. Hitler mente, det var for venstreorienteret og ville lade det rive ned, men inden det kom så vidt, fik han andet at tænke på.

Og det er tydeligt at Stefan Handt havde valgt at lade sig inspirere til 500-seriens design, måske lidt "back to basic" med nogle klare og firkantede linjer, ganske som bygningen, busserne er fotograferet foran. Bygningen, der i øvrigt kan rumme to familier, har en have på taget, som kan benyttes enten til rekreative formål, eller som nyttehave.



Silber und Gold-bygningen i Schwäbisch Gmünd, som rummer en restaurant.

Materiel

Bussens todelte vinduespartier adskilt af en bred ramme skal vise, hvor bussen er delt op, hvor det flade gulv er - og hvor man sætter sig op i højden.

Det er ikke første gang, at Daimler-koncernen bruger bygningen som inspiration eller blikfang. I 1928 blev den brugt til at markedsføre en Mercedes-Benz 8/38 hk Roadster.

Det bliver spændende at se, hvordan en bus foran bygningen vil se ud om 100 år - ikke mindst, hvilket drivmiddel den har.

Om Verband Deutscher Verkehrsunternehmen:

Interesserede kan læse mere om Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, VDV, [her](#):

I Magasinet Bus 9 - 2023 fortæller Rolf Brem om, hvordan de nye Setra 500-modeller er at køre i set fra hans plads bag rattet.

Hvis du ikke allerede får Magasinet Bus direkte i din mail-boks, når det udkommer, kan du bestille det [her](#):



I Magasinet Bus 9 - 2023 fortæller Rolf Brem om, hvordan de nye Setra 500-modeller er at køre i set fra hans plads bag rattet.

Podcast har gode råd - hvis du bliver sur bag rattet

Mange oplever egen eller andres vrede, når de er uden at køre på vejene. Det kan både ødelægge det gode humør og skabe farlige situationer. Energiselskabet OK kommer med et par gode råd om, hvad man kan gøre for at undgå vejvrede - og har udgivet en podcast om emnet

Bliver du irriteret over andre bilisters mystiske manøvrer, eller har du oplevet, at de virker frustrerede og måske kører aggressivt? Så er du langt fra den eneste.

Psykolog Jens Einar Jansen, der er ekspert i vredeshåndtering, peger på, at der er flere årsager til, at vi bliver sure i trafikken. Især tre scenarier går ofte igen.

- Det første handler om manglende fremdrift, måske har man travlt og bliver irriteret over, at det hele går for langsomt. Det andet er, at man synes, at andre laver en fejl. Det irriterer os, og det er noget, vi reagerer stærkt på. Især hvis andre laver en fejl, der bringer sikkerheden i fare, siger Jens Einar Jansen og fortsætter:

- Det tredje scenarie er, at vi reagerer på, at andre bliver vrede og viser det ved at gestikulere, råbe eller køre aggressivt. Det provokerer og kan være med til at eskalere situationen.

Vejvrede skaber utryghed

En undersøgelse foretaget af GF Fonden i 2022 viser, at over halvdelen af de adspurgte bilister inden for de seneste tre måneder oplevede aggressiv opførsel fra andre trafikanter. Undersøgelsen viste også, at næsten hver tredje bilist selv har udvist vrede på vejene.

Jens Einar Jansen peger i den forbindelse på, at det er ikke optimalt at hidse sig op bag rattet, for det går både ud over ens eget humør, trafiksikkerheden og kan potentielt også være skidt for ens relationer, hvis det sker ofte. For eksempel kan medpassagerer og børn på bagsædet blive utrygge, hvis der kommer udbrud, fagter og kommentarer. Jens Einar Jansen forklarer videre, at man som manden eller kvinden bag rattet kan gøre noget for at undgå, at ens egen og andres vrede påvirker køreturen. Blandt andet ved at fjerne stress-aspektet, som tit kommer af at være lidt for sent på den.

- Hvis man kan undgå at være tidsoptimist og måske planlægge sine ture lidt bedre, så er man kommet langt. Så kan man bedre nyde turen, siger Jens Einar Jansen.

Han mener, at det helt overordnet handler om at beslutte sig for, at det er noget, man vil gøre noget ved og tage ansvar for.

- Det er en god idé at tænke over, hvad det er for nogle situationer, der gør én vred og lægge en plan for, hvad man vil gøre næste gang, så det ikke påvirker dig så meget, siger han.

Hvis man vil høre mere om vejvrede og have flere tips, der gør turene bedre, roligere og mindre stressende, kan man finde OK's podcast om vejvrede og de gode råd **her**:

OK's podcast, Co-driver, kan også findes i Apple Podcasts, Google Podcasts eller på Spotify.



Energiselskab har fået ny markedschef for transportområdet

Henrik Dehn (tv) træder officielt tilbage som markedschef for Transport i OK 1. september, hvor Claus Skipper overtager posten fuldt og helt. (Foto: OK)

Claus Skipper, der er 47 år og tidligere salgschef i Continental, er ny markedschef for transportområdet i energiselskabet OK. Claus Skipper, der har stor erfaring fra transportbranchen, tager over efter Henrik Dehn, der har været markedschef hos OK i over 11 år og samlet har været over 40 år i olie- og energibranchen

Claus Skipper tiltrådte som markedschef for transportområdet 1. juni og har ind til nu kørt et tæt parløb med Henrik Dehn, som officielt træder tilbage 1. september efter godt 11 år som markedschef i OK.

- I OK er vi glade for at kunne byde Claus Skipper varmt velkommen. Vi ser ham som det perfekte match, så vi fortsat kan sikre en stærk, god og solid udvikling på transportområdet. Claus har bevist, at han kan skabe flotte resultater uden at gå på kompromis med medarbejdertilfredsheden og ikke mindst kundetilfredsheden, og derfor er jeg sikker på, at han er den rette til at løfte opgaven, siger Claus Linnemann, der er OK's markedsdirektør for erhvervsområdet.

- Der skal samtidig lyde en stor tak til Henrik Dehn, der igennem mere end 11 år har udviklet transportforretningen markant og sammen med sit team har skabt flotte resultater, tilføjer han.

Fremtidens energiløsninger i fokus

I transportsektoren er der et stigende fokus på at implementere grønne og innovative løsninger for at imødekomme fremtidens transportbehov. Claus Skipper ser frem til at tage fat på udfordringerne sammen med sit nye team.

- Det er fantastisk at vende tilbage til energi- og transportsektoren, ovenikøbet til OK, som i dag er markedsleder på transportområdet, og Henrik Dehn har været god til at dele ud af sin erfaring og ekspertise i den første tid, siger Claus Skipper og fortsætter:

- Fremtidens energiløsninger byder på en bred vifte af muligheder til transportkunderne, herunder e-mobilitet, hvilket jeg ser meget frem til at skulle lede OK ind i sammen med mine gode kolleger i OK Transport.

Én af disse kolleger bliver Henrik Dehn, der fortsætter i OK et stykke tid endnu. Han skal i den kommende periode fokusere på OK's introduktion af ladeløsninger til den tunge transport.

- Efter mere end 40 år i olie- og energibranchen er det tid til, at jeg lige så stille trækker mig tilbage for at fokusere på andre ting. Inden jeg trækker mig helt tilbage, ser jeg frem til at igangsætte OK's introduktion af el-ladeløsninger til den tunge transport, siger Henrik Dehn.

Til efteråret vil skiftet blive markeret med en officiel reception, hvor man kan sige farvel til Henrik Dehn og hilse på Claus Skipper.

Om Claus Skipper:

- Claus Skipper har brugt størstedelen af sin karriere i transportbranchen og har mange års erfaring fra flere forskellige virksomheder - eksempelvis Continental, Iveco Buses, Evobus og Shell. Claus er 47 år og bor sammen med sine to børn i Dragør. I sin fritid nyder han sit sommerhus i Vendsyssel, hvor han også oprindeligt stammer. I Dragør er han engageret i frivilligt arbejde i den lokale idrætsforening.



De er til at få øje på - stærekasserne uden stære, men med automatiske kameraer, der foreviger bilister, der kører forbi med en for høj hastighed. Her på Grenaavej i Aarhus.

Bilister bliver stadig foreviget i skiltede fartkontroller

Selvom bilisterne på vejene i Danmark er blevet bedre til at holde farten nede på de 20 strækninger, hvor der er opsat permanent fartkontrol, var der alligevel godt 25.000 bilister, der kørte for hurtigt forbi kameraerne og dermed blev foreviget - og som dermed måtte betale en bøde for at køre hurtigere end tilladt

Nye nye tal fra Rigspolitiet, som forsikrings-selskabet Gjensidige har analyseret, viser, at Staten - og der med det danske samfund - har siden 2021 har fået 111.182.200 kroner ind på den automatiske fartkontrol, der blev opsat på udvalgte vejstrækninger.

Men selvom størekasserne, som kasserne med den automatiske fartkontrol er blevet navngivet, har indbragt mange millioner kroner i statskassen, så er størekasserne succesfulde. For antallet af bilister, der er blevet foreviget af størekassernes kameraer, er faldet markant i samme periode. Hvor der i 2021 var 42.085 sager om hastighedsoverskridelser ved landets 20 størekasser, faldt det tal til 25.753 sidste år.

Udviklingen lader til at fortsætte i år, hvor der i årets første fire måneder er blev oprettet 3.926 sager i forbindelse med størekasser.

Henrik Sagild, der er direktør for skade i Gjensidige, kalder udviklingen for enormt positiv og peger på, at størekasserne har haft en positiv indvirkning på trafiksikkerheden.

- De strækninger, hvor der er opsat størekasser, blev særligt udvalgt, fordi der både blev kørt for stærkt og skete for mange ulykker. Og når vi ser så stort et fald i sager om hastighedsoverskridelser på samtlige strækninger, så er det et tydeligt tegn på, at indsatsen virker, og det er i sig selv meget positivt, siger han.

Men på trods af succesen med at få nedbragt hastigheden på strækningerne med størekasser, så håber Henrik Sagild, at de samtidig er med til at give bilister en øget bevidsthed om konsekvenserne ved at køre for stærkt.

- Højere fart giver større risiko for ulykker, og derfor er for høj fart også skyld i alt for mange ulykker hvert år. Derfor er det mit håb, at bevidstheden om ikke at blive blitzet i en størekasse også giver en mere generel forståelse for vigtigheden af at overholde fartgrænserne på strækninger uden permanent fartkontrol, siger han.

De fem størekasser med flest sager siden 2021:

- Vildsundsvej 6,3 kilometermærket, Nykøbing Mors: 17.881
- Gaabensvej, Nykøbing Falster: 11.612
- Vildsundsvej 6,7 kilometermærket, Nykøbing Mors: 7.845
- Aalborgvej, Aabybro: 5.617
- Bogensevej, Odense: 5.383

(Kilde: Gjensidige og Rigspolitiet)

Analyse sammenligner den forventede tilbagetrækningsalder blandt 69 jobgrupper

Der er stor forskel på, hvornår forskellige faggrupper forventer at trække sig tilbage fra arbejdsmarkedet. Det viser en undersøgelse, som Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø har gennemført ved at spørge en gruppe på godt 14.00 mennesker over 50 år. Øget fleksibilitet, økonomi, bedre fysisk og psykisk arbejdsmiljø spiller ind, når man beslutter sig for at gå på pension eller fortsætte med at arbejde

Pædagog, leder eller fængselsbetjent. Den forventede tilbagetrækningsalder varierer meget på tværs af faggrupper.

Spørger man for eksempel pædagoger, regner de med at forlade arbejdsmarkedet, når de er knap 65,6 år, mens eksempelvis elektrikere forventer at gå på pension, når de er 67,6 år.

Blandt de beskæftigede på tværs af alle jobgrupper er den forventede tilbagetrækningsalder 67 år.

Det fremgår af en analyse, der sammenligner den forventede tilbagetrækningsalder blandt 14.690 beskæftigede over 50 år i Danmark.

Analysen viser også, at blandt de kørende på transportområdet har bus- og taxichauffører, lokomotivførere med flere har en forventet tilbagetrækningsalder på 67,1 år, mens lastbilchauffører har en forventet tilbagetrækningsalder på 67,3 år, og lager- og transportarbejdere har en forventet tilbagetrækningsalder på 66,1 år. Til sammenligning er tilbagetrækningsalderen blandt de siddende på transportområdet - speditører og ekspeditører med flere - på 66,7 år.

Analysen er en del af forskningsprojektet SeniorArbejdsLiv og bygger på detaljerede data fra en tidligere offentliggjort rapport.

Her fremgår det også, at det især er vigtigt med øget fleksibilitet, økonomi, bedre fysisk og psykisk arbejdsmiljø, hvis seniorerne skal blive på arbejdet flere år end de ellers havde forestillet sig.

- Halvdelen af seniorerne svarer, at de vil blive længere, hvis der var mulighed for at gå på nedsat tid eller deltid og knap halvdelen svarer, at de ville blive længere, hvis de blev tilbudt flere seniordage. Det handler om at opnå en bedre balance mellem arbejde og fritid, så man også kan nå nogle af de ting i livet, der ikke kun handler om arbejdet, siger Lars L. Andersen, der er professor på NFA.

Fysisk krævende arbejde

Listen på i de alt 71 jobgrupper viser, at det især er jobgrupper med fysisk eller psykisk krævende arbejde eller en kombination af et hårdt både fysisk og psykisk arbejde, der forventer en tidlig tilbagetrækning.

Arbejdsforhold

Jobgruppe	Ved hvilken alder forventer du at forlade arbejdsmarkedet helt?
Undervisere og forskere ved universiteter	69,0
Læger	68,8
Maskinførere	68,6
Journalister	68,3
Bibliotekarer og beskæftigede med kultur	68,1
Psykologer	68,1
Specialundervisere	67,9
Naturvidenskabelige teknikere	67,8
Ingeniører og arkitekter	67,8
Elektrikere	67,6
Socialrådgivere	67,5
Slagtere, bagere og fiskehandlere	67,5
Samfundsvidenskabelige akademikere	67,4
Lastbilchauffører	67,3
IT-teknikere	67,3
Ledere	67,3
Portører mfl	67,3
Butkssælgere	67,3
Jurister	67,3
Bude og kurierer	67,2
Gartnere og landmænd	67,2
Naturvidenskabelige akademikere	67,2
IT-konsulenter	67,2
Montører	67,1
Bus- og taxachauffører, lokoførere mfl	67,1
Maskinoperatører mfl	67,1
Salgs- og indkøbsagenter	67,1
Undervisere ved erhvervsskoler	67,1
Tekniske tegnere	67,0
Gns. forventet tilbagetrækningsalder	67,0
Brandmænd, reddere og sikkerhedsvagter	66,9
SOSU'er	66,9
Ejendoms- og rengøringsinspektører	66,8
Servicefag i øvrigt	66,8
Gymnasielærere	66,8
Smede	66,8
Speditører og ekspeditører mfl	66,7
Tømnere og snedkere	66,7
Direktions-, læge-, og advokatsekretærer	66,7
Sygeplejersker	66,7
Præcisionshåndværkere	66,7
Skolelærere	66,7
Produktionsmedarbejdere	66,6
Bygge- og anlægsarbejdere	66,6
Specialpædagoger	66,6
Laboranter	66,6
Fysio- og ergoterapeuter	66,6
Sundhedsarbejdere uden nærmere angivelse	66,6
Jord- og betonarbejdere	66,5
Mekanikere	66,5
Bogholdere	66,5
Farmaceuter, tandlæger og dyrlæger	66,5
Regnskabsmedarbejdere	66,4
Kontomedarbejdere og sekretærer	66,4
Passagerservicemedarbejdere	66,4
Told- og skattemedarbejdere	66,3
Rengøringsassistenter	66,2
Revisorer, rådgivere og analytikere	66,2
Køkkenmedhjælpere	66,1
Lager- og transportarbejdere	66,1
Nærings- og nydelsesmiddelindustrimedarbejdere	66,0
Murere, VVS'ere mfl	66,0
Farmakonometer og bioanalytikere	66,0
Køkke og tjenere	65,9
Dagplejere og børneomsorgsbeskæftigede	65,8
Pædagoger	65,6
Pædagogmedhjælpere	65,6
Klinikassistenter, sundhed	65,5
Militærpersonale	65,1
Politi og fængselsbetjente	64,5

Kilde: Professor Lars L. Andersen, SeniorArbejdLiv, 2023

Arbejdsforhold

- Nederst på listen ligger eksempelvis pædagoger, politi og fængselsbetjente og har dermed den yngste forventede tilbagerækningslader. Generelt kan man finde jobgrupper nederst på listen, der har høje fysiske og psykiske krav i arbejdet, siger Lars L. Andersen og fortsætter:

- Det er derfor vigtigt at sikre et godt arbejdsmiljø. Det kan for eksempel handle om at organisere arbejdet godt, bruge tekniske hjælpemidler til tunge løft, og at fremme positive faktorer i de psykiske arbejdsmiljø såsom anerkendelse, indflydelse og samarbejde. Det er nemlig nogle ting som man kan arbejde med ude på de enkelte arbejdspladser.

Folkepensionsalderen er i dag 67 år. Den stiger til 68 år i 2030, 69 år i 2035 og forventes at stige yderligere til 70 år i 2040.

Om analysen:

- Deltagerne fik stillet spørgsmålet: "Ved hvilken alder forventer du at forlade arbejdsmarkedet helt?"
- Deltagerne skulle svare med et tal (alder i år)
- Herefter er der beregnet et vægtet gennemsnit på jobgruppene. Jobgrupper med under 20 respondenter er frasorteret. Jobgrupperne varierer i størrelse og der vil derfor være en vis statistisk usikkerhed forbundet med tallene fra små jobgrupper
- Analysen er lavet på baggrund af data fra medarbejderundersøgelsen i forskningsprojektet SeniorArbejdsLiv. Der er anvendt statistiske vægte i forhold til alder, køn, uddannelse, region, herkomst, familietype, og familiens disponible indkomst, så resultaterne er repræsentative for målgrupperne i Danmark
- 14.690 beskæftigede har svaret på spørgeskemaet i 2022
- SeniorArbejdsLiv er finansieret af TrygFonden

Om Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø:

- Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø (NFA) forsker, formidler og uddanner og bidrager dermed til at udvikle et sundt og sikkert arbejdsmiljø i Danmark

Analyse:

Arbejdsmarkedsuddannelser øger ufaglærtes beskæftigelse og løn

Ufaglærte lønmodtagere har gavn af opkvalificering gennem arbejdsmarkedsuddannelserne (AMU), der giver en positiv, varig effekt på både beskæftigelsesgrad og løn. Det fremgår af en analyse fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd. Effekten indtræder allerede få måneder efter deltagelse i et AMU-kursus

Ifølge analysen fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd er beskæftigelseseffekten på tre-fem timer om måneden, og løn-effekten er på 500-1.500 kroner om måneden. Trods den positive effekt af AMU-kurser er der færre ufaglærte lønmodtagere, der vælger at tage et AMU-kursus

Analysens hovedkonklusioner:

- Beskæftigelsesgraden stiger med to-tre procentpoint for ufaglærte, der deltager i AMU. Stigningen kan komme fra lavere ledighed eller en stigning i timetallet blandt kursusedtagerne
- Ufaglærte lønmodtagere oplever en løneffekt på 500-1.500 kroner om måneden. Denne effekt er signifikant og ses allerede få måneder efter påbegyndt AMU
- Opkvalificering gennem AMU er et vigtigt redskab til at sikre en stærk arbejdsmarkedstilknytning blandt ufaglærte lønmodtagere

Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, AE-rådet, peger på, at det i takt med stigende kompetencekrav og automatisering er særligt vigtigt at have fokus på uddannelse af ufaglærte lønmodtagere, da fremskrivninger af arbejdsstyrkens kompetencebehov viser, at efterspørgslen efter ufaglært arbejdskraft kommer til at falde yderligere i de kommende år.

AE fremhæver blandt andet:

- Ufaglærte job er i højere grad i risiko for at blive automatiseret end andre job
- Ufaglærte job er mere usikre end andre job

Derfor er voksen- og efteruddannelsessystemet ifølge AE-rådet centralt, da uddannelse og opkvalificering er et vigtigt redskab til at øge jobsikkerheden for de lønmodtagere, der er i størst risiko for at miste deres arbejde.

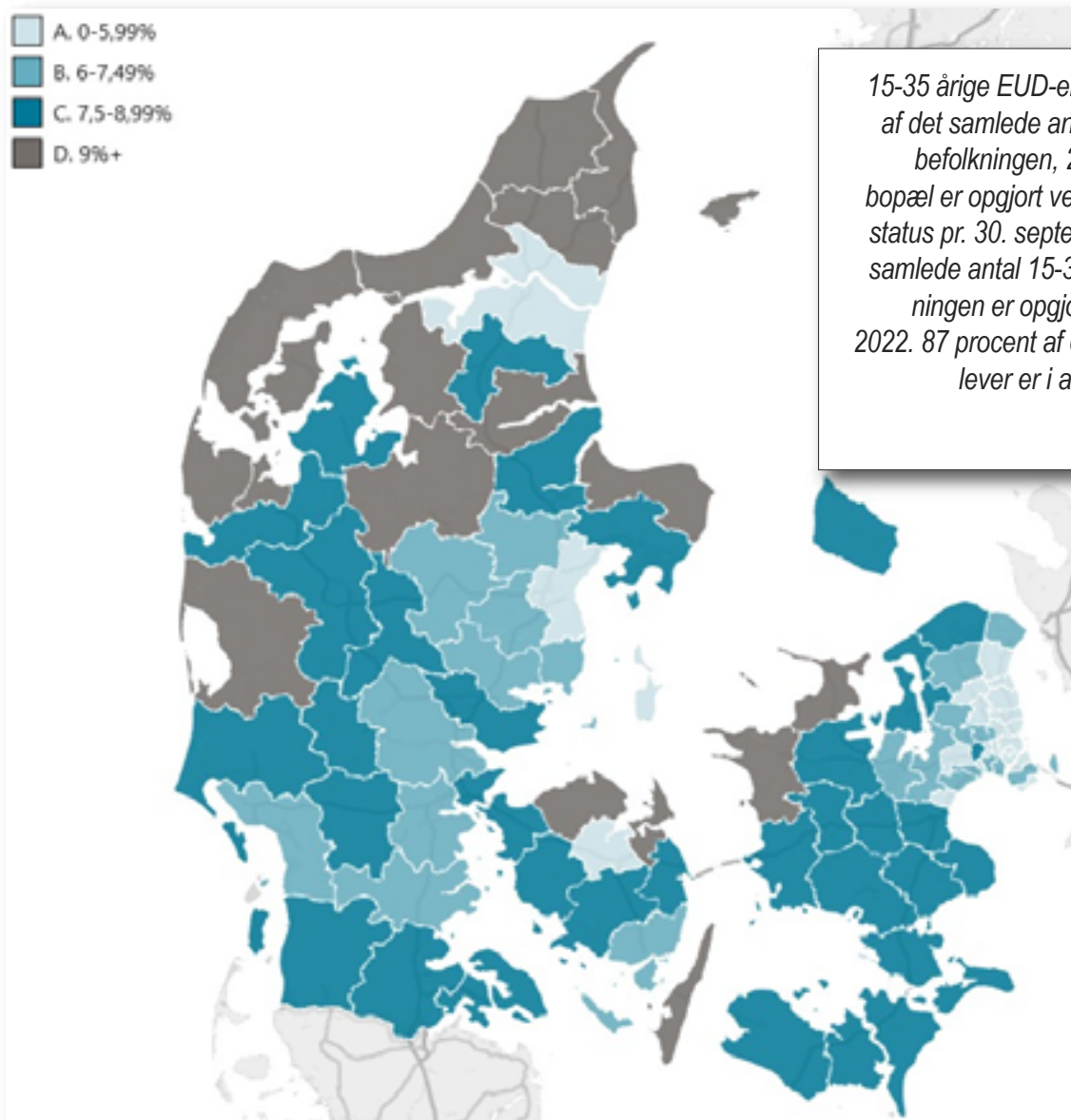
Analysen viser, at der er positive effekter for kursisterne igennem bedre arbejdsmarkedstilknytning og højere løn. Det er også positivt for samfundsøkonomien i form af større arbejdsudbud, færre udgifter til ledige og øgede skatteindtægter.

Interesserede kan se analysen fra Arbejderbevægelsens Erhvervsråd i sin helhed [her](#):

Om AMU-systemet:

- Målet med AMU er at give deltagerne nogle af de kvalifikationer, der bliver efterspurgt på arbejdsmarkedet, så der bliver skabt et bedre match mellem lønmodtagernes kompetencer og de kompetencer, der efterspørges af virksomhederne
- AMU er korte, praksisnære kurser, hvilket gør dem særligt relevante for ufaglærte lønmodtagere.

Uddannelse



Undersøgelse:

Flere unge uden for de store byer vælger en erhvervsuddannelse

Uden for de store byer er der markant flere unge, som tager en erhvervsuddannelse. Det viser nye tal fra Børne- og Undervisningsministeriet. Det er især i de tyndere befolkede egne af landet, at mange mellem 15 og 35 år vælger at tage en erhvervsuddannelse. For eksempel tager over 10 procent af de unge en erhvervsuddannelse i kommuner som Kalundborg, Lemvig, Langeland, Morsø og Norddjurs

Omvendt er tallet i de tætbefolkede kommuner - eksempelvis Frederiksberg, Gentofte, København, Rudersdal og Lyngby-Taarbæk - på under 3 procent.

- Vi uddannede 27.000 faglærte sidste år, men der er gode job til mange flere. Ikke mindst når vi skal i mål med den ambitiøse grønne omstilling af vores samfund og sikre dygtige medarbejdere til at yde pleje og omsorg for vores ældre. Erhvervsskoler i yderområder er både med til at sikre faglærte til hele Danmark og sikre uddannelsesmuligheder for de unge i hele landet, siger børne- og undervisningsminister Mattias Tesfaye (S) i en kommentar til undersøgelsen.

Interesserede kan se mere fra undersøgelsen [her](#):

Politisk aftale afsætter 300 millioner kroner til erhvervsuddannelserne

Et bredt flertal i Folketinget indgik før sommerferien en aftale om en reform af universitetsuddannelserne. Med aftalen har partierne besluttet at afsætte 300 millioner kroner årligt fra 2025 og 400 millioner kroner årligt fra 2030 og frem til erhvervsuddannelserne.

Aftalen indbringer et samlet provenu på 1,7 milliarder kroner årligt fra 2030. Aftalepartierne er enige om at bruge 300 millioner kroner årligt i 2025-2028, 330 millioner kroner i 2029 og 400 millioner årligt fra 2030 og frem til et løft af erhvervsuddannelserne. Formålet er at styrke kvaliteten af uddannelserne. Midlerne er ikke øremærket til konkrete investeringer, men vil blive forhandlet separat på et senere tidspunkt.

Aftalen er indgået mellem SVM-Regeringen (Socialdemokratiet, Venstre og Moderaterne), SF, , Danmarksdemokraterne, Liberal Alliance og Det Konservative Folkeparti.

- Regeringen arbejder på at skabe endnu bedre erhvervsuddannelser. Med denne aftale bliver der for eksempel mulighed for at sikre mere moderne udstyr til skolerne, give lærerne efteruddannelse eller understøtte en bedre kobling mellem grundskole og erhvervsuddannelse. Senere på året vil jeg præsentere regeringens konkrete forslag, siger børne- og undervisningsminister Mattias Tesfaye (S).

Foruden investeringen i erhvervsuddannelserne er partierne enige om, at det udmøntede provenu fra 2030 og frem afsættes til investeringer i børn og unge, herunder folkeskolen.



Arbejdsforhold

Prognosens hovedtal:

	2022	2023	2024	2025
BNP-vækst	2,7 pct.	0,8 pct.	1,5 pct.	1,7 pct.
Ændring i forbrugerprisindekset	7,7 pct.	3,7 pct.	2,4 pct.	2,1 pct.
Ændring i beskæftigelsen	116.000 pers.	31.500 pers.	-20.500 pers.	-5.500 pers.
Ændring i privat beskæftigelse	104.000 pers.	21.000 pers.	-23.500 pers.	-6.500 pers.
Ændring i bruttoledigheden	-30.500 pers.	8.500 pers.	12.000 pers.	7.000 pers.

Prognose:

Dansk økonomi står over for en afmatning - men ikke en decideret krise

AE - Arbejderbevægelsens Erhvervsråd forventer i en ny prognose, at de stigende renter for alvor vil slå igennem på væksten i andet halvår af 2023 med en mild afmatning. Men både arbejdsmarked, konkurrenceevne og de offentlige finanser ifølge prognosen står med det bedste udgangspunkt for en vækstpause

I prognosen, der er baseret på nye fra Danmarks Statistik, skønner Arbejderbevægelsens Erhvervsråd, at BNP ender med at vokse med 0,8 procent i 2023, hvilket er mindre end året før, hvor væksten var på 2,7 procent i 2022. I 2024 og 2025 vil væksten ifølge prognosen tage til igen med henholdsvis 1,5 og 1,7 procent.

- Det har rusket godt og grundigt i dansk økonomi, men vi er kommet godt igennem både coronakrisen, forsyningskrisen og energikrisen, mens beskæftigelsen har sat rekord på rekord på trods af den historisk høje inflation. Derfor står økonomien på et solidt fundament, hvor vi godt nok forventer en noget lavere BNP-vækst i år end sidste år, men en decideret krise tror vi ikke på, siger Sofie Holme Andersen, der er cheføkonom i Arbejderbevægelsens Erhvervsråd.

- Når vi forventer lavere vækst i BNP, skyldes det i høj grad, at vi vurderer, at de historisk store rentestigninger fortsat ikke er slået fuldt ud igennem på økonomien, men at det vil ske i den kommende tid, siger hun videre.

Beskæftigelsen vil falde en smule

Den private beskæftigelse har måned for måned sat ny rekord gennem cirka to år, men nu vurderer AE, at der sker et vendepunkt. Alligevel forventer AE kun en mindre tilbagegang på 9.000 personer set over perioden 2023- 2025.

Arbejdsforhold

- Rekordernes tid lakker mod enden for beskæftigelsen, men det er også et imponerende opsving, vi har oplevet på arbejdsmarkedet. Vi er dog ikke mere pessimistiske, end vi kun forventer en mindre tilbagegang i de kommende år, siger Sofie Holme Andersen.

Prognosens hovedkonklusioner:

- En afmatning forventes at indtræffe. BNP forventes at stige med 0,8 procent i 2023, 1,5 procent i 2024 og 1,7 procent i 2025
- Beskæftigelsesrekorderne fra 2022 og 2023 forventes at ophøre ved udgangen af 2023, efterhånden som afmatningen rammer arbejdsmarkedet. Beskæftigelsen forventes at stige med 31.500 personer i 2023, hvorefter den ventes at falde med 20.500 personer i 2024 og 5.500 personer i 2025
- Bruttoledigheden forventes at stige til 105.000 personer i slutningen af 2025, mens langtidsledigheden ventes at følge med op og ende på lidt over 20.000 personer ved udgangen af 2025
- Inflationen er aftaget markant, og det forventes, at inflationen vil blive 3,7 procent i 2023, faldende til 2,4 procent i 2024 og 2,1 procent i 2025
- De stigende renter er endnu ikke slået fuldt igennem i økonomien generelt, men ser efterhånden ud til at have slået igennem på boligmarkedet, hvor det forventes, at det værste er overstået.

Interesserede kan se prognosen fra AE - Arbejderbevægelsens Erhvervsråd [her](#):



Sager om arbejdsskader har givet godt 17 millioner kroner

3F Københavns Chauffører har i løbet af årets første syv måneder fået afsluttet arbejdsskadesager for medlemmerne til et samlet beløb på 17.753.293 kroner

I juli i år kom der 5.927.953 kroner ind efter afsluttede arbejdsskadesager.

Faglige sager har givet knap 2,8 millioner kroner

3F Københavns Chauffører har i løbet af årets første syv måneder fået afsluttet faglige sager for medlemmerne til et samlet beløb på 2.766.528,47 kroner

I juli i år kom der 92.938,68 kroner ind efter afsluttede faglige sager.



(Foto: Søren Hytting / Metroselskabet)

De ældste Metro-tog skal moderniseres

Fredag blev det første af 34 tog, der kører på Hovedstadens metrolinier M1/M2 sendt til modernisering i Holland. De ældste tog på den københavnske metro har sammenlagt kørt over 95.000.000 kilometer

Metroselskabets har indgået en kontrakt med den franskbaserede Alstom-koncern om, at Alstom skal stå for moderniseringen af de 34 metro-tog, hvilket vi ske på Alstom's værksted i Rotterdam.

Og efter længere tids detailplanlægning blev det første tog sendt af sted med en sværtransport, som skal fragte metrotoget ad lendevejene Alstoms værksted.

Gevinst for passagerer og miljøet

Alstom skal i løbet af de kommende tre år renovere togene og dermed sikre driftsstabiliteten, forbedre kundeoplevelsen og gøre det nemmere at vedligeholde samt fastholde togenes sikkerhedsniveau.

Metroselskabet oplyser, at passagerne ikke vil opleve forringelser i servicen, da selskabet øger antallet af tog i drift. Desuden giver moderniseringen et mindre klimaaftryk, end det fortsatte almindelige vedligehold af de ældre tog ville, ligesom moderniseringen vil forlænge togenes levetid, hvilket udskyder behovet for indkøb af nye tog.

- Vores ambition er fortsat at levere den bedste service til vores kunder samtidig med, at vi sætter det mindst mulige klimaaftryk, siger Rebekka Nymark, der er direktør i Metroselskabet.

Plads til flere i moderniserede tog

Metroselskabet har sat gang i flere projekter for at øge kapaciteten, driftsstabilitet, frekvensen af afgang og i det hele taget gøre Metroen til et mere attraktivt valg. Moderniseringen af de 34 tog er blot ét disse projekter.

De omfattende ændringer, der udføres på Alstom's værksted i Rotterdam, indeholder udover ændringerne i indretningen, så den bliver ligesom de nye, maling af alle paneler, nye gulve, udskiftning af døre og udskifte vigtige dele af undervognen.

- Arbejdet, vi nu skal i gang med, er et godt eksempel på, at man ved hjælp af den rigtige teknologi kan modernisere ældre tog og give følelsen af så-god-som-ny fremfor blot at erstatte dem med nye tog. Ved at udskifte enkeltelementer i metrotoget i stedet for hele togsættet forbedrer vi toget for de mange tusinde daglige brugere, forlænger levetiden på togene og nedsætter klimaaftrykket. Samtidig ved vi, at der over de kommende år vil være stadigt øget kapacitetsbehov. Og det har vi også taget højde for i moderniseringsprocessen ved at skabe mere plads i togene, siger Jörg Nikutta, der er Managing Director for Alstom Danmark.

Hele processen er planlagt i detaljer, og specialister fra Metroselskabet og operatøren Metro Service har og vil løbende være i tæt dialog med Alstom for at give vitale input til den videre proces.

Fakta om Alstom:

- Alstom servicerer over 35.500 kørende skinneenheder verden over og leverer serviceydelser på tværs af hele transportsystemets levetid - fra design over konstruktion til drift og modernisering
- En tredjedel af alle moderniseringer af togsystemer verden over bliver udført af Alstom.
- Virksomheden er eksperter i at levetidsforlænge køretøjer, forbedre deres energiforbrug og sænke deres CO2-udledning.
- Alstom har gennem de seneste 20 år været til stede på det danske marked og har blandt andet leveret regionaltog, signalssystemer og teknisk udstyr
- Alstom skal blandt andet levere 100 nye elektriske tog til DSB

Fakta om de 34 tog:

- De 34 tog udgør første generation af tog til den førerløse metro i København
- Togene har tilsammen kørt over 95 millioner kilometer
- Et metrotog er 39 meter langt og 2,65 meter bredt
- Første generation af togs har en maksimal hastighed på 80 kilometer i timen, og med stop bliver gennemsnitsfarten 40 kilometer i timen gennem byen
- På M1 og M2 kører de 34 ældste tog sammen med 8 nye, så den samlede flåde på disse linjer er på 42 tog
- Oprindeligt skulle de 34 tog udskiftes med nye tog i 2025. Moderniseringen forlænger deres levetid til 2035, så udskiftningen af tog vil ske tre gange hvert 100 år mod hidtil planlagt fire gange hvert 100 år
- Moderniseringen er en markant mere klimavenlig løsning end en udskiftning
- Med den oprindelige sædeindretning er der plads til godt 270 passagerer i hvert tog. Det øges med den nye sædeindretning til knap 300

Køreplan for levetidsforlængelsen, og hvad skal der gøres ved togene:

Kontrakten, som Metroselskabet har underskrevet med Alstom, har en samlet værdi af 30 millioner euro

- Kontrakten løber fra 2023, hvor detaljerne i opgaven kortlægges og de første tog sendes til Rotterdam.
- Det sidste tog skal leveres tilbage og være i drift i 2026
- Der sættes nye tog ind som erstatning for dem, der er til modernisering i Rotterdam, så passagerne ikke blive påvirket

Opgaven indebærer blandt andet:

- Ændring af indretningen af sæderne i toget
- Udskifte togets brandsikkerhedssystem
- Installere nyt system til passagerinformationer - blandt andet med infoskærme
- Udskiftning af døre
- Udskiftning af kabler og elektronik
- Nye gulve
- Male inderpaneler

I udbuddet er der stillet krav om, at leverandøren har en ordentlig miljøpolitik med hensyn til sortering og korrekt bortskaffelse af spildprodukter.



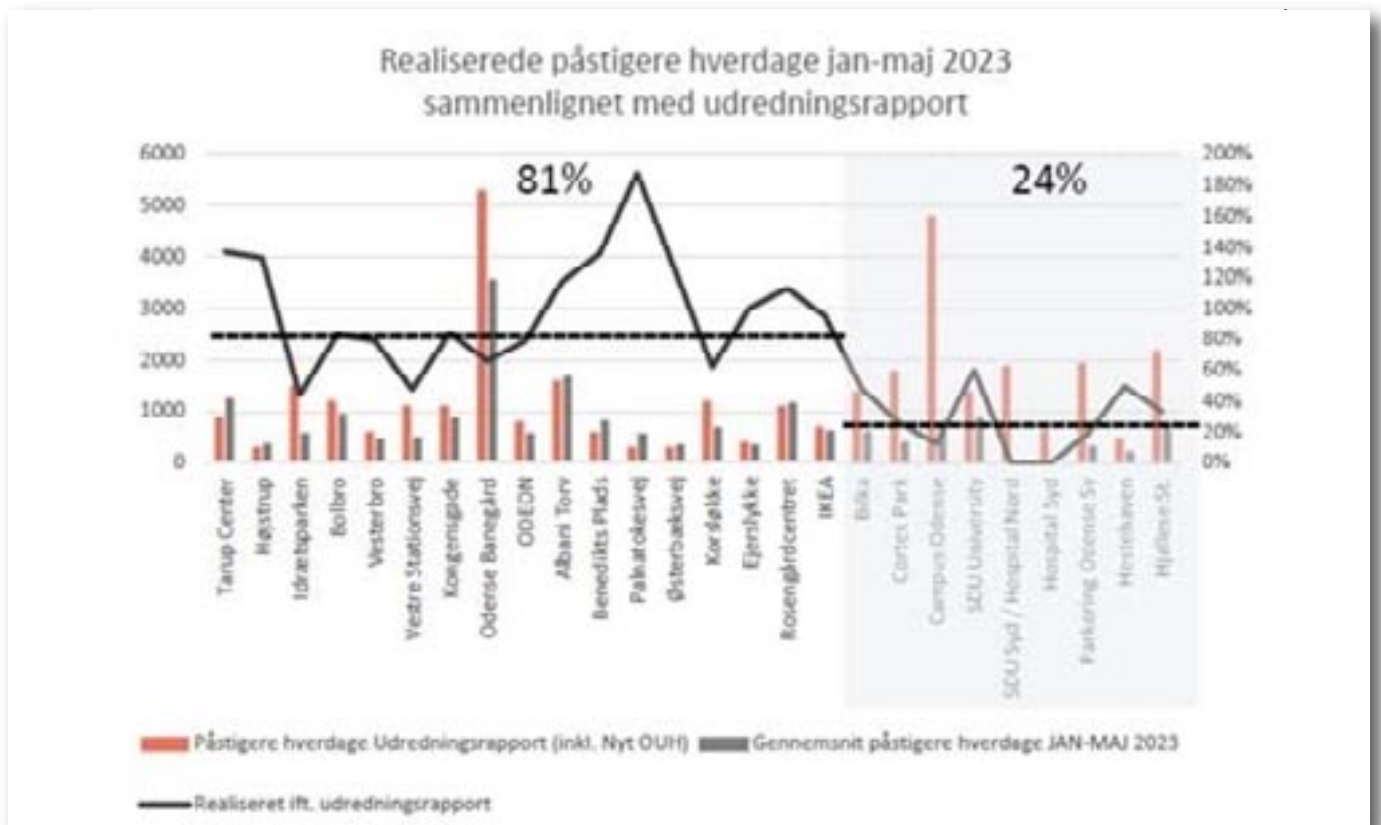
Odense har fået en ny letbanestation

Fredag 25. august åbnede Odense Letbane's 25. station. Det skete, da det første vognsæt fra Tarup via centrum kort efter 12.00 ankom til SDU Syd / Hospital Nord station

Stationen ligger få meter fra Nyt SUND, Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet, som fra mandag 28. august åbner studieåret og for første gang byder studerende indenfor i det nye byggeri, der skal huse både uddannelse og forskning - og som samtidig ligger i direkte forbindelse med det kommende Nyt OUH.

- Med letbanen har tusinder af studerende, ansatte og gæster hver dag mulighed for at benytte en grøn, bæredygtig og nem transportform til og fra universitetet, siger universitetsdirektør Thomas Buchvald Vind, og uddyber:

- Med åbningen af letbanestationen SDU Syd / Hospital Nord bliver det endnu mere fleksibelt at bruge letbanen, særligt for dem, der skal til universitetets nye bygning, som huser Det Sundhedsvidenskabelige Fakultet. Det er samtidig en glædelig markering af, at hele SDU nu er fuldt forbundet med byen, og vice versa.



Grafen viser, at letbanens aktuelle passagertal mellem Tarup og IKEA ligger på godt 80 procent af endemålet - når Nyt OUH er i drift. Til gengæld halter tallene på strækningens sydlige del. (Grafik: Odense Letbane)

Odense Letbane mangler passagerer for at kunne holde budgettet

Odense Letbane har behov for et betydeligt ekstra tilskud til driften i både 2023 og 2024. Det har letbaneselskabets formand og direktør meddelt selskabets ejer, Odense Kommune, på et foretræde for Økonomiudvalget onsdag 23. august. Det er et lavere passagertal og lavere indtægter pr. passager end forventet, der har skabt behovet for et ekstra driftstilskud

I forhold til de prognoser, der har ligget til grund for letbanens hidtidige driftsøkonomi, mangler der 58 millioner kroner i 2023 og 89 millioner kroner i 2024 for at få økonomien til at hænge sammen.

- Det er en ærgerlig og dybt beklagelig situation. Selv om vores passagertal siden driftsstarten har ligget under prognoserne, så har vi hele tiden haft en forventning om, at kurven ville bevæge sig i den rigtige retning. Men det lader vente på sig, siger Jesper Rasmussen, der er bestyrelsesformand for Odense Letbane.

På det seneste har tabet af passagerer været forstærket af det flere uger lange driftsstop på grund af løse og usikre facadeankre til letbanens luftledninger.

- Indtil nu har vores budgetlægning i vid udstrækning været baseret på prognoser. Dét var vores bedste bud i mangel på fyldestgørende driftserfaring. Nu har vi taget hul på år to som driftsselskab, så nu går vi fra prognoser til realiserede tal, siger Jesper Rasmussen.

I det nye estimat forventer Odense Letbane cirka 5,3 millioner passagerer i 2023. Heri er indregnet et forventet tab på mindst en halv million passagerer som følge af driftsstopet i juni-juli. I 2024 forventer letbanen 6,4 millioner passagerer, hvilket svarer til en fremgang i forhold til 2023 på 5-10 procent, korrigeret for tabet fra driftsstopet.

Prognoser holder mellem Tarup og IKEA

Letbanens realiserede passagertal for det første driftsår viser, at den nordligste del af strækningen, der går fra Tarup til IKEA, har et passagertal, som ligger på 80 procent af letbanens endemål, når Nyt OUH er åbnet.

Til gengæld ligger tallene for den sydlige del mellem Bilka og Hjallesø Station betydeligt under. Især stationerne ved SDU ligger markant under prognoserne. Det samme gælder Parkering Odense Syd (Park & Ride) og Hjallesø Station.

- Tallene viser, at vi har noget at arbejde videre med. I de centrale områder, hvor byudviklingen er længst fremme, har man taget letbanen til sig. Men vi har udfordringer i syd, hvor vi først og fremmest afventer åbningen af Nyt OUH, siger Jesper Rasmussen og understreger, at sygehuset ikke alene lukker hullet i letbanens passagertal.

- Der skal yderligere indsats til. Et eksempel er vores nye QR-billet, som vinder godt frem med stigende salgstal - ikke mindst i weekenderne. Samtidig foreslår vi nu, at Odense Kommune nedsætter en task force, hvor man inddrager eksterne eksperter og erfaringer fra udlandet sammen med vores lokale aktører i Odense. Opgaven bliver at komme med anbefalinger, der kan sikre en velfungerende og bæredygtig kollektiv trafik i Odense, siger Jesper Rasmussen og understreger, at de udfordringer - men også muligheder - som den kollektive transport i Odense står med, er større, end den enkelte aktør kan løse.

