

Magasinet Bus

Torsdag 30. november 2023 - nummer 11 - 11. årgang

Gurli Refsgaard glæder sig til endnu en dag bag rattet

Læs mere side 42 - 52

Busproducent har sat et kryds ved 60.000

Læs mere side 32

Trafikstøj kan udvikle problemer med helbredet
Læs mere side 27

Transportområdet beskæftigede 4.884 flere
Læs mere side 9

København har ikke brug for flere biler
Læs mere side 17

Taxi er den transportform, der er steget mest i pris siden 2016

Læs mere side 4

Økonomi og CO2-udslip er med i bussen

Regionsrådet i Region Midtjylland har besluttet fortsat at hælde almindelige dieselolie i stedet for HVO-biodiesel i tankