

# Magasinet Bus

Tirsdag 31. oktober 2023 - nummer 10 - 11. årgang

## Billedereportage fra Bruxelles



A-busser i Aarhus får grøn bølge på ringvej  
Læs mere side 5

Flere tager med fjernbusser til udlandet  
Læs mere side 8

Passagerpuls er faldet ud af finanslovsforslaget  
Læs mere side 6

15 nye vejprojekter kommer i gang  
Læs mere side 46

# Eksperter ser på den kollektive transport - - mens andre ser til

Onsdag 25. oktober var transportminister Thomas Danielsen (V) i samråd i Folketingets Transportudvalg for at svare på, hvad han vil gøre i forhold til de højere billetpriser, der i januar venter dem, der vil køre med busser og tog.

Ud over det, SVM-Regeringen allerede har gjort - eksempelvis at nedsætte et ekspertudvalg, der skal se på muligheder for at udvikle den kollektive transport på en udgiftsneutral måde - havde transportministeren ikke flere penge med i lommen til den kollektive transport i 2024.

Det gennemgribende i hans svar på samrådsspørgsmålet og de øvrige spørgsmål, som blev stillet under samrådet, var, at den kollektive transport skal gentænkes og nytænkes. Og han håbede på, at han og alle andre med interesse i kollektiv transport vil blive rystet godt i gennem af ekspertudvalgets forslag og tænke helt, helt ud af boksen.

Han bemærkede til slut under samrådet, at han gerne så, at begrebet Kollektiv Transport blev begravet og erstattet med begrebet »Kollektiv Mobilitet«.

Ekspertudvalget skal komme med sine forslag om et års tid. I den tid må vi andre så se til, se på, debattere, undre os, ærgre os, være glade for det eksisterende, være positive over for nytænkning inden for de givne rammer.

Når ekspertudvalget så kommer med sine forslag og anbefalinger, kan vi så håber, at Thomas Danielens tro på og håb om, at politikerne vil tænke helt, helt ud af boksen, holder, så fælles transport bliver en større del af den måde, vi her i Kongeriget bevæger os fra sted til sted.

Det kræver nok, at andre end transportminister Thomas Danielsen tænker helt, helt ud af boksen i de politiske forhandlinger, der venter om et års tid.

Tanker ud af boksen betyder forhåbentlig, at rammerne for fælles transport bliver gået efter i samlingerne, udvidet og sømmet sammen igen på nye leder og kanter.

Der er helt sikkert et behov for at køre sammen for at forbedre vores allesammens mobilitet. Den nuværende situation er på vej mod det forkerte stoppested, hvor der står færre passagerer og venter - og hvor flere og flere biler bare kører forbi med en enkelt bag rattet.

God læse lyst med 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



# eDAILY Minibus

## Free a **new energy**

**eDAILY. JUST ELECTRIC**



### **100% forbundet og supporteret**

- Avancerede og smarte supportsystemer
- Skræddersyet service- og reparationskontrakt



### **Alsiddig og fleksibel**

- Skræddersyet løsninger til alsidige opgaver



### **Bæredygtig**

- Nul-emission og batterikapacitet op til 111 kWh
- Optimeret driftsomkostninger

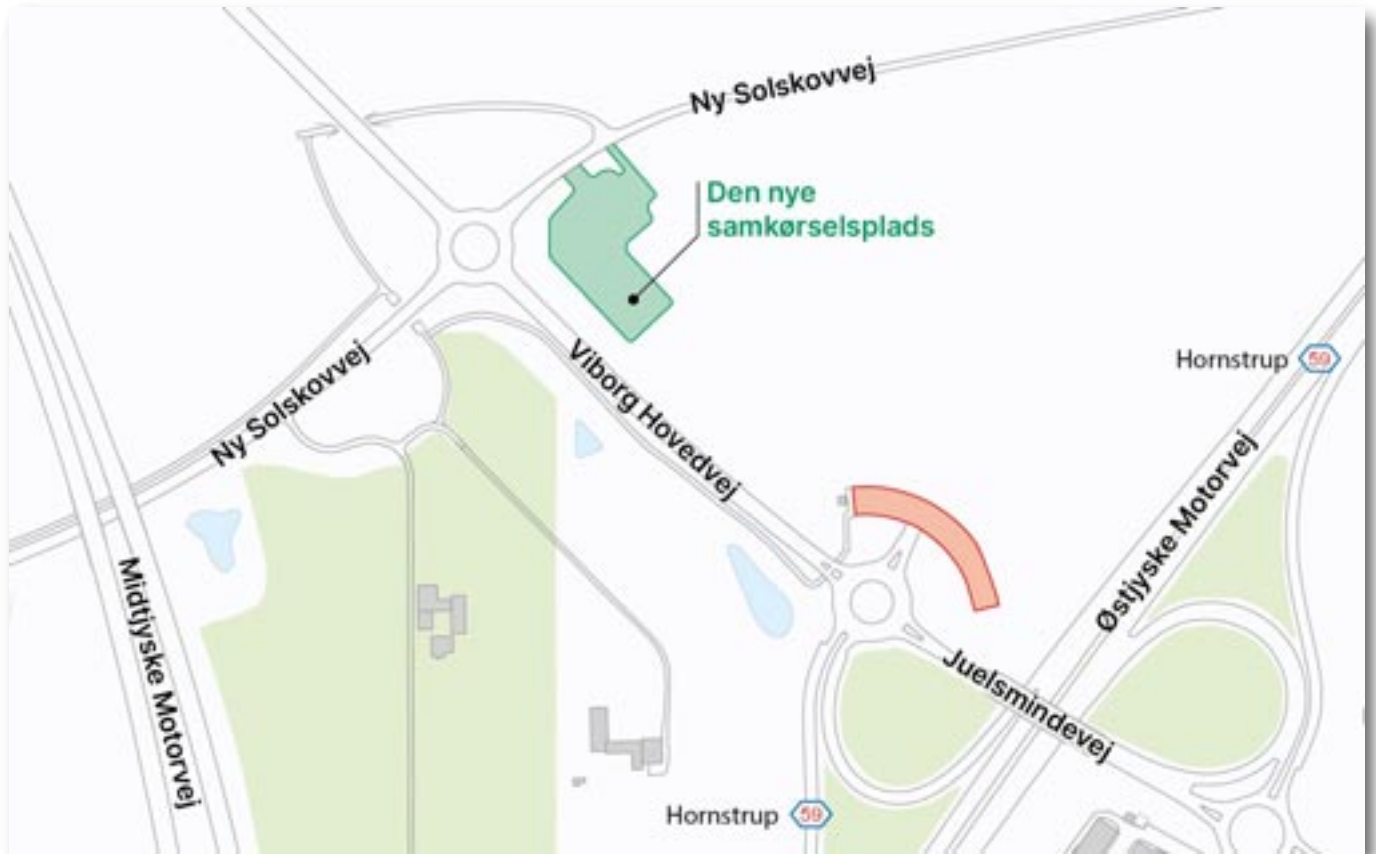


### **Stærk og kraftfuld**

- Unik chassis
- 140 kW-motor med Hi-Power boost og Eco-mode



# Kollektiv transport



Den nye samkørselsplads på Ny Solskovvej placeres 300 meter fra den gamle plads. (Kort: Vejdirektoratet)

## Vejdirektoratet flytter samkørselsplads nord for Vejle 300 meter

Mandag 16. oktober lukkede Vejdirektoratet for samkørselspladsen på Viborg Hovedvej, der ligger ved frakørsel 59, Hornstrup nord for Vejle ved Motorvej E45. Samtidig åbnede Vejdirektoratet for en ny og større samkørselsplads cirka 300 meter mod vest. Vejdirektoratet peger på, at den eksisterende samkørselsplads var meget benyttet, og at den nye plads har plads til flere biler

Som en del af arbejdet med at udvide Motorvej E45 i Østjylland anlægger Vejdirektoratet en række nye samkørselspladser eller flytter de eksisterende for at gøre plads til den bredere motorvej.

En af de samkørselspladser, der bliver flyttet, er Vejle Kommunes samkørselsplads ved frakørsel 59, Hornstrup. Pladsen flytter cirka 300 meter fra Viborg Hovedvej til Ny Solskovvej.

Den nye plads vil, når arbejdet er afsluttet, bestå af 137 p-pladser, hvoraf seks er handicapparkering, samt busstoppested og overdækket cykelparkering.

- Den nuværende samkørselsplads er yderst velbesøgt, så det er positivt, at der nu kommer flere p-pladser, siger projektchef i Vejdirektoratet John Kjærsgaard.

Vejdirektoratet forventer, at den nye samkørselsplads står klar i slutningen af november.

# Kollektiv transport

Vejdirektoratet lukker samkørselspladsen i Hornstrup for at gøre plads til udvidelsen af Motorvej E45.

(Foto: Vejdirektoratet)



## A-busser i Aarhus får grøn bølge på ringvej

Hvad får man, når man bruger GPS-data fra A-busser og en egenudviklet prioriteringsalgoritme i lyskrydsene på Ringvejen i Aarhus? Svaret er sandsynligvis bedre fremkommelighed og kortere rejsetid for busserne

Først i oktober kodede ITS-medarbejdere i Aarhus Kommune signalanlæggene i 16 lyskryds langs Ringvejen om, så de hurtigere skifter til grønt, når en A-bus nærmer sig. Nogle gange vil der være grønt lidt længere end ellers, så bussen kan nå at komme med over.

Håbet er, at bedre fremkommelighed og kortere rejsetid for busserne vil gøre det mere attraktivt at vælge den kollektive trafik fremfor bilen.

I løbet af nogle måneder vil det vise sig, hvor meget indsatsen med at kode lyskrydsene om har nedbragt rejsetiden og reduceret forsinkelserne for A-busserne på Ringvejen i Aarhus.

(Grafik: Aarhus Kommunes facebook-side "Trafik i Aarhus")



## Passagerpuls er faldet ud af finanslovsforslaget

Med sit finanslovsudspil lægger SVM-Regeringen op til at lukke Passagerpuls, da der ikke er afsat penge til at drive den del af Forbrugerrådet Tænk's aktiviteter. - Vi er chokerede og skuffede, siger Anja Philip, der er formand i Forbrugerrådet Tænk. Hos Tænk peger man på, at SVM-Regeringen dermed gør Danmark til det eneste land i Europa udover Portugal, som ikke har en officiel repræsentant for passager, der benytter kollektiv transport

Siden 2014 har Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk været passagerernes stemme i udviklingen af den kollektive transport på tværs af landet og transportformer. Med sit finanslovsudspil har SVM-Regeringen lagt op til at lukke Passagerpuls, da der ikke er sat penge af til den del af Forbrugerrådet Tænk's aktiviteter.

- Vi er på passagerens vegne chokerede over regeringens beslutning. Vi står overfor at skulle gentænke store dele af den kollektive transport, som i særligt landdistrikterne er præget af lukning af busruter og svigtende passagertal. Hvis vi lukker, vil passagerne ikke længere have en stemme og en plads ved bordet i den udvikling og vil ikke kunne bringe al den viden om passagerens behov til bords, som vi ligger inde med. Det betyder, at man risikerer at finde på løsninger, der slet ikke passer til borgernes behov, og så er man lige vidt i forhold til at sikre mobilitet i hele landet, siger formand i Forbrugerrådet Tænk, Anja Philip, og fortsætter:

- Kollektiv transport spiller en afgørende rolle i både den nationale sammenhængskraft samt den grønne omstilling. Vi håber derfor, at politikerne vil tænke sig om en ekstra gang. Passagerpuls skal ikke lukkes, og vi opfordrer de øvrige partier til at prioritere passagerens rolle i den kollektive transport, sammenhængskraften på tværs af landet og den grønne omstilling ved at sikre Passagerpulsens overlevelse.

Passagerpuls er et projekt i Forbrugerrådet Tænk og den eneste organisation, der varetager passagerens interesser på tværs af transportformer, selskaber og geografi. Passagerpuls indsamler og formidler passagerens behov, ønsker og oplevelser. Passagerpuls har desuden fem regionale passagerråd, der deler passagerens erfaringer og kommer med input til de regionale politikere og trafikselskaber.

I den kommende tid ville Passagerpuls via lokale og regionale befolkningsundersøgelser skaffe viden om passagerne og den kollektive transport i landdistrikterne og sætte fokus på, hvordan den kollektive transport i højere grad kan hjælpe unge, der har langt til uddannelse.

- Det arbejde bliver ikke til noget, hvis politikerne vælger at lukke Passagerpuls. Det, mener vi, er rigtig ærgerligt, fordi der især på disse områder i høj grad er behov for at finde løsninger for at sikre den kollektive transport i fremtiden, siger Anja Philip.



FABRIKSNY DEMOBUS – SCANIA TOURING HD 13.72M TIL 57+1+1 PASSAGERER

## GODT TILBUD TIL HURTIG LEVERING

Ved at vælge en fabriksny Scania demobus vil du ikke kun bidrage til et bedre miljø, men også gøre en god investering.

Uanset hvilken type busdrift du beskæftiger dig med, kan Scantias busser og turistbusser hjælpe dig med at forbedre effektivitet, brændstofforbrug og produktivitet.

Lige nu har vi et rigtig godt tilbud på vores flotte fabriksnye 3-akslede Scania Touring HD Super Luksus, der netop er landet i gårdspladsen.

Kontakt Dan Schroeder på 25 51 80 83 for mere information eller book en fremvisning hos jer. Der er mulighed for attraktiv leasing og serviceaftale.



### SPECIFIKATIONER:

- SÆDEKAPACITET: 57+1+1 KIEL Avance 1020 luksusstole m. dellæder
- DRIVLINE: 450HK/2.350Nm Euro6e Pure SCR, 12-trins Opticruise
- SIKKERHED: AEB, ACC, ESP, LDW
- CHASSIS: Opbygget på NBG chassis kendt fra Scantias solide lastbiler
- UDSTYR: Alt hvad en Dansk luksus turistbus skal indeholde, herunder JTM køkken, 2 køleskabe, toilet, stor sovekabine, USB v. alle stole, 220V omformer m. lader, ekstra startbatterier, BOSCH infotainment m. 2 monitorer, fjernbetjente bagagelemme, gulv med træ-finish, lukkede hattehylder, skikassebeslag + m.m.

# Kollektiv transport



Aarhus har overhalet Odense i antallet af rejsende hos FlixBus.

(Foto: Jesper Christensen)

## Flere tager med fjernbusser til udlandet

I løbet af sommeren har fjernbusselskabet FlixBus oplevet en markant stigning i rejser til Sverige og Tyskland. Tendensen er fortsat ind i efteråret, hvor antallet af rejsende til Malmø i efterårsferien var fordoblet. Stockholm oplevede også en kraftig stigning i antallet af rejsende sammenlignet med samme periode sidste år

Det stigende antal rejsende har gjort det muligt for FlixBus at udvide sit netværk og tilføje flere afgang. Det gælder eksempelvis destinationer som Malmø, Berlin, Hamburg og Stockholm, hvor antallet af rejsende er steget markant.

- Den svage svenske krone har gjort Sverige til en overkommelig feriedestination for danskerne. I sommer så vi en markant stigning i antallet af rejsende fra Danmark til Sverige, og tendensen ser ud til at fortsætte i efterårsferien, siger Kajsa Ekelund, der er kommunikationschef hos FlixBus i Norden.

- Tyskland er også et populært rejsemål. I år har Hamburg for eksempel overhalet Berlin og er nu vores mest besøgte by i Tyskland. Nationale destinationer som København, Aarhus og Odense topper dog stadig listen over foretrukne feriemål, siger hun videre.



# Kollektiv transport

Aarhus har overhalet Odense i antallet af rejsende, og Hamburg har overhalet Berlin og ligger nummer fire på listen over de mest populære destinationer. Ud over den øgede interesse for FlixBus' ruter på tværs af grænserne er Kastrup også populær, hvilket tyder på, at mange ønsker at rejse til udlandet i efterårsferien.

- Antallet af busrejser er steget i løbet af foråret og sommeren. I første halvdel af året så vi en stigning på 75 procent på europæisk plan. I alt rejste 24 millioner passagerer med Flix mellem januar og juli, oplyser Kajsa Ekelund.

Hos Flix vurderer man, at årsagen til stigningen skyldes flere faktorer - pris, tilgængelighed og fleksible afgange.

- Vi synes se en sammenhæng mellem øgede priser i samfundet og øgede bookinger hos os. Vores priser er fortsat lave på trods af inflation og høje brændstofpriser. Vi ønsker at tilbyde en prisbillig og miljøvenlig transportløsning, der til gengæld tiltrækker rejsende, som ønsker at reducere deres klimapåvirkning og spare penge på deres rejse. Derudover giver busrejser mulighed for social interaktion og fællesskab med andre rejsende - og chancen for at nyde smuk natur undervejs, fremfører Kajsa Ekelund.



## De første busser med elektriske busramper er sendt ud i trafikken på Sjælland

Trafikselskabet Movia, der dækker Sjælland inklusiv hovedstadsområdet samt Lolland-Falster, er i samarbejde med kommuner og regionerne på Sjælland i gang med at introducere busser med elektrisk betjente ramper. Målet er at gøre det enklere for alle at benytte de fælles transportmuligheder, trafikselskabets busser tilbyder

De elektriske ramper, som Movia sammen med kommuner og regionerne på Sjælland stiller krav om i de nyeste udbud, gør det lettere for kørestolsbrugere og gangbesværede at stige på og af busserne.

# Kollektiv transport

Og de første busser med elektriske ramper er sendt ud i trafikken i Københavns, Frederiksberg, Tårnby, Dragør, Gladsaxe, Allerød, Ballerup, Frederikssund, Furesø, Hillerød eller Lyngby-Taarbæk Kommune.

I løbet af december udvides flåden til også at omfatte Brøndby, Glostrup, Herlev, Hvidovre, Rødovre, Helsingør og Ringsted Kommune.

Det er ikke alle busser i kommunerne, der har elektriske ramper endnu, da skiftet sker i samme takt, som eksisterende busser - først og fremmest dieselbusser - bliver udskiftet med el-busser.

På dot.dk - Din Offentlige Transports hjemmeside - kan man under handicapinformation holde sig orienteret om, hvilke buslinjer, der betjenes af busser med elektriske ramper.

Movia:

## Elektriske busramper bidrager til mere tilgængelig offentlig transport

Trafikselskabet Movia arbejder for, at alle borgere i det område, selskabet dækker, kan opleve en tilgængelig offentlig transport. De elektriske ramper, som Movia sammen med kommuner og regioner på Sjælland har introduceret i en række nye el-busser, gør det lettere for kørestolsbrugere og gangbesværede at komme med bussen - og af igen ved bestemmelsesstedet

Movia's nyeste opgradering til busflåden omfatter krav om elektriske ramper. Opgraderingen gør den offentlige transport mere tilgængelig og inkluderende for alle passagerer og betyder, at det side 15. oktober i år har det været muligt at benytte elektriske ramper på udvalgte buslinjer, hvis man som kørestolsbruger og gangbesværet har villet med bussen.

Movia's busser af ældre dato er udstyret med manuelle ramper, som kræver, at mennesker med bevægelseshandicap skal have en hjælper med, der kan løfte rampen ud og ind ved af- og påstigning. Med de elektriske ramper kan kørestolsbrugere og borgere med andre fysiske udfordringer selv aktivere rampen med et tryk på en knap på siden af bussen og dermed klare sig med mindre hjælp.

- Vi er stolte over at kunne introducere elektriske ramper i vores busser. Det er ikke blot en teknisk forbedring, men også en hjertesag for Movia at skabe en mere tilgængelig rejseoplevelse for alle vores passagerer, siger Marlene Holmgaard Fris, der er Movia's direktør for kunder og kommunikation.

- Det er et stort skridt i retning af at opfylde vores målsætning om at levere en service, der er tilgængelig for alle borgere, siger hun videre.

# Kollektiv transport



*Kirsten Rolfsager, som til hverdag kører en baghjulstrukken elektrisk kørestol, fandt ud af, at det nu er muligt for hende at komme ombord via den elektriske rampe. (Foto: Movis)*

Movia's eget tilgængelighedsforum, der består af repræsentanter fra Danske Handicaporganisationer, Ældresagen og Faglige Seniorer, er blandt dem, som har peget på behovet for de elektriske ramper. Og på baggrund af input fra forummet, er det blevet besluttet, at alle Movia's buslinjer fremover udbydes med et krav om elektriske ramper. Det betyder, at selvom det i første omgang kun er på udvalgte buslinjer, man kan støde på el-ramperne, så vil det gradvist i takt med, at busserne udskiftes, blive udbredt til alle Movia's busser.

Onsdag 11. oktober afholdt Movia en fremvisning af de elektriske ramper for aktører, som arbejder med tilgængelighed, eller som selv har et fysisk handicap. Arrangementet var planlagt i samarbejde med Ishøj Kommune og Vikingbus A/S og foregik ved et nedlagt stoppested.

På dagen blev der testet forskellige typer af hjælpemidler, og Kirsten Rolfsager, som til hverdag kører en baghjulstrukken elektrisk kørestol, fandt ud af, at det nu er muligt for hende at komme ombord via den elektriske rampe. Hun

# Kollektiv transport



plejer ellers altid at have sin hjælper med, som kan hjælpe hende med at komme ind i bussen. Conny Friis, som bruger en rollator, var rigtig glad for, at det nu bliver lettere for hende at komme ombord.

- Det kan godt være lidt for tungt for mig at skulle løfte rollatoren op i bussen. Men nu kan jeg jo bare trille lige ind, sagde hun på dagen.

Buschaufføren og vognmanden var også stolte af den nye bus og glade for muligheden for at vise den frem. Og rampen blev da også kørt frem og tilbage en del gange i løbet af arrangementet, så alle kunne prøve at køre ind og ud og afprøve, om det var rarest at bakke eller køre forlæns ned ad rampen - hvilket i øvrigt viste sig at være en smags- sag og et spørgsmål om, hvordan hjælpemidlet er affjedret.



# Kollektiv transport



Movia er ikke først i Danmark til at køre med busser med elektriske ramper. I 2015 introducerede trafikselskabet FynBus elektriske ramper. I Jylland har trafikselskabet Midttrafik også et par års erfaring med elektriske ramper på udvalgte buslinjer. Billedet er fra 2021, hvor Midttrafik og Herning Kommune åbnede dørene til busser med elektriske ramper.

Da det har været et ønske fra passagererne, at Movia kunne tilbyde en tilsvarende service, har Movia fulgt erfaringerne fra Fynbus og Midttrafik for at sikre de bedste vilkår for introduktionen af elektriske ramper i busserne på Sjælland og øerne.





*De københavnske el-busser - blandt andet denne fra VDL - har fået 83 nye »kolleger«*

## 83 nye el-busser bringer den elektriske andel op på 32 procent

Midt i oktober kom der flere el-busser på vejene, da trafikselskabet Movia sammen med seks kommuner og Region Hovedstaden skiftede eksisterende busser ud med 83 nye el-busser. Med de nye el-busser er 32 procent af de busser, der kører for Movia, emissionsfrie. Dermed bidrager de til at bringe Movia frem til målet om fuld fossilfri drift ved udgangen af 2030 - mindst halvdelen skal køre på el

De 83 nye el-busser, der blev sat drift søndag 15. oktober, fordeler sig på 11 buslinier i Dragør, Frederiksberg, Gladsaxe, København, Lyngby-Taarbæk og Tårnby Kommuner.

De nye el-busser kører emissionsfrit - det vil sige uden udledning af CO<sub>2</sub> og lokal luftforurening fra bussens motor. Det er også erfaringen, at selve køreoplevelsen bliver forbedret, da der er mindre støj i el-busserne og de er mere behagelige at køre i for både kunder og chauffører.

De 83 nye elbusser giver en samlet årlig CO2-besparelse på 4.800 tons, og bidrager dermed til at indfri Folketingets målsætning om en samlet national CO2-reduktion på 70 procent inden 2030.

17 af de i alt 83 nye elbusser bliver omstillet til el på operatøren Keolis' initiativ. Det drejer sig om linje 500S, hvor 17 ud af i alt 27 busser bliver eldrevne.

## Om de 83 nye el-busser i Hovedstadsområdet:

- De 83 nye el-busser bliver fordelt på 11 buslinjer i 6 kommuner og Region Hovedstaden.
- Det er trafikselskabet Movia, der udbyder busdriften
- De nye elbusser kommer til at køre på linjerne 26, 27, 31, 34, 35, 36, 68, 77, 55E, 65E og 500S
- Kommunerne, der indsætter de nye elbusser er Dragør, Frederiksberg, Gladsaxe, København, Lyngby-Taarbæk og Tårnby Kommuner.
- Region Hovedstaden og Keolis indfører nye elbusser i perioden fra 15. oktober til begyndelsen af november
- Som noget nyt vil el-busserne være udstyret med elektriske ramper
- Omstillingen til el på de 11 buslinjer reducerer udledning af CO2 med 4.790 tons om året opgjort efter "tank-til-hjul"-princippet
- Med de 83 nye el-busser vil Movia være oppe på 422 elbusser. Det svarer til 32 procent af Movia's busser.
- Omstillingen til emissionsfri busdrift startede i 2019 med de første buslinjer i København, Frederiksberg, Ballerup, Egedal og Roskilde



Få transportnyheder dagligt  
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

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



## Ladetjeneste til tunge køretøjer åbner i 12 lande

Svenske Scania lancerede tidligere i år sin Scania Charging Access-tjeneste, som tilbyder praktisk opladning undervejs i 12 lande med forudsigelige priser, minimal administration og et ekspanderende, lastbilstilpasset ladenetværk. Tjeneste er åbnet og klar - og giver kunder med elektriske lastbiler adgang til et europæisk med ladepunkter rangeret efter, hvor velegnede de er til lastbiler

Uafhængigt af, hvem der drifter de mange ladepunkter i netværket, får man som kunde kun én samlet faktura fra Scania. Tjenesten er tilgængelig uden tilmelding eller månedlige gebyrer, og kunden betaler en forudsigelig pris, når ydelsen benyttes. Eneste krav for at få adgang til Scania Charging Access er, at man ejer mindst én Scania uanset type.

Man får adgang til tjenesten via Scania Driver App eller på My Scania. Her kan man se ladepunkter i netværket i Europa, der er vurderet manuelt af Scania i forhold til, hvor velegnede de er til lastbiler og busser samt deres tilgængelighed.

Tjenesten er primært designet til opladning langs kundernes ruter.

- Vores mission er at muliggøre og forenkle ægte elektrificering ved at fjerne alt fra rækkeviddeangst til administrativt bøvvl fra ligningen og tilbyde ladepunkter, der opfylder kravene til lastbilopladning, siger Magnus Höglund, der er Head of Charging Solutions hos Scania og fortsætter:



- Vi vurderer og rangerer alle eksisterende ladepunkter manuelt, både dem til tunge køretøjer og dem til personbiler. Det hjælper os med at identificere dem, der vil være til gavn for vores kunder, indtil infrastrukturen er udbygget med et betydeligt større antal i et omfattende netværk, der udelukkende er dedikeret til tunge køretøjer, siger han videre.

Selv om selve ladenetværket for lastbiler og busser er begrænset til at begynde med, forudser Magnus Höglund en hurtig vækst.

- Netværket vil løbende blive udbygget i løbet af 2024 og frem, når ladeoperatører som Milence og andre er kommet op i fart. Ved at bruge Scania Driver App eller My Scania kan ladepunkter, der af Scania er rangeret som klar og velegnet til lastbiler, samt deres tilgængelighed, identificeres. Vi tilføjer løbende både nye funktionaliteter og flere ladeoperatører til tjenesten, fremfører han.

---

## Dieselmotor i nyeste version lander i Klasse 3 - og trækker vejafgiften nedad med 26 øre

1. januar 2025 - om et år og godt to måneder - træder loven om kilometerbaseret og CO2-afhængig vejafgift for køretøjer over 12 ton totalvægt i kraft. Det vil betyde et spænd i omkostningerne pr. kørt kilometer for vognmænd og andre med tunge køretøjer afhængig af, hvilken CO2-emissionsklasse deres køretøjer ender i

Svenske Scania oplyser, at den seneste Super 13-liters dieselmotor ender i Klasse 3, hvilket betyder, at kilometerafgiften bliver 26 øre lavere pr. kilometer end den dyreste klasse. Kører en bil med den nyeste Scania Super 13-liters motor er der yderligere 14 øre at hente pr. kørt kilometer.

Det er beregningsværktøjet VECTO, der danner grundlag for, hvilken klasse et køretøj lander i. Det er EU Kommissionen, der har udviklet VECTO, som siden januar 2019 har været et obligatorisk værktøj til at udregne alle nye lastbilers CO2-udledning samt brændstofforbrug.

Den danske stat har med vedtagelsen af loven om vejafgift for tunge køretøjer fastsat priserne i fem forskellige klasser, hvor klasse 5 er den bedste og dermed den billigste, mens klasse 1 er den dårligste og dermed den dyreste. Det er udelukkende elektriske lastbiler og køretøjer, defineret som nulemissionskøretøjer, der lander i klasse 5. For konventionelle diesel-lastbiler er den absolut bedste klasse, det lige nu er muligt at lande i, klasse 3. Og det er en eftertragtet klasse set ud fra den besparelse, der er at hente og set ud fra et miljømæssigt aspekt.

Scania's nye Super 13-liters motor, der blev lanceret tilbage i 2021, kørte den ind med et dieselforbrug, der var 8 procent lavere end Scania's tidligere 13-liters motor, der i forvejen havde et lavt brændstofforbrug.

Det lave brændstofforbrug betyder eksempelvis, at en tre-akslet Scania R 560-bogie kører ind i klasse 3 og set i forhold til en tilsvarende trækker, der havner i klasse 1, vil forskellen efter et år være et plus på 26.000 kroner med 100.000 km om året.

I reglerne for den nye afgift står der, at køretøjet, og dermed hvilken klasse køretøjer er registret i, skal genberegnes hvert sjette år. Det betyder, at Klasse 3, som Scania's Super 13-liters motor havner i, holder de næste seks år. Det gør forskellen til lastbilen i Klasse 1 også. Det betyder, at efter seks år er der opbygget en forskel alene i kørselsafgif-

# Miljø

ter på 6 gange 26.000 kroner lig med 156.000 kroner uden at den ekstra forskel, der vil være, hvis der også er kørsel i miljøzoner.

Scania gør opmærksom på, at grænseværdierne bliver skærpet 1. juli 2024. Derfor er det vigtigt, at man får taget det forhold med i sine betragtninger i forhold til, hvornår bilen bliver registreret.

Går man som kunde med tanker om at investere i en ny lastbil, peger Scania på, at det er vigtigt at sikre sig, at den nye lastbil kan køre ind i Klasse 3 - også efter 1. juli 2024, hvor kravene for lastbilernes beregninger og dermed klasse-inddeling bliver strammet.

Kroner pr. kilometer	Tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO <sub>2</sub> -emissionsklasse 1	0,56	0,63	0,68
CO <sub>2</sub> -emissionsklasse 2	0,50	0,57	0,61
CO <sub>2</sub> -emissionsklasse 3	0,44	0,50	0,54
CO <sub>2</sub> -emissionsklasse 4	0,29	0,33	0,35
CO <sub>2</sub> -emissionsklasse 5	0,10	0,10	0,10

*Øverst den generelle kilometerbaserede og CO<sub>2</sub>-afhængige vejafgift, der træder i kraft 1. januar 2025.*

Kroner pr. kilometer	Tilladt totalvægt på 12.000-17.999 kg	Tilladt totalvægt på 18.000-32.000 kg	Tilladt totalvægt på over 32.000 kg
CO <sub>2</sub> -emissionsklasse 1	1,12	1,26	1,35
CO <sub>2</sub> -emissionsklasse 2	1,00	1,13	1,22
CO <sub>2</sub> -emissionsklasse 3	0,88	1,00	1,09
CO <sub>2</sub> -emissionsklasse 4	0,59	0,66	0,71
CO <sub>2</sub> -emissionsklasse 5	0,20	0,20	0,20

*Nederst afgiften, der skal lægges til for kørsel i miljøzonerne i landets største byer.*

Organisation for bus- og taxivognmænd:

## Det skal være slut med, at udenlandske busser kan køre ulovligt i miljøzoner i Danmark uden konsekvenser

Ifølge organisationen Dansk PersonTransport ender en ud af ni udenlandske busser med at betale en bøde, når de overtræder reglerne i de danske miljøzoner. Dansk PersonTransport betegner det som uretfærdigt over for danske busvognmænd og peger på, at det underminerer formålet med miljøzonerne. Derfor kræver Dansk PersonTransport handling

Dansk PersonTransport kæmper som organisation for, at der skal være fair og lige konkurrence mellem danske og udenlandske busser, der kører på danske veje. Men organisationen har på baggrund af flere henvendelser fra medlemmer, der har konstateret, at der kører ulovlige busser rundt i miljøzonerne, henvendt sig til Sund & Bælt, som har oplyst, at der i 2021 og 2022 blev registreret 284 busser, der kørte ulovligt i de danske miljøzoner. Den ulovlige kørsel består i, at busserne ikke har haft monteret et partikelfilter, som er et krav, hvis busserne ikke lever op til Euro 6-normen.

Dansk PersonTransport har efterfølgende kontaktet Miljøstyrelsen, der er ansvarlig for udstedelsen af bøder for overtrædelse af miljøzonereglerne. Miljøstyrelsen har oplyst, at der i 2021 og 2022 blev udstedt i alt 61 bøder til udenlandske busser, hvoraf 32 af bøderne er blevet betalt. Ifølge Miljøstyrelsen skyldes det lave antal bøder til udenlandske busser, at Sund & Bælt ikke har adgang til at lave opslag i alle andre landes køretøjsregistre, så medarbejderne hos Sund & Bælt kan finde frem til ejeren af en bestemt bus. Det skyldes, at der i dag ikke er EU-lovgivning, der sikrer, at bødeforlæg til udenlandske busser kan håndhæves i andre lande.

Det mener Dansk PersonTransport, ikke er godt nok.

- Det er helt urimeligt, at danske busvognmænd forventes at skulle leve op til nogle regler, mens de kan se, at udenlandske busser kan slippe afsted med at bryde loven uden konsekvenser. Samtidig står det jo klart, at når man ikke håndhæver de her regler, går det ud over de danske virksomheders konkurrenceevne og mere til. Det er også dårligt nyt for miljøet, at de udenlandske busser kører rundt uden det lovpligtige partikelfilter. Det underminerer jo effekten af miljøzonerne, siger erhvervspolitisk konsulent hos Dansk PersonTransport, Alexander Höilund.

Dansk PersonTransport er i dialog med Transportministeriet, Justitsministeriet og Miljøministeriet for at sikre, at der bliver strammet op på håndhævelsen. Dansk PersonTransport mener, at der bør "...uomtvisteligt blive taget fat på dette område. Hvis der mangler EU-regler, bør regeringen sikre, at de kommer. Regeringen kunne med fordel allerede påbegynde diskussionen herom i de igangværende forhandlinger om håndhævelse af grænseoverskridende trafikforseelser i det såkaldte CBE-direktiv".

- Det bør være i alles interesse, at det bliver muligt at håndhæve forseelser begået i miljøzoner på tværs af landegrænserne i EU, og at landene får mulighed for at finde oplysning i hinandens køretøjsregistre, så man nemt kan finde frem til ejeren af et køretøj, der bryder reglerne, siger Alexander Höilund.



Vikingbus Yutong el-bus under opladning ved Hirtshals Transport Center. (Foto: E.ON Drive Infrastructure Denmark)

## Busser og andre erhvervskøretøjer kan lade op i Hirtshals

Danmarks største ladestation til opladning af lastbiler, busser og varevogne er åbnet i Hirtshals. Åbningen markerede et nyt skridt i omstillingen af transportområdet i en mere CO<sub>2</sub>-neutral retning og blev fejret med talere fra blandt andet Christiansborg, Hjørring Kommune og E.ON Drive Infrastructure Denmark - samt af nysgerrige borgere

Lastbiler, varevogne og busser skal hurtigst muligt køre med på den elektriske bølge, hvis Danmark skal nå sine klimamålsætninger. Sådan lød det klare budskab fra deltagerne i åbningen af Danmarks største ladestation til tung transport i Hirtshals onsdag. Åbningen markerede dermed et vigtigt skridt i transportsektorens grønne omstilling.

Blandt dagens talere var blandt andet Rasmus Prehn (S), formand for Transportudvalget, Søren Smalbro, borgmester i Hjørring Kommune (V), Lotte Vang, chef for grøn omstilling i Hjørring Kommune og Anders Krag, administrerende direktør i E.ON Drive Infrastructure Denmark.

E.ON Drive Infrastructure Denmark er den operatør, som har stået for etableringen af den kraftfulde ladestation.

- Den tunge trafik er en af de helt store udledere af CO2. Hvis vi skal nå i mål med vores klimaambitioner, er det svært overvurdere betydningen af at få både vare- og bustransport over på grøn strøm. I det lys er åbningen af Danmarks største ladestation til tung trafik lidt af en milepæl, sagde Anders Krag.

En fjerdedel af Europas samlede CO2-udledning kommer fra transporten, og ifølge Det Europæiske Miljøagentur kommer 72 procent af den udledning fra vejtransporten. Tunge køretøjer og lette varevogne står for over en tredjedel af de 72 procent.

- Både de helt tunge køretøjer og lettere varevogne sætter markante aftryk, så vi skal have bredden med, før det rigtig batter noget. Det er både teknisk og praktisk en svær udfordring, men med åbningen af det nye store anlæg har vi vist, at det kan lade sig gøre at stille infrastrukturen til rådighed, så jeg er optimistisk, lød det fra Anders Krag.

Den vurdering var Rasmus Prehn enig i.

- I kan roligt være stolte af, at I igen viser vejen i forhold til infrastruktur og en grøn omstilling, for det er branche, der rigtig gerne vil det her, og nu viser I også, at der er mulighed for at få ladet sin lastbil og sin bus op, sagde Rasmus Prehn og tilføjede:

- Kæmpe stort tillykke til Hirtshals Transport Center, Hjørring Kommune og E.ON Drive - tillykke med, at det nu igen er Hirtshals og Hjørring Kommune der bliver førende på den grønne omstilling ved at sætte strøm til netop den grønne omstilling. Det er et vigtigt signal til vore naboer, da vi ser Hirtshals som et brohoved mellem Nordatlanten og resten af Europa, sagde Rasmus Prehn.

Lotte Vang var enig med Rasmus Prehn og nævnte, at det var vigtigt for Hjørring Kommune at have stærke partnere i den grønne omstilling.

- Vi er ambitiøse i Hjørring Kommune, og det kan vi kun være, fordi vi har gode, stærke partnerskaber, ellers ville vi ikke turde at sætte så seriøse mål for den grønne omstilling, sagde Lotte Vang og fortsatte:

- Tak til E.ON fordi I også er med til at gå foran på de her ting, være med på vores grønne klimamål for Hjørring Kommune. Det hurtige sprint, tror jeg, har været rigtig vigtigt for at vi har kunnet lykkes med det som, er sket i kommunen.

Danmarks hidtil største ladestation til tung transport er opstillet ved Hirtshals Transportcenter. Men det er ikke kun ved omfartsveje, at E.ON Drive Infrastructure forbereder sig til el-lastbilerne. Tung transport stiller særlige krav, fordi opladningen skal passe ind i det køremønster og funktion, som lastbilen eller varebilen har. Derfor arbejder E.ON Drive Infrastructure på aftaler og samarbejder med transportfirmaer, lastbilproducenter, fragtfirmaer, lagerhuse og andre steder, hvor lastbiler kan lade op, mens de bliver læsset, eller mens chaufføren holder hviletid.

## Fakta om Danmarks største ladestation til tung transport:

- Åbnet onsdag 4. oktober
- Placering: Hirtshals Transport Center på Dalsagervej i Hirtshals
- Tre lynladere på 400 kW kan servicere fem el-lastbiler eller seks biler/varevogne ad gangen
- Ladestanderne kan skaleres op til 1 MW, når teknologien er klar

## Aftale om busimport og forhandling er godkendt af Konkurrencestyrelsen

Ejner Hessel-koncernen har overtaget salget og eftermarkedsservicen for Mercedes-Benz og Setra busser i Danmark som importør. Det sker efter, at Konkurrencestyrelsen har gennemgået aftalen, som Ejner Hessel A/S og Daimler Trucks AG indgik i september sidste år, og vurderet, at den ikke giver anledning til indsigelser

Ejner Hessel A/S oplyser, at det nuværende team på 37 medarbejdere fortsætter hos Ejner Hessel's selskab til busaktiviteter - Hessel Bus.

- Vi arbejder konstant på at forbedre effektiviteten og rentabiliteten af vores salgs- og eftermarkedsservice. Med Hessel har vi fundet en meget kompetent importør for Danmark. Hessel er en succesfuld og erfaren spiller inden for detailhandlen på dette marked. Vi ser frem til et vellykket og tæt samarbejde mellem vores virksomheder. Nu hvor transaktionen er gennemført med succes, ønsker vi hele teamet en god start, siger Roman Biondi, der salgschef for Daimler Busser i forbindelse med den endelige handel.

Hos Ejner Hessel A/S peger administrerende direktør Benjamin Mahr på, at Mercedes-Benz og Setra er to meget stærke busmærker, og at man hos Ejner Hessel A/S er stolte over at være blevet udvalgt til at repræsentere dem på det danske marked.

- Vi er spændte på at etablere et nyt langsigtet partnerskab med Daimler Truck. Vi ser frem til at byde et meget dygtigt og erfarent team velkommen i Hessel-familien, der vil betjene vores fremtidige buskunder på bedst mulig vis. Denne tilføjelse, sammen med vores rolle som importør af Daimler Truck siden 2022, styrker vores position i den tunge transportindustri yderligere, siger Benjamin Mahr.

Konkurrencestyrelsens konklusion lyder:

*"Idet fusionen på baggrund af de foreliggende oplysninger ikke giver anledning til indsigelser, har Konkurrence- og Forbrugerstyrelsen godkendt fusionen efter en forenklet sagsbehandling".*

### Om Ejner Hessel A/S:

- Ejner Hessel A/S er familieejet, og er en af Danmarks største bilforhandlere med salg til både erhvervs-kunder og private. Selskabet er autoriseret forhandler og serviceværksted for bilmærkerne Mercedes-Benz, Renault, Dacia, Ford og Smart. Selskabet blev etableret i 1968, og har gennem årene ekspanderet i Jylland. I 2008 kom det sjællandske marked med, og Ejner Hessel har i dag i alt 27 afdelinger, heraf 16 i Jylland og 11 på Sjælland. Ejner Hessel-koncernen er også ejer af Skandinaviens største brugtbilscenter, Mercedes-Benz Starmark. Ejner Hessel-koncernen beskæftiger i dag ca. 1.500 medarbejdere.

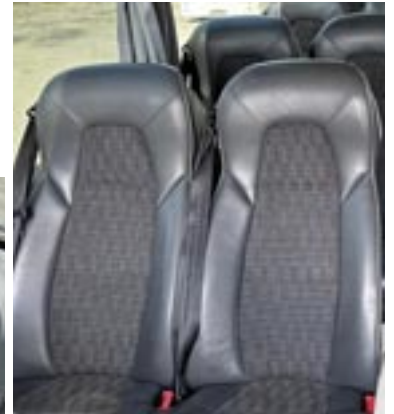


### Volvo 9900 - 1. reg. 2018

Km. 459.500 - Euro 6 - Automat gear - pass. 53 + 1 + 1

*Adaptiv fartpilot, klima, toilet, køkken, luksus sæder og meget mere*

**Pris: 1.550.000 Kr.**



### Neoplan Skyliner - 1. reg. februar 2016

Km. 355.592 - Euro 6 - Automat gear - pass 81 + 1 + 1

*Yderst velholdt bus med fartpilot, toilet, køkken, borde, justerbare sæder og meget mere.*

**Pris:  
1.700.000 Kr.**



## Nyopbyggede Sprintere & Maxus til salg - ring og hør nærmere!



**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

## Busserne over 7 ton mangler mange i antal for at nå 2022-niveau

I løbet af årets første ni måneder er der blevet nyregistreret 161 busser på 7 ton totalvægt og derover. Der er mindre end halvt så mange som i den tilsvarende periode sidste år, hvor antallet var 391

Det færre antal nyregistrerede busser ses også i bestanden af busser på 7 ton og derover. Ved udkørslen af september sidste år var der registreret 5.979 busser på 7 ton og derover, mens der ved udkørslen af september i år var registreret 5.778 på 7 ton og derover.

I nedenstående tabel, der er baseret på tal fra Bilstatistik, som organisationen De Danske Bilimportører står bag, kan man se det faktiske antal nyregistrerede busser på 7 ton og derover og de forskellige mærkers markedsandele efter årets første ni måneder sammenholdt med samme periode sidste år.

Nyregistrerede busser - 7 tons og derover				
Mærke	Januar 2023 - september 2023		Januar 2022 - september 2022	
	Antal	Markedsandel	Antal	Markedsandel
Yutong	58	36,02 %	99	25,32 %
Golden Dragon	17	10,56 %	58	14,83 %
MAN	15	9,32 %	27	6,91 %
Setra	15	9,32 %	35	8,95 %
Isuzu	14	8,70 %	1	0,26 %
Mercedes-Benz	12	7,45 %	17	4,35 %
Solaris	12	7,45 %	26	6,65 %
Neoplan	10	6,21 %	1	0,26 %
Scania	4	2,48 %	-	-
Ebusco	3	1,86 %	31	7,93 %
Van Hool	1	0,62 %	66	16,88 %
BYD	-	-	21	5,37 %
Irizar	-	-	1	0,26 %
Iveco	-	-	8	2,05 %
<b>I alt</b>	<b>161</b>		<b>391</b>	

(Kilde: Bilstatistik, De Danske Bilimportører)





*MAN Lion's 12 LE E bus nummer 1.000, som fremover skal køre i Spaniens hovedstad Madrid. Den er samlet på MAN's polske fabrik i Starachowice.*

## MAN inviterede på en før-messe tur

Før Busworld 2023 løb af stabelen i Bruxelles i begyndelsen af oktober, valgte MAN at invitere til en Pre-Press konference i en af sine hjembyer, Nürnberg. Vi blev præsenteret for tre nyheder, en fuld elektrisk 12 meter Lions E, en 14,7 meter tre-akslet Intercity bus på diesel, og en MAN Coach på 7,4 meter med plads til 16 + 1 - også en diesel version

### Af Rolf Brems

Vi fik et indblik i fremtiden for MAN, og de planer MAN har for batteridrift. MAN vil ikke alene gå batterivejen i fremtiden, men også selv producere batterierne.

Men tiden for MAN's produktion af dieselmotorer er ikke skudt. Den tyske koncern har planer at fortsætte med dieselmotorer til højtydende køretøjer, såsom traktorer og skibsmotorer, de næste 10 år.

Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG blev etableret i Augsburg af Ludwig Sander og Jean Gaspard Dollfus. Fra 1908 blev det til M.A.N - Maschinenfabrik Augsburg-Nürnberg AG - i dag MAN.

# Materiel

Det var i Augsburg de første dieselmotorer blev produceret. I dag rummer den gamle fabrik blandt andet MAN Energy Solutions. Den fik vi ikke at se, men til gengæld fik vi en rundvisning på det 350.000 kvadratmeter store anlæg i Nürnberg.

## Milepæl for bæredygtig mobilitet

Serieproduktionen af Lion's City E startede i efteråret 2020. Tre år senere er den elektriske bybus nummer 1.000 rullet af samlebåndet på MAN's fabrik i Starachowice i Polen. Jubilæumsbussen er blevet solgt til bytrafikken i Madrid, og er således én af de busser, der bringer MAN op på andenpladsen for nyregistreringer i første halvår i Europa.

MAN fokuserer ikke alene på elektrificering af bybusser, men også intercitybusser og turistbusser.

Det betyder, at MAN Truck & Bus har investeret massivt i e-Mobility og lagt stor vægt på at forberede sine medarbejdere og produktionsfaciliteter til kravene for elektrisk mobilitet, og - udtaler Barbaros Oktay, Head af Bus hos MAN Truck & Bus "...med et voksende marked for e-busser var dette en vigtig investering for os i fremtiden, så vores fabrik i Polen har udviklet sig til et ekspertisecenter for elektriske bybusser i de senere år. Vi har et fantastisk team, vi kan takke for dette, som utrætteligt og engageret har levereret et enestående arbejde som betyder at flere og flere e-busser er rullet ud af produktionslinjen".

Mange offentlige transportoperatører er skiftet til en emissionsfri busflåde og er afhængige af elektriske busser, som for eksempel MAN Lion's City E., Mercedes e-citaro, Ebusco fra Holland, men også køretøjer fra Kina, hvor Yutong og BYD har leveret et stort antal.



*Nr. 1.000 omkranset af glade medarbejdere.*

# HESSEL BUS



## Nye 2024 lagerbusser

Lageret er 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!**

# Materiel

MAN må siges at være kommet ind i varmen hos Grupo Ruiz i Spanien, der leverer busserne til bytrafikken i Madrid. Robert Katzer, Head of Sales & Product Bus hos MAN Truck & Bus oplyser, at Grupo Ruiz har 20 køretøjer i drift og har bestilt 60 mere inden udgangen af 2023.

Spanien må i det hele taget siges at være glade for de elektriske MAN Lion's-busser. Til dato er der blevet bestilt over 175 MAN e-Busser til spanske byer som Alicante, Badajoz, Bilbao, Cáceres, Leganés, Málaga, Melilla, San Sebastián, og Valencia. En del er allerede leveret.

- Især i de store byer er der efterspørgsel efter bybusser, der er emissionsfrie og støjsvage på vejene - ligesom vores e-Bus, siger Robert Katzer.

## MAN elektrificerer Skandinavien med over 370 e-busser i drift

Men det er ikke kun i Spanien, at e-busser i stigende grad ses køre rundt i byerne. Især Skandinavien betragtes som en af pionererne, når det kommer til e-mobilitet. Det afspejles også i ordretallene hos MAN. Ved udgangen af 2023 forventes mere end 370 elektrisk drevne MAN-bybusser at være i drift her. De seneste ordrer omfatter 45 MAN Lion's City 12 E-busser bestilt af Vikingbus Danmark A/S. Selskabet vil i fremtiden køre ruter i København samt på Frederiksberg, Lyngby, Greve og Høje Taastrup. Anchersen A/S i Hvidovre havde allerede i 2021 bestilt 25 e-busser hos MAN, som nu er i brug på den centrale Københavns busrute 7A.

- Men vores Lion's City E er også blevet godt modtaget i Norge og Sverige. For eksempel har den norske transportoperatør Unibuss bestilt 76 MAN Lion's City E hos os, siger Robert Katzer.



MAN Truck & Bus modtog allerede sin første e-bus-ordre i slutningen af 2019 - et år før produktionsstart. Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein (VHH) bestilte 17 MAN Lion's City E. Siden da har VHH konsekvent fulgt en kurs mod en fuldstændig nul-emission busflåde. Den næste ordre omfattede yderligere 20 e-

*Et prototype på et batteri til en lastbil, et produkt som gerne skulle rulle af samlebåndet i 2025.*



MAN's fabrik i Nürnberg set fra oven. Den er i dag vokset ind i byen.

busser. I 2022 valgte VHH eBusser fra MAN for tredje gang. Ordren omfattede 30 e-busser og 6 e-ledbusser. Den seneste ordre fra i år inkluderer levering af op til 100 flere el-busser fra MAN Truck & Bus.

### **MAN er næststørste leverandør**

Det europæiske e-Bus-marked voksede med 45 procent i første halvår af 2023. Ifølge Bus and Truckbuilders i Holland blev der i årets første seks måneder registreret i alt 2.567 batteri-elektriske busser. Det betyder, at mere end hver tredje nye bybus (37,5 procent) i Europa kører emissionsfrit. Med 260 e-Busser ligger MAN Truck & Bus på andenpladsen med hensyn til ny registreringer i Europa.

- Af de 297 nye el-busser, der er registreret i Tyskland i de første seks måneder i 2023, var 63 fra MAN, siger Barbaros Oktay og fortsætter:

- Men vi ønsker at sætte endnu flere el-busser på vejen. Vores mål i 2025 er at vores nye bybusser være elektriske, og bare fem år senere vil op mod 90 procent af vores busser i Europa være batteridrevne. Vi har også blikket rettet mod elektrificering af intercitybusser og turistbusser.

### **Bæredygtig mobilitet: fokus på miljø- og klimabeskyttelse**

MAN vil i fremtiden gerne vise overfor kunder og partnere, at koncernen handler bæredygtigt, når det gælder mobilitet. Derfor har MAN forpligtiget sig til målene i Paris-klimaaf-talen. Barbaros Oktay forklarer, at MAN derfor sigter mod

# Materiel

at være drivhusgasneutral senest i 2050, og for at nå sine klimamål fokuserer MAN Truck & Bus primært på elektrificeringen af de produkter, som står for omkring 97 procent af virksomhedens CO2-udledning.

Bagagerummet har en begrænset plads.

- På vores vej mod nul-emissioner er vi fuldt ud afhængige af elektrisk kørsel i busbranchen. Til dette formål konverterer vi konsekvent vores portefølje i bybus- og intercity segmentet til elektriske køretøjer i løbet af de næste år, siger Barbaros Oktay.

Det betyder blandt andet, at e-busserne fra 2024 har motorerne monteret som drev på hvert baghjul, i stedet for en centermotor som i dag. Det vil optimere driften yderligere.

## Store batterier

Måske som en lærestreg fra en regering, som de sidste mange år har gjort sig afhængige af russisk gas, vil MAN selv til at producere højspændingsbatterierne til de elektriske busser og lastbiler fra 2025. Fabrikken er ved at blive gjort klar i nogle af produktionshallerne i Nürnberg. MAN investerer omkring 100 millioner euro i projektet over de næste fem år. Målet er at udvide produktionskapaciteten til over 100.000 batterier om året. Batterierne skal bruges til at udstyre omkring 15.000 til 25.000 e-busser og e-lastbiler om året - afhængigt af konfigurationen. Derfor må man kalkulere med, at andre fabrikker i fremtiden kan komme til at køre med batterier fra MAN.

Derudover skal lade infrastrukturen udbygges som en del af projekt "Milence joint venture", som Traton Group med MAN, Scania og VW-erhvervskøretøjer grundlagde sammen med Daimler Truck og Volvo Group. Planen er at op-sætte mindst 1.700 højt ydende ladestationer de næste par år langs motorveje og ved logistikknudepunkter i hele Europa. Planen er, at de batteri-elektriske køretøjer skal kunne lade med op til 1.000 kWh, således at en lastbil eller bus kan oplades på under en time. De skal, hvor det er muligt, have deres strøm fra klimavenlige energikilder, såsom sol, vind.

- Det er som sagt vigtigt for os at fremme elektromobilitet, sætte pålidelige e-køretøjer, der er egnede til hverdagsbrug, på vejen og tilbyde vores kunder innovativ teknologi. For at få dette til at ske, arbejder vi på en bred vifte af forskellige tiltag og sætter os i selen for at nå vores mål, siger Barbaros Oktay.



## Ny MAN Coach har plads til 16 plus en person

Jeg tror ikke jeg fornærmer nogen ved at kalde den nye MAN TGE 5.180 Coach i familie med WV Crafter - udseendet taler for sig selv og bliver i familien, om jeg så må sige

### Af Rolf Brems

Indvendigt oses den af komfort til VIP-gæster, eller blot til et mindre selskab, som vil transporteres med stil. Coach'en, som endnu ikke forhandles i Danmark, har plads til 16 + 1 gæster, og kan selvfølgelig konfigureres til den enkelte operatørs brug.

Den, som MAN havde med på deres Pre-Press Conference forud for Busworld i Bruxelles, var som sagt med en meget mondæn i kabine - med efter forholdene brede lædersæder, som jeg tror vil være behagelige selv over længere rejser. Mellem de rummelige bagagehylder er der en fin ståhøjde i bussen - når man er 179cm høj. Der er et fint servicepanel over sæderne, så passagerne kan vælge deres egen belysning.

# Materiel



*MAN TGE Coach øverst - og en engelsk søstermodel fra Volkswagen nederst.*

Men den nye MAN Coach er også behagelig for chaufføren. Der er god plads til benene, og indretningen med gearvælger og knapper sidder bare godt og overskueligt. En skærm med et Infocenter, som jeg dog ikke så i funktion, vil samle de fleste informationer og funktioner på et sted. Og funktionerne kan betjenes fra multifunktionsrattet. Der er elektrisk døråbner, som tydeligt er angivet med en rød knap. Der er et mindre bagagerum, som bedst egner sig til bløde ikke for store tasker.



# Materiel



*Flotte og behagelige lædersæder, som kan lægges lidt ned, hvis der er brug for et hvil.*



*Servicepanelet over passagerer sæderne*



# Materiel

I venstre side kan chaufføren lægge sin madpakke og andre fornødenheder. Der er kopholder og plads til at lægge telefonen fra sig. Klima anlægget kan styres individuelt til chaufførdelen og passagerkabinen.

Som en hjælp til chaufføren er der bak-kamera, braking assist, fatigue detektor, der reagerer på øjenlågene, parkeringsassistent og fartpilot med afstandskontrol.

Motoren er en fire-cylindret Euro 6-diesel på 1.968 kubikcentimeter med en effekt på 177 hk. Den har en automatisk otte-trins gearkasse og træk på baghjulene. Bussen har en totalvægt på 5.000kg, er 7,4 meter lang, 207cm bred og 278cm høj.

Alt i alt en flot og funktionel bus, som også vil komme i versioner for bytrafik med dobbeltdøre og Low Entry, samt en kørestolsrampe.



*Førersædet med et godt og overskueligt instrumentbord, samt et multifunktionsrat hvor chaufføren med få tryk kan finde de fleste informationer.*

# Materiel



*Førerpladsen er velindrettet med betjeningsknapper med mere inden for rækkevidde.*



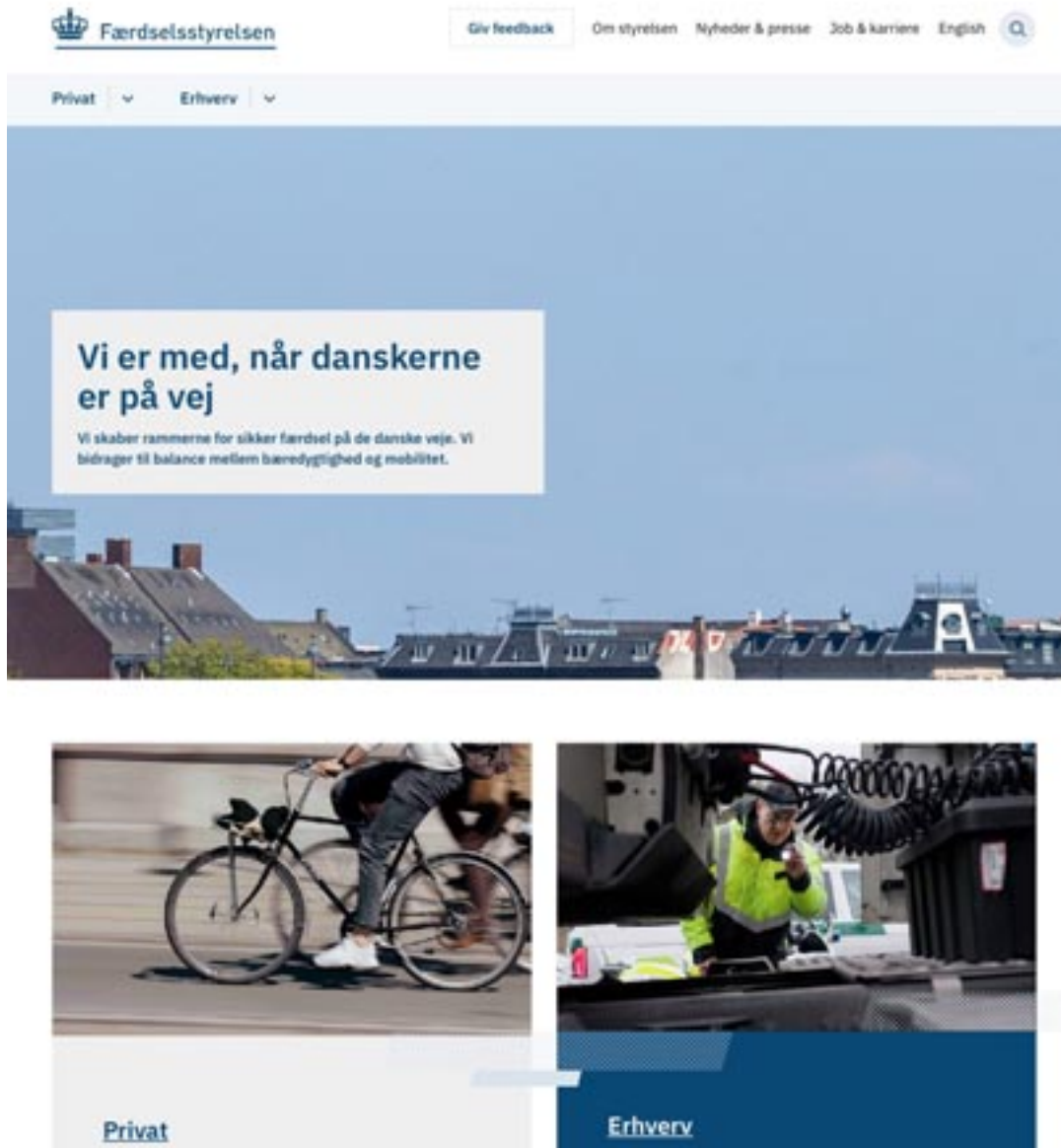
*Indgangsdøren som måske ikke lever alt for meget plads, men når man først er de tre trin oppe, er gulvet fladt.*

# Materiel



*Bagagerummet har en begrænset plads.*

På de sidste sider i dette nummer af *Magasinet Bus* har vi en billedereportage fra Busworld 2023, der fandt sted i Bruxelles i dagene 7. - 12. oktober



## Færdselsstyrelsen har fået ny web-side

Onsdag 25. oktober skiftede Færdselsstyrelsen til en ny web-side, hvor indholdet fra websiden af i går stadig er tilgængeligt, men har fået en ny struktur, som skal gøre det enklere at finde rundt på web-siden

I 2024 går Færdselsstyrelsen i gang med at kvalificere indholdet på hjemmesiden.

Færdselsstyrelsen oplyser, at styrelsen gerne høre, hvis man oplever fejl på siden eller har forslag til ændringer. Man kan sende sin tilbagemelding hjemmesidens feedback-knap, som ligger øverst og nederst på alle sider.

## Trafikstyrelsen får ny direktør 1. november

Nanna Møller tiltræder onsdag 1. november stillingen som direktør for Trafikstyrelsen. Nanna Møller kommer fra en stilling som direktør i Fiskeristyrelsen og dermed med en mangeårig erfaring med ledelse med blik for dialog mellem styrelse og departement. Nanna Møller overtager posten som direktør i Trafikstyrelsen efter Carsten Falk Hansen, der går på pension

Om Nanna Møller:

Ansættelser:

- 01/2018 - 10/2023 Direktør, Fiskeristyrelsen
- 07/2014 - 12/2017 Vicedirektør, Arbejdstilsynet
- 08/2011 - 07/2014 Sekretariatschef, Socialforvaltningen, Københavns Kommune
- 02/2010 - 07/2011 Områdechef, Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune
- 11/2007 - 01/2010 Sekretariatschef, Teknik- og Miljøforvaltningen, Københavns Kommune
- 02/2004 - 10/2007 Konsulent, Statsministeriet
- 12/1998 - 01/2004 Special-/chefkonsulent, Erhvervsministeriet
- 01/1997 - 11/1998 Ministersekretær for erhvervsministeren
- 03/1995 - 01/1997 Fuldmægtig, Erhvervsministeriet

Uddannelse:

- Cand. polit., 1995
- Master of Public Governance, 2014

## Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

# SVM-Regeringen vil frigive taxi-kørsel på ikke bro- eller landfaste øer

Med et nyt lyt lovforslag vil SVM-Regeringen åbne for, at andre end taxier kan bruges til persontransport mod betaling. Med forslaget vil SVM-Regeringen løse udfordringerne med at få taxi'er på øerne ved at fjerne Taxilovens krav på øerne - eksempelvis krav om taxameter og sædeføler. Det vil betyde, at der er flere, der kan bidrage til at løse transportopgaverne

Lokale beboere på øerne skal fremover have mulighed for at køre med passagerer mod betaling. Det følger af et nyt lovforslag, som transportminister Thomas Danielsen (V) fremsætter, når Folketinget åbner. Lovforslaget betyder, at privatpersoner får mulighed for at transportere andre personer mod betaling på øerne uden at skulle efterleve taxiloven. Formålet er, at andre kan udføre kørselsopgaver i disse områder, hvor der ellers ikke er taxier.

- Nu fjerner jeg simpelthen taxiloven på langt de fleste øer, så de lokale får mulighed for at løse de kørselsbehov, der er, og så de får mulighed for at tage betaling for det. Det giver ikke mening, at der er krav om sædeføler og kørselscentral på de små øer. Kravene fører bare til, at behovene ikke bliver dækket, siger Thomas Danielsen.

Bliver lovforslaget vedtaget, vil det fra årsskiftet være muligt for eksempelvis den lokale skolelærer mod betaling at stille de ledige sæder i sin bil til rådighed for andre, der har brug for at blive kørt.

### Fakta om lovforslaget:

- Lovforslaget ændrer taxilovens anvendelsesområde, så loven - hvis der lokalt er et ønske om det - ikke finder anvendelse på øer, der ikke er bro- eller landfaste, og hvor der ellers generelt ikke finder taxikørsel sted
- Alle ikke bro- eller landfaste øer undtagen Bornholm kan med lovændringen undtages taxilovens anvendelsesområde
- For at øen kan undtages fra taxilovens anvendelsesområde, er det et krav, at der ikke i forvejen er taxibetjening på øen, og brancheorganisationerne vil i den forbindelse blive hørt
- Formålet med lovændringen er at fjerne barrierer og dermed gøre det nemmere og billigere at køre med andre mod betaling på øerne
- Det er den enkelte bilejers ansvar at have de rette forsikringer og at følge skatereglerne
- Lovændringen medfører, at der ikke er krav om chaufførkort og krav om tilladelse til erhvervsmæssig persontransport, da det vurderes, at kørselsbehovet ikke er proportionelt med kravene, når kørslen er begrænset og udelukkende foregår på en lille ø

## Taxichauffør blev udsat for vold

En patrulje fra Østjyllands Politi blev onsdag 11. oktober ved halv otte-tiden om aftenen sendt til Marselis Boulevard i Aarhus, hvor en 45-årig mand angiveligt havde givet en taxichauffør et par lussinger

Ved patruljens ankomst til stedet forklarede den 34-årige taxichauffør, at han var på stedet i forbindelse med sit arbejde, da den 45-årige mand var kommet ud af en opgang og havde rettet henvendelse til taxichaufføren, som han efterfølgende gav to lussinger - angiveligt på grund af en tidligere tidligere kontrovers.

Den 45-årige mand blev sigtet for vold. Taxi-chaufføren kom umiddelbart ikke til skade i forbindelse med episoden.

## Transportministeriet har 13 lovforslag på Folketingets lovprogram

I forbindelse med Folketingets åbning fremlægger den siddende regering et program for, hvilke lovforslag den vil fremlægge i det nye folketingsår. På transportministeriets område er der planlagt 13 lovforslag

Oversigt over de 13 lovforslag, Transportministeriet har på programmet:

- Ændring af taxiloven (Mulighed for at undtage visse øer fra lovens anvendelsesområde)
- Lov om rammerne for arealanvendelsen i Københavns Lufthavn, Kastrup
- Ændring af lov om private fællesveje, lov om letbane på Ring 3 og lov om anlæg af en ny Storstrømsbro og nedrivning af den eksisterende Storstrømsbro (Etablering af en tilladelsesordning for ledninger, kabler og tilbehør i private fællesveje på landet og tilpasning af visse anlægslove til VVM-direktivet og naturbeskyttelsesdirektiverne)
- Lov om udbygning af motorvej E20/E45 ved Kolding, anlæg af Kalundborgmotorvejens 3. etape og udbygning af rute 15 Ringkøbing/Herning
- Ændring af færdselsloven (Forsøg med dobbeltrailer-vogntog)
- Ændring af postloven (Rammer for den fremtidige postbefordring)
- Ændring af lov om luftfart (Luftfartøjers adgang til luftfart inden for dansk område, delegation til private af visse opgaver på droneområdet og ændring af rammerne for Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbanes undersøgelser med videre)
- Ændring af lov om trafikskoler (10-årige rutekørselstilladelser til nulemissionsbusser)
- Ændring af lov om anlæg og drift af en fast forbindelse over Femern Bælt med tilhørende landanlæg i Danmark og lov om Sund og Bælt Holding A/S (Bevarelse af produktionsområdet ved Rødbyhavn og fravigelse af elforsyningsloven)
- Lov om opgradering af Øresundsbanen
- Ændring af lov om infrastruktur for alternative drivmidler til transport (AFI-loven)
- Lov om anlæg af en tredje Limfjordsforbindelse
- Lov om udbygning af E 47 Motorring 3, E 20 Amagermotorvejen og Øresundsmotorvejen

# Taxi-kørsel



Seks glade ukrainere var i begyndelsen af oktober klar til at starte som buschauffører hos HB-Care efter et 33 ugers uddannelsesforløb.

Langt væk fra krigen i hjemlandet:

## Ukrainere bestod buskøreprøven den ene dag - næste dag styrede de deres nye job bag rattet

Seks ukrainere har efter et intenst uddannelsesforløb formået at lære både dansk og bestå en uddannelse som buschauffør med kompetence til at udføre sygetransport og handicapbefordring på 33 uger. Det specielle forløb blev til i samarbejde med UCPlus, Aarhus Kommune, Jobcenter Aarhus og busselskabet HB-Care

Allerede dagen efter bestået uddannelse sad de nyuddannede chauffører bag rattet i en bus på deres nye arbejdsplads HB-Care i Tilst i den vestlige del af Aarhus

En af de seks, Iryna Fesiuk, sætter ord på den rejse hun har været igennem, inden hendes første arbejdsdag som buschauffør i Aarhus for alvor begyndte tirsdag i denne uge.

- Undervisningen har været svær, men vi har gjort det, og jeg havde nul fejl i teoriprøven. Inden jeg startede på dette forløb, talte jeg slet ikke dansk. De første par måneder lærte vi dansk, og herefter begyndte vi på at tage kørekort til bus, siger Iryna Fesiuk



# Taxi-kørsel

Anastasiia Baranchuk, er også blandt dem, der har gennemført det krævende forløb.

- Det var lidt specielt, fordi det er transportbranchen, og jeg synes, der er mange svære fagudtryk. Ved at kommunikere med dem, jeg møder i mit nye arbejde, kan jeg udvikle mit danske sprog. Jeg skreg af glæde, da jeg bestod, jeg troede virkelig ikke, at det var muligt, lyder det fra Anastasiia Baranchuk.

For busselskabet HB-Care, der er leverandør af visiteret specialkørsel til kommuner og institutioner, og en del af Moove Group-koncernen, er de forstæeligt stolte af deres

*To nyuddannede chauffører: Anastasiia Baranchuk samt Iryna Fesiuk.*



# Taxi-kørsel

nye medarbejdere. Per Fisker fra selskabets kvalitet og uddannelsesafdeling forklarer, at stort buskørekort er det sværeste kørekort at få.

- Det at tage et stort buskørekort er en krævende opgave, og det er faktisk det sværeste kørekort, du kan tage. Med ekstra kompetencebeviser, har de sammenlagt været igennem og bestået seks prøver. Læg dertil, at de også har lært dansk. Det er et fantastisk engagement, de har lagt i uddannelsen. Hvis det fortsætter fremadrettet, så får vi også nogle fantastiske chauffører, siger Per Fisker.

## Afgørende at det bliver en succes

I HB-Care har de nu ambitioner om at udvide forløbet til at omfatte flere nationaliteter.

- For os er det vigtigt at være med til at tage et socialt ansvar. Vi startede med forløbet i Aarhus, men vil gerne være med til at skabe et lignende initiativ på Sjælland i 2024. Vi har et team klar, og jeg håber, at kunne udvide forløbet og dermed skabe en følelse af tryghed for alle nytilkomne. Det kræver, at skolerne og kommunen engagerer sig på samme måde som nu. Det er første gang, et sådant projekt bliver gennemført, så det er afgørende, at det bliver en succes, siger Anja Breum, der er selskabets HR- og ESG-direktør.

## Om uddannelsesforløbet:

- Integration af nytillflyttede ukrainere i Aarhus er sket igennem et samarbejde mellem UCplus, Aarhus Kommune, Jobcenter Aarhus og busselskabet HB-Care
- Først lærer deltagerne dansk, så starter de på en IGU-ansættelse, og herefter bliver de hjulpet i job som chauffører hos HB-Care
- Programmet blev sat i gang i januar 2023 og er planlagt til at løbe over to år

## Om HB-Care:

- HB-Care er leverandør af visiteret specialkørsel til kommuner og institutioner i Danmark. Selskabet, der er en del af Moove Group, som også omfatter taxiselskabet Dantaxi, befordrer blandt andet handicappede borgere til skoler og aktivitetscentre, ældre borgere til genoptræning og dagcentre, samt skole- og børnehavbørn med særlige transportbehov
- På landsplan råder selskabet over 500 minibusser
- Selskabet har afdelinger i Aabenraa, Aarhus og København

Analyse:

## Passagerkapaciteten er god på færgerne fra og til Bornholm

Trafikstyrelsen har udarbejdet en analyse af trafikbetjeningen af Bornholm, der har fået titlen "Bornholmeranalysen". Bornholmeranalysen er en status for trafikbetjeningen af Bornholm og vurderer den nuværende kapacitet i forhold til behov til, fra og på Bornholm i fremtiden. Analysen viser, at der er god kapacitet på passagerer, og at grænsen er ved at være nået, når det gælder godskapaciteten

- Færgerne er livslinjen for Bornholm. Vi er meget opmærksomme på, at det er vigtigt at følge udviklingen tæt. Vi har også allerede både set på "bløde" tiltag for at udnytte kapaciteten endnu bedre og også muligheden for at indsætte ekstra godskapacitet eventuelt med Povl Anker. Derfor er det også positivt, at Bornholmeranalysen viser, at kapaciteten er tilstrækkelig for passagerer. På gods er der også stadig kapacitet, og i forligskredsen, der dækker stort set hele Folketinget, er vi enige om, at der på nuværende tidspunkt ikke er behov for at indsætte mere godskapacitet mellem Rønne og Køge, siger transportminister Thomas Danielsen (V).

Selvom der ikke er akut mangel på kapacitet på godsområdet - og at der er god kapacitet, når det gælder passagerer, vil der fortsat være stor opmærksomhed på betjeningen.

Bornholmeranalysen fokuserer også på denne grønne omstilling og kommer med anbefalinger til, hvordan trafikbetjeningen kan udføres endnu grønnere.

Bornholmeranalysen er udarbejdet med baggrund i den politiske aftale om Infrastrukturplan 2035, der blev indgået 28. juni 2021 mellem den daværende S-Regering og Venstre, Dansk Folkeparti SF, Radikale, Enhedslisten, Konservative, Liberal Alliance og Alternativet. En aftale fra 7. september 2021 i forligskredsen bag færgebetjeningen af Bornholm - Socialdemokratiet, Venstre, Konservative, Dansk folkeparti og SF blev det aftalt, at Bornholmeranalysen skulle sammen med færgekontraktens midtvejsevaluering.

Interesserede kan finde Bornholmeranalysen **her**:

Interesserede kan finde baggrundsmateriale for Bornholmeranalysen **her**:



# De første nye metrotog kører testkørsel mellem Sydhavn og Valby

I den sidste uge af september blev de første metrotog sendt ud for at teste sporene mellem Havneholmen og Ny Ellebjerg (det kommende København Syd). Dermed har Metroselskabet nået endnu en milepæl i forhold til udvidelsen af metrolinjen M4 mod Sydhavn og Valby

Til at begynde med kører to metrotog ved egen kraft på skinnerne mellem de fem nye stationer, der udgør forlængelsen af metrolinjen M4 til Sydhavn og Valby. Testkørslerne - også kaldet dynamiske tests - er en vigtig milepæl frem mod åbningen af metroforlængelsen, der i 2024 vil forbinde Valby og Sydhavn med Vesterbro, City, Østerbro og Nordhavn.

- Udbygningen af vores metro er med til at fremtidssikre København med mere sammenhæng, ren luft og mindre trængsel. Med koblingen til Cityringen, linjen til Nordhavn og i fremtiden et af Danmarks vigtigste trafikknudepunkter København Syd, bliver M4 ikke bare en ny "hverdagsven" for beboerne i Sydhavn og i Valby - men for alle rejsende til og fra København. 10 minutter fra Rådhuspladsen til København Syd - det er dét, en storby skal kunne, siger overborgmester Sophie Hæstorp Andersen (S).

Når den nye sydlige del af M4 bliver taget i brug i 2024, kan man direkte rejse mellem Orientkaj i nord og den kommende station København Syd (nuværende Ny Ellebjerg). Undervejs kan man skifte til M3 Cityringen på seks stationer og M1/M2 på Kongens Nytorv.

## Omfattende tests af tog og systemer

Under første fase af testkørslerne testes der blandt andet for, om de førerløse tog kommunikerer korrekt med Metroen's styresystem og en række undersystemer. Her handler det først og fremmest om at sikre, at togene kan stoppe og køre, og at alle sikkerhedssystemer og nødstop-funktioner fungerer. Derudover testes ventilationssystemer, per-rondørenes åbne- og lukkefunktion og en række andre funktioner.

Til at begynde med styres togene ved lav hastighed af en togfører, men gradvist bliver systemerne testet ved højere hastigheder. Senere i testfasen kører togene også uden fører.

- Testkørsel i tunnellerne er en kæmpe milepæl i arbejdet med at anlægge forlængelsen af metrolinjen M4, og i disse dage fejrer vi sammen med vores entreprenører det gode resultat. Samtidig arbejdes der stadig på de underjordiske stationer, hvor vi blandt andet installerer rulletrapper og elevatorer, ligesom vi er gået i gang med at etablere stationspladser. Jeg glæder mig til, at vi fra næste år kan give vores eksisterende og kommende kunder endnu mere effektiv og klimavenlig metro i verdensklasse, siger Rebekka Nymark, der er direktør i Metroselskabet.

Når linjen til Sydhavn og Valby åbner i 2024, vil knap 75 procent af borgerne i København og på Frederiksberg have gåafstand til en metro- eller togstation.





(Foto: Søren Hytting / Metroselskabet)

## Metrolinier har fået flere tog

Fra slutningen af september har der kørt flere tog på de metrolinjerne M1 og M2 i Hovedstaden. De flere tog er en del af Metroselskabets arbejde med at sikre gode passageroplevelser samtidig med, at antallet af passagerer i Metroen stiger

Metroselskabet nu med op til 32 metrotog på metrolinjerne M1 og M2, hvilket er det hidtil største antal. Tiltaget er et af flere, som skal øge Metroens kapacitet med 10 procent det næste halve års tid. Formålet er at kunne imødekomme den forventede store efterspørgsel blandt passagererne.

- Hovedstaden får flere og flere borgere, og rigtig mange vælger at køre med Metroen. Derfor vil vi gerne sikre, at der også i fremtiden er plads til passagererne, og at de fortsat har en god oplevelse. Med flere tog i drift på M1 og M2 skaber vi plads til både de ca. 200.000 dagligt rejsende på de to linjer og de mange nye passagerer, siger direktør i Metroselskabet, Rebekka Nymark.

### Omfattende test og yderlige tog i drift

Sideløbende arbejder Metroselskabet med at forberede Metroen til på lidt længere sigt at køre med endnu flere tog, der kører med en frekvens på ned til 90 sekunder i myldretiden.

- Vi arbejder med forskellige tiltag, som skal sikre, at vi også på længere sigt kan tilbyde en god rejseoplevelse for vores kunder. Vi har for eksempel købt flere tog og er gået i gang med at modernisere de ældre tog. At vi nu også kan køre med flere tog på M1 og M2 er en meget vigtig milepæl i dette arbejde, siger Rebekka Nymark.

Idriftsættelsen af flere - og nye - tog er forberedt grundigt i samarbejde med leverandøren Hitachi og Metroens operatør, Metro Service. I de kommende måneder planlægges trinvist indsat flere tog i myldretiden.

Kapacitetsforøgelsen er muliggjort gennem Investeringsprogrammet for M1 og M2. Programmet har til formål at øge kapaciteten flere år frem. En række projekter under Investeringsprogrammet har banet vejen for mere kapacitet, herunder indkøb af flere tog, forbedringer af spor og det førerløse styresystem samt udvidelse af kontrol- og vedligeholdelsescentret for de to linjer på Amager.

## 15 nye vejprojekter kommer i gang

513,1 millioner kroner fra den pulje, som et politisk flertal i Folketinget i sommeren 2021 kom 3,5 milliarder kroner i for at bidrage til bedre sammenhæng mellem land og by, er blevet fordelt på 15 mindre projekter fordelt over det meste af landet

Puljen, der er en del af Infrastrukturplan 2035, er på 3,5 milliarder kroner, der løbende kan udmøntes til mindre vejprojekter, som bidrager til bedre sammenhæng mellem land og by.

Der udmøntes hvert efterår midler fra puljen, og i år er der udmøntet 513,1 millioner kroner. Det er både projekter, som Vejdirektoratet indstiller og øvrige forslag.

Prioriteringen af projekterne baseres på forskellige parametre, blandt andet registrering af trængsel, barriereeffekter, trafikuheld og uhensigtsmæssig trafikantadfærd.

Derudover prioriteres projekter, der understøtter mobilitet mellem land og by og sammenhængen mellem stats- og kommuneveje.

### Følgende projekter sættes i gang:

- Ombygning af rundkørsel til signalreguleret F-kryds ved Aalborgvej/Nordre Ringvej, Viborg
- Udvidelse af rundkørsel ved Drøwten, Struer
- Rundkørsel ved Mariagervej i Randers
- Etablering af to shunts ved Skødstrup - Tilslutningsanlæg (TSA) 16, Djurslandmotorvejen
- Udvidelse af frakørselsramper ved Lystrup, Tilslutningsanlæg 18 Djurslandmotorvejen
- Årslev, Tilslutningsanlæg 11, Østlig rampekryds
- Krydsombygning Volderslev
- Sydmotorvejen - Krydsombygning ved Tilslutningsanlæg 33 Lellinge
- Klimasikring af Guldborgsundtunnelen
- Samkørselspladser ved Randers
- Fordyrelse af Hillerødmotorvejens forlængelse som følge af Udvidelse af Overdrevsvejen
- Rute 15, 2+1 vej mellem Langerdalvej og Røgind
- Østvendte ramper ved Knabstrup Møllebakke
- Lokalvej i Jyderup
- Mulighed for etablering af omkoblingspladser til dobbeltrailer-vogntog ved Odense og i Trekantsområdet



# Overhalingsspor ved Kalvebod overhaler vendespor ved Kastrup

Forligskredsen bag aftalen om Infrastrukturplan 2035 fra sommeren 2021 har besluttet, at der skal anlægges overhalingsspor ved Kalvebod. Forligskredsen har samtidig besluttet at udskyde beslutning om anlæg af et vendespor ved Københavns Lufthavn Station. Undersøgelsen fra Sund & Bælt viser, at et vendespor med den planlagte togtrafik til og med 2030 vurderes at have meget lille betydning for punktligheden i togtrafikken, når udvidelsen af Københavns Lufthavn Station er gennemført

Anlægget af overhalingsspor ved Kalvebod er en forudsætning for at opnå de fulde gevinster af en sydlig jernbanekorridor fra Roskilde via Ny Ellebjerg (kommende København Syd) til Københavns Lufthavn. Projektet er samtidig grundlag for at kunne håndtere det øgede antal godstog, som forventes at komme, når Femern Bælt-forbindelsen står færdig.

Forligskredsen har besluttet en løsning, hvor der anlægges et overhalingsspor, som samtidig er forberedt til en udvidelse med et ekstra overhalingsspor og dermed en fremtidssikring af kapaciteten til både gods- og passagertog.

### Vendespor må vente

Et vendespor ved Københavns Lufthavn Station indgår også i Infrastrukturplan 2035. Men forligskredsen er enige om at udskyde beslutning om anlæg og udformning af vendesporet til et senere tidspunkt, da en undersøgelse fra Sund & Bælt viser, at et vendespor med den planlagte togtrafik til og med 2030 vurderes at have meget lille betydning for punktligheden i togtrafikken, når udvidelsen af Københavns Lufthavn Station er gennemført.

Undersøgelsen viser også, at overhalingsspor har den største betydning for togtrafikken og er afgørende for realiseringen af den nye sydlige jernbanekorridor.

Midlerne fra det udskudte vendespor anvendes til projektet med overhalingsspor ved Kalvebod.

Med en udskydelse af beslutningen om vendespor kan der samtidig tages højde for Øresundstrafikken efter 2030 samt længden af fremtidens Øresundstog. Der vil i forbindelse med en beslutning om vendespor samtidig skulle anvises ny finansiering.

### Fakta om afsatte midler:

Med aftalen om Infrastrukturplan 2035 er der afsat:

- 326,2 millioner kroner (2023-priser) til et vendespor ved Københavns Lufthavn Station
- 362,0 millioner kroner (2023-priser) til anlæg af et overhalingsspor ved Kalvebod
- De samlede midler på 688,2 millioner kroner anvendes til et overhalingsspor ved Kalvebod, som bliver forbedret til et ekstra overhalingsspor



(Grafik: Havarikommissionen for Vejtrafikulykker)

## Rapport fra Havarikommissionen for Vejtrafikulykker: Det er andet end mobiltelefonen, der distraherer os i trafikken

Uopmærksomhed er årsag til ca. en tredjedel af alle dødsulykker i Danmark, og det er ikke kun mobiltelefonen, der distraherer os. En ny undersøgelse fra Havarikommissionen for Vejtrafikulykker af 119 alvorlige ulykker viser, at uopmærksomhed i trafikken også optrådte af mange andre årsager og hos alle typer trafikanter - eksempelvis hvor trafikanten spiste mad, ledte eller rakte ud efter noget eller var stærkt optaget af at finde vej eller se på noget interessant langs vejen

Mange forbinder uopmærksomhed i trafikken med en fører, der taler i mobiltelefon under kørslen. Men virkeligheden er mere nuanceret, og uopmærksomhed ses hos alle slags trafikanter. Det viser en ny undersøgelse fra Havarikommissionen for Vejtrafikulykker.

- Det kan ikke siges ofte nok, at man skal have blikket på vejen, når man kører bil. Der er som aldrig før kamp om vores opmærksomhed i det moderne hverdagsliv. Derfor er vi også løbende med til støtte kampagner om sikker kørsel. I disse uger kører Rådet for Sikker Trafik for eksempel kampagnen "Kør bil, når du kører bil", der er en god påmindelse til de mange danskere, som kører på efterårsferie," siger transportminister Thomas Danielsen (V) i en kommentar til rapporten.

Formand for Havarikommissionen, Rikke Rysgaard, fremhæver, at uopmærksomhed er årsag til mange dræbte og alvorligt tilskadede i trafikken.



- Det er vigtigt, at vi forstår uopmærksomhedens kompleksitet, hvis vi skal forebygge den. Det håber vi at bidrage til med vores nye rapport, siger hun.

Rapporten bygger på en dybdeanalyse af 119 alvorlige trafikulykker i Danmark, hvor uopmærksomhed medvirkede til ulykken.

## Mange ting kan distrahere

I ca. 40 procent af de undersøgte ulykker med uopmærksomhed er det påvist, at trafikantens uopmærksomhed skyldtes distraktion. Det er muligt, at der i flere ulykker var tale om distraktion, men det er ikke blevet påvist i analyserne.

I lidt over en tredjedel af ulykkerne med distraktion kom distraktionen fra forskellige former for teknologi som eksempelvis mobiltelefon, GPS og smartwatch. For eksempel var der trafikanter, der talte i telefon, skrev eller læste beskeder, skiftede musiknummer eller kiggede på ruten.

I de resterende knap to trediedele af ulykkerne var det andre ting, der distraherede trafikanterne - eksempelvis social distraktion, hvor børn og unge til fods eller på cykel/knallert blev distraheret af dem, de fulgtes med. Eller hvor voksne blev distraheret af passagerer eller dyr i bilen, eller vinkede til nogen, de kendte. Der sås også andre former for distraktion, hvor trafikanten f.eks. spiste mad, ledte eller rakte ud efter noget eller var stærkt optaget af at finde vej eller se på noget interessant langs vejen.

## For lavt opmærksomhedsniveau

Blandt de øvrige ulykker, som skyldtes uopmærksomhed, var et typisk problem for lavt opmærksomhedsniveau. Det sås eksempelvis på strækninger, hvor trafiksituationen virkede helt ukompliceret, og hvor førerne derfor faldt i staver

## I hvor mange ulykker medvirker uopmærksomhed

Havarikommissionens tværanalyse fra 2020 "Hvorfor sker trafikulykker", som byggede på dybdeanalyser af 270 alvorlige trafikulykker, viste at uopmærksomhed medvirkede til 34 procent af de undersøgte ulykker. Undersøgelsen er dog ikke statistisk repræsentativ, selvom der på flere parametre (for eksempel ulykkesituationer og trafikanttyper) er god overensstemmelse med ulykkesstatistikken.

Ifølge Vejdirektoratets dødsulykkesstatistik i perioden 2012-2021 er uopmærksomhed vurderet som medvirkende til lidt over 30 procent af alle dødsulykker.

og ikke opdagede, at de forankørende bremsede hårdt op. Der var ikke noget specifikt, der distraherede dem, men de havde blot et for lavt opmærksomhedsniveau i forhold til, hvad den trafikale situation krævede.

## Fokus er det forkerte sted

Uopmærksomhed sås også i opmærksomhedskrævende situationer. Her rettede trafikanterne for meget opmærksomhed mod nogle ting i trafikken, så de overså andre ting. Det kunne for eksempel være i et kryds, hvor oversigten var dårlig til den ene side, så trafikanten havde fokus på trafikken fra den dårlige side og overså en bil fra den anden side.

I nogle tilfælde havde trafikanten ikke mental kapacitet til at overskue hele trafiksituationen. Uopmærksomhed kan altså også optræde i situationer, hvor trafikanten har fokus på trafikken.

## Politiet: Et øjeblik uopmærksomhed kan betyde, at man ikke kommer hjem til sin familie

- Uopmærksomhed eller manglende orientering i trafikken koster liv, og mange trafikanter har alt for travlt med andre ting, når de færdes i trafikken. Vi skal blive meget bedre til at være til stede i trafikken i stedet for at have fokus på mobiltelefoner, fragtbreve, GPS eller hvad der nu ellers frarøver os vores opmærksomhed. Et øjeblik uopmærksom-

## Fra Havarikommissionens anbefalinger i rapporten:

### Gode råd til trafikanterne:

- Hav fokus på kørslen hele tiden - også på en lang, lige strækning
- Undgå at gøre noget, som distraherer - for eksempel at taste på telefon eller vinke til nogen, man kender
- Også som fodgænger og cyklist skal man bevare fokus på trafikken og for eksempel ikke kun have fokus på dem, man følges med
- Orienter dig på vej frem mod et kryds og tag dig tid til orienteringen i krydset. Kør langsomt frem

### Fortsat politikontrol af uopmærksomhed

- Vejtekniske løsninger, der understøtter trafikanterne i opmærksomhedskrævende situationer og ved lavt opmærksomhedsniveau. For eksempel forbedringer af kryds, så orienteringssituationen bliver enklere, og rumleriller/midterautoværn, som kan hjælpe ved uforvarende kørsel over vejmidten eller ud mod vejsiden

### Førerstøttesystemer:

- Fortsat udvikling og standardisering af førerstøttesystemer, som blandt andet kan hjælpe i kritiske situationer opstået som følge af uopmærksomhed. For eksempel avanceret trætheds- og uopmærksomhedsovervågning, vognbaneassistent og avanceret nødbremsesystem
- Kommunikationsindsatser om ikke at stole blindt på systemerne, men bevare fokus og fuld kontrol over kørslen
- Opfølgning af, om systemerne genererer nye typer ulykker, fordi førerne lader systemerne tage over

hed kan betyde, at du selv eller et andet menneske ikke kommer hjem til sin familie igen. Politiet vil derfor fortsat have fokus på denne udfordring i trafikken og løbende gennemføre målrettede kontroller, siger politiassistent Christian Berthelsen fra Rigspolitiets Koncernkommunikation.

## **Ny køreteknologi, rumleriller, kampagner og politikontrol kan hjælpe**

Hvis man skal forebygge ulykker, hvor uopmærksomhed medvirker, kan støttesystemer som trætheds- og uopmærksomhedsovervågning, vognbaneassistent og avanceret nødbremsesystem hjælpe. Det samme kan justeringer af vejmiljøet som rumleriller og forbedringer af kryds.

- Det er klart, at trafikanterne selv har et ansvar og skal lade være med at sidde og lave andre ting, mens de kører bil. Her kan der f.eks. sættes ind med kampagner og politikontrol. Men rapporten viser, at der også er tilfælde, hvor trafikanterne helt uforvarende bliver distraheret, falder i staver eller bare ikke kan overskue hele trafiksituationen. Her kan veje og køretøjer udformes, så de kan kompensere i de situationer, hvor den menneskelige hjerne ikke slår til, siger Havarikommissionens formand, Rikke Rysgaard.

Interesserede kan se alle anbefalingerne i rapporten, der kan hentes **her**:

## **Om undersøgelsen:**

Rapporten er baseret på viden fra Havarikommissionens seneste 12 temaanalyser, hvor i alt 321 ulykker er analyseret. I 119 af disse ulykker er det vurderet, at uopmærksomhed hos en eller flere af de involverede trafikanter medvirkede til ulykken.

Formålet med rapporten er at samle og dele den viden om uopmærksomhed, som Havarikommissionen har opnået igennem analyser af alvorlige ulykker, hvor uopmærksomhed var en medvirkende ulykkesårsag.

I sine dybdeanalyser har Havarikommissionen fokus på samspillet mellem trafikant, vej, omgivelser og køretøj. Ofte er der ikke bare en enkelt årsag til, at en ulykke sker, og ofte bidrager flere trafikanter til den enkelte ulykke. I denne rapport er der fokus på trafikanternes rolle i ulykkerne og specifikt på, hvordan deres uopmærksomhed medvirkede til, at ulykkerne skete. Men i mange tilfælde var der også andre forhold, der medvirkede.

Havarikommissionens viden om trafikanternes rolle i ulykkerne og deres eventuelle uopmærksomhed bygger blandt andet på de interviews, som kommissionens psykolog gennemfører med de implicerede trafikanter. Også vidner til ulykkerne interviewes. Kommissionens rekonstruktioner af ulykkerne og herunder de konkrete tidsforløb frem til kollisionerne kan dokumentere, at trafikanterne har overset informationer, som var synlige i længere tid. Desuden kan fund på ulykkesstederne og i køretøjerne – f.eks. placeringen af en mobiltelefon eller en væltet kaffekop - indikere uopmærksomhed/distraction.

# Busworld 2023

På de følgende sider bringer vi en billedereportage fra Busworld 2023, der fandt sted i Bruxelles i dagene 7. - 12. oktober.

Foto: David Cole fra Bus and Coach Buyer



*Altas Novus City V7 (Zhongtong).*

## Altas - Letland

*Altas Novus Cityline LW.*



# Busworld 2023



Anadolu Isuzu CitiVOLT.

## Anadolu Isuzo - Tyrkiet



Anadolu Isuzu Novo VOLT.



*Setra S516HDH.*

## Setra - Tyskland



*Setra S531DT.*



*Anadolu Isuzu CitiVOLT.*

## Setra -



*Setra S515LE.*



*Automechanika AM12 EB400.*

## Automechanika - Tyrkiet



*Automet Iveco E.*

## Automer - Polen





*Arthur H2.*

## Arthur - Tyskland



*Ayats Horizon.*

## Ayats - Spanien

# Busworld 2023



*Beulas Cygnus.*

*Beulas Glory.*

## Beulas - Spanien



*Beulas Jewel.*



*BMC ProCity EV.*

## MBMC - Tyrkiet



*BlueBus 6 meter.*

## BlueBus - Frankrig

# Busworld 2023



*BYD B12 - en ny udgave.*

## BYD - Kina



*BYD B15 - en elektrisk regionalbus.*

# Busworld 2023



BYD B19.

## BYD - Kinda



BYD Unvi DD13.

# Busworld 2023



*VDL Futura.*

## VDL - Holland



*VDL New Citea.*

# Busworld 2023



*Ebusco 3.0 18 meter ledbus*

## Ebusco - Holland



*Ebusco 3.0 12m*



TAM Vero 10.

## TAM Vero - Slovenien



TAM Vero 7.





*Temsa Avenue Electron.*

## Temsa - Tyrkiet



*Temsa HD FC - brintelektrisk.*



*Irizar i6S efficient hydrogen.*

## Irizar - Spanien



*Irizar i8.*

# Busworld 2023



*Irizar i6s efficient.*

## Irizar - Spanien



*Irizar ieTram.*

# Busworld 2023



*Iveco Crossway.*

## Iveco - Italien



*Iveco Daily electric.*



*Iveco Evadys.*

## Iveco - Italien



*Iveco eWay H2.*



*Van Hool Exqui.city.*

## Van Hool - Belgien



*Van Hool T Acron.*

# Busworld 2023



*Van Hool A12.*

## Van Hool - België



*Van Hool TX27 Astromega.*

# Busworld 2023



## Hess - Schweiz



*Hess LighTram 12 meter plug.*





Yutong U18 ledbus.

## Yutong - Kina

Yutong E7S.



Yutong E7S.





*Scania Irizar i6 biogas.*

## Scania - Sverige



*Scania Castrosua 75CS LE BEV.*

# Busworld 2023



Zhongtong H12.

## Zhongtong - Kina



Zhongtong N12 Fuel Cell.

# Magasinet Bus

Fredag 29. september 2023 - nummer 9 - 11. årgang

## Løvernes bedste side dukkede frem af diset

Læs mere side 45 - 55

Budskab fra otte organisationer

## Bevar den kollektive transport

Læs mere side 3

## Testkørsler efter med den lille større

## Ønsker første

Læs mere side 30 - 39

Kommune åbner for nyt og fleksibelt busnet

Læs mere side 9

## Buschauffør kørte for stærkt i byen

Læs mere side 17

## Rengøringsmand skiftede retning - og kører i dag bus som et plus

Læs mere side 58 og 59

Gik du glip af Magasinet Bus 9 - 2023?  
Så hent det her!