- Det er en fælles opgave. Og det kan lykkes. Det er jeg overbevist om, men det tager længere tid end forventet, og det vil måske kræve mere, end de løsninger, vi står med i dag, siger Jesper Rasmussen.

Letbane-entreprenør er gået konkurs

Ved dekret af 22.08.2023 har Sø- og Handelsrettens skifteret taget Comsa Danmark ApS, der er et datterselskab i den spanske Comsa-koncern, er taget under konkursbehandling af Sø- og Handelsrettens skifteret. Det fremgår af Statstidende.

Sø- og Handelsrettens skifteret har taget selskabet konkurs på baggrund af en konkursbegæring, som retten modtog torsdag 2. marts i år. Konkursen er en udløber af en strid mellem Comsa Danmark ApS og konkursboet efter Clemen Montage om en ubetalt regning.

Advokat Jan Bruun Jørgensen, der har adresse på Buen i Kolding, er udpeget som kurator i konkursboet efter Comsa Danmark ApS, CVR-nr. 38659987.



(Foto: Molslinjen)

Færgerute satte rekord med en halv procent

I årets første seks måneder rejste 233.341 passagerer med Langelandslinjen, der sejler mellem Spodsbjerg på Langeland og Tårs på Lolland. Det var en halv procent flere end i samme periode sidste år, hvilket bringer passagertallet op på det hidtil højeste

- Vi arbejder hele tiden på at udvikle vores trafik og gøre færgerne relevante for de rejsende. Så selv om det er små tal, er det godt at se, når anstrengelserne bærer frugt, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Langelandslinjen er en af Molslinjen's mange indenrigsfærgeruter.

Hele sidste år i 2022 rejste 558.494 passagerer frem og tilbage på Langelandslinjens færger.



Fjernbus-samarbejde har fragtet 20 procent flere rejsende

2023 er begyndt godt for fjernbusselskabet Kombardo Expressen, der blev kørt ud på vejene - både de faste og de flydende - i sommeren 2017 i et samarbejde mellem Molslinjen og Herning Turist. I løbet af årets første seks måneder har Kombardo Expressen's busser fragtet 376.116 rejsende, hvilket er en stigning på 20 procent sammenlignet med samme periode året før

- Vores busforretning er et lille eventyr, som hele tiden udvikler sig positivt, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Kombardo Expressen kører på tværs af landet og passagererne rejser med Molslinjens hurtigfærger over Kattegat eller over Østersøen til Rønne på Bornholm. Med færgeturen adskiller Kombardo Expressen sig fra de andre fjernbusselskaber i Danmark.

- Danskerne kan lide fjernbusserne på grund af en lav billetpris og stor fleksibilitet. Vi har på ganske få år bygget et stærkt brand op omkring vores busforretning, og vi er slet ikke færdige med at udvikle på det koncept, siger Jesper Skovgaard.

Den hidtidige halvårsrekord med hensyn til passagertal var i første halvår sidste år.

Godt 750.000 passagerer tog turen fra og til Bornholm

Bornholmslinjens rute mellem Rønne og Ystad har i løbet af årets første seks måneder lagt dæk til 756.991 passagerer, hvilket er 4,5 procent flere end i samme periode sidste år. Molslinjen, der driver Bornholmslinjen peger på, at det er det hidtil største antal passagerer på ruten

Basis for stigningen er blandt andet, at Bornholmslinjen har indsat en ny hurtigfærge »Express 5« og samtidig har »Express1« som ekstra-færge.

- Det er godt at se, når anstrengelserne med fortsat at udvikle trafikken bærer frugt, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Hele sidste år i 2022 rejste i alt 1.721.949 passager frem og tilbage mellem Rønne og Ystad.



(Foto: Molslinjen)

Flere afgange gav plads til flere passagerer

Molslinjens færgerute mellem Ebeltoft og Odden har denne sommer haft flere afgange end tidligere - og dermed plads til flere passagerer. I alt 68.030 passagerer har denne sommer været med en af færgerne mellem de to havne. Sidste år var det tilsvarende tal 54.947 passagerer

Antallet af biler med færgerne var denne sommer på 23.951 mod 18.861 sidste sommer og 13.813 biler i sommeren 2019 - året før corona-tiden.

I årets sommeruger har Molslinjens færger haft 184 afgange mod 88 afgange året før. I 2019 var færgerne frem og tilbage 48 gange i perioden.

- Vi forsøger hele tiden at bygge på ruten til Ebeltoft, og indtil videre har vi haft succes med år for år at sejle med større frekvens i sommerperioden, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Færgehavnen i Ebeltoft blev denne sommer oftest besøgt af hurtigfærger Max, som er blevet løst fra sine opgaver på Bornholmslinjens rute mellem Rønne og Ystad.

Sejlplanen for færgetrafikken fra og til Bornholm for næste år er ude

Sejlplanerne for færgerne fra og til Bornholm næste år er lagt frem. Der er tale om sejlplaner, hvor færgerne næste år samlet vil få 3.624 afgang, hvilket er 2,3 procent færre end i år, hvor færgerne efter planen vil have 3.705 afgang

- Vi fjerner afgang i skuldæsonen, hvor vi sejler færre afgang med vores højkapacitetsfærge. I planen lige nu er det Max, indtil vi kender resultatet af forsøget med at bytte »Max« med »Express 1«, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Som varslet kommer priserne samlet set til at stige, da de stigende olieomkostninger de seneste år slår igennem i sejlplan 2024.

- Langt hen ad vejen vil Bornholmerne opleve de samme priser, som i dag. Der vil stadig være mange billetter til 99 kroner at finde - blot færre end de foregående år, siger Jesper Skovgaard.

Molslinjen oplyser, at hvis »Express 1« mere permanent bliver sat ind ved siden af »Express 5«, vil det kompensere for den kapacitet, som mistes ved de færre afgang. Når opmarchbanerne i Rønne bliver færdige til næste år, får færgeselskabet det fulde udbytte af Express 5.

Aktieemission lykkedes og færge kan sejle videre

ÆrøXpressen sejler videre og ind i mere økonomisk rolige farvande efter, det er lykkedes for selskabet at skaffe 10 millioner kroner ved en aktieemission

"Aktieemissionen lykkedes. Vi er glade for at kunne meddele, at ÆrøXpressen sejler videre!"

Sådan stod der på færgeselskabets web-side fredag 25. august.

De nævnte 10 millioner kroner var et krav fra færgeselskabets bank, hvis banken skulle hjælpe færgeselskabet med at sejle videre på ruten mellem Marstal på Ærø og Rudkøbing på Langeland.

Om ÆrøXpressen:

- 20. januar 2013 sluttede 150 års færgefart mellem Marstal og Rudkøbing efter et budgetforlig i Ærø Kommune, som lukkede ruten til fordel for øget kapacitet på ruten mellem Ærøskøbing og Svendborg
- I juni 2016 blev rederiet ÆrøXpressen IVS stiftet af en gruppe personer med maritim baggrund.
- I december 2016 blev rederiet til aktieselskabet ÆrøXpressen A/S, som oplyser, at selskabet har over 1.800 aktionærer
- ÆrøXpressen betjener ruten mellem Marstal på Ærø og Rudkøbing på Langeland

Brobygger vil have flere penge

Totalentreprenøren Storstroem Bridge Joint Venture I/S har anlagt en voldgiftssag og kræver foreløbigt 3,4 milliarder kroner af den danske stat for ekstra omkostninger af byggeriet af den ny Storstrømsbro og 27 måneders fristforlængelse. Projektet har en bevilliget udgift på 4,7 milliarder kroner.

Under projekteringen og udførelsen af arbejder har SBJV løbende rejst en række krav over for Vejdirektoratet, og SBJV åbnede i oktober 2022 en voldgiftssag mod staten. Foreløbige krav beløber sig nu til 3,4 milliarder kroner og en fristforlængelse på mindst 830 dage svarende til 27 måneder.

Totalentreprenøren begrundet blandt andet sine krav med påstande om at projektet er forsinket og fordyret som følge af en række bygherrerelaterede forhold, havstrømme og vindforhold, samt Covid-19 pandemien og krigen i Ukraine, der har skabt ekstraordinære prisstigninger og vanskeligheder med at skaffe den fornødne arbejdskraft.

- De seneste tre år har været særlige, men vi har svært ved på det foreliggende grundlag at se, at entreprenøren tilnærmelsesvis vil have ret til de meget omfattende økonomiske krav og fristforlængelsen, som entreprenøren gør gældende, siger projektleder Niels Gottlieb, Vejdirektoratet.

Vejdirektoratet er i tæt samarbejde med Kammeradvokaten i gang med at gennemgå det modtagne materiale, og som processen foreskriver - at udarbejde et svarskrift til Voldgiftsnævnet.

- For en sag af denne karakter er det et meget omfattende arbejde. Det er vanskeligt at skønne på nuværende tidspunkt, hvor langstrakt forløbet med voldgiftssagen vil blive, ikke mindst fordi kontraktarbejderne ikke er afsluttet og ikke forventes afsluttet før i 2025. Der vil meget vel kunne gå flere år efter entreprisens aflevering, før der foreligger en endelig afgørelse fra Voldgiftsnævnet, siger Niels Gottlieb.

Vejdirektoratet og SBJV er - uafhængigt af Voldgiftssagen - enige om at fortsætte samarbejdet om at færdiggøre brobyggeriet og har indgået en aftale om en såkaldt likviditetsbro, som indebærer, at Vejdirektoratet stiller likviditet til rådighed for entreprenøren frem til projektets afslutning. Lånet sker for at sikre projektets fremdrift. Lånet ydes i rater efter en række aftalte milepæle, der afhænger af entreprenørens fremdrift.

Når Storstrømsbroen er afleveret, og voldgiftssagen er afklaret, vil totalentreprenøren tilbagebetale den ydede likviditet modregnet resultatet af en voldgift. Likviditeten, som Vejdirektoratet stiller til rådighed overfor totalentreprenøren, bliver forrentet med sædvanlig markedsrente.

I 2016 udbød Vejdirektoratet byggeriet af en fire kilometer lang ny Storstrømsbro, der forbinder Sjælland og Falster. Konsortiet, som stiftede interessentskabet Storstroem Bridge Joint Venture I/S (SBJV), vandt udbuddet og underskrev i 2018 entreprisekontrakten. Projektet har en bevilliget udgift på 4,7 milliarder kroner.





Havarirapport om jernbane uden dæmning ligger klar.

(Foto: Havarikommissionen)

Havarirapport om jernbane uden dæmning ligger klar

Fredag 26. august kørte regionaltoget 5362, som var undervejs fra Skjern mod Herning, over en dæmning ved Kibæk, hvor der manglede skærver under sporet. Toget kunne ikke nå at standse, og toget kørte over den manglende dæmning med en hastighed på 87 km/t. Under passagen hoppede togsættet voldsomt, og flere passagerer fik knubs. Ingen kom alvorligt til skade, men skaderne på materiel og infrastruktur var omfattende

Skærverne og dæmningen, der skulle have været under sporet, var på grund af kraftig regn i området skyllet væk.

I sidste uge afsluttede Havarikommissionen sin rapport om den manglende dæmning.

Interesserede kan læse Havarikommissionens rapport - Rapport 2022-364, Banedæmning ved Kibæk under nedbrydning samtidig med et regionaltoget passerede d. 26-08-2022 - [her](#):



(Foto: Movia/Lokaltog / Ole Plum)

Blød undergrund har været med til at forsinke banerenovering

Den igangværende renovering af Østbanen på Stevn, der foregår i etaper, bliver forsinket. Den første etape, der er strækningen mellem Køge og Hårlev, skulle ifølge planen have været klar til drift igen 11. september. Men arbejdet har været ramt af forskellige udfordringer - eksempelvis uventet blød undergrund - som betyder, at togene først kan komme på de nye skinner først 2. oktober

- Først og fremmest er vi stødt på en del mere blødbund end forventet på strækningen, og det har vi været nødt til at udskifte, fortæller Lars Wrist-Elkjær, der er administrerende direktør hos Lokaltog.

- Det har besværliggjort arbejdet i forhold til det planlagte og har påvirket fremdriften af renoveringsarbejdet. Derudover har juli været præget af ekstraordinært meget regn, hvilket også har givet udfordringer i forbindelse med jordarbejdet, da vandet har forhindret, at arbejdet kunne udføres i det forventede tempo, siger han videre. Derudover har der været nogle udfordringer med materialeleverancer på grund af den generelle forsyningssituation.

Fakta om Østbanen:

- Anlagt i 1879
- Kører fra Køge over Hårlev til henholdsvis Rødvig og Faxe Ladeplads
- Transporterer omkring 1 million kunder om året
- Betjener 14 stationer
- I alt 50 kilometer lang

På sporet

- Det har også spillet en negativ rolle, om end den ikke har haft lige så stor betydning som de øvrige hændelser, siger han.

Togbusser betjener fortsat Østbanen

Lars Wrist-Elkjær ærgrer sig over forsinkelsen, som betyder, at passagerne på Østbanen skal benytte togbusser i en længere periode end først antaget.

- Jeg beklager selvfølgelig overfor de kunder, som bliver påvirket af forsinkelsen. Vi arbejder lige nu på højtryk for at sikre den nødvendige busbetjening, indtil den normale togdrift mellem Køge og Hårlev genoptages 2. oktober, fremhæver Lars Wrist-Elkjær.

Om ændringerne i planen:

I den oprindelige tidsplan skulle der fra 11. september og til udgangen af september - hvor anden etape af renoveringen mellem Hårlev og Faxe Lade Plads går i gang - køres normal drift med tog på hele Østbanen. Det kommer forsinkelsen imidlertid til at ændre på, så den fremtidige betjening af Østbanen ser således ud:

Strækningen Køge-Hårlev

Kørsel med togbusser forlænges til og med 1. oktober, hvorefter togene igen betjener strækningen. Togbusserne kører halvtimesdrift i dagtimerne på hverdage og timedrift aftener og weekend.

Strækningen Hårlev-Rødvig:

Kørsel med togbusser forlænges til og med 1. oktober, hvorefter togene igen betjener strækningen. Togbusserne kører halvtimesdrift i dagtimerne på hverdage og timedrift aftener og weekend.

Strækningen Hårlev-Faxe Lade Plads:

Kørsel med togbusser forlænges til anden etape af renoveringen er afsluttet i starten af 2024. Præcist hvornår der igen køres tog på strækningen vides endnu ikke. Togbusserne kører halvtimesdrift i dagtimerne på hverdage og timedrift aftener og weekend.

Driftsændringerne og indsættelsen af togbusser i forbindelse med renoveringen vil fremgå af Rejseplanen og på hjemmesiden Lokaltog.dk, som løbende bliver opdateret.

Strækningen mellem Køge og Roskilde er upåvirket af renoveringen og kører efter den normale køreplan.

Magasinet Bus

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

Aarhus får flere el-busser fra Polen

Læs mere side 34 - 36

Magasinet Bus' udseende følte Iveco's blå

Læs mere side 22 - 23

Busser må ikke køre i det kolde vand

Læs mere side 18 - 19

Forurenet luft 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

Gik du glip af Magasinet Bus 6 - 2023?
Så hent det her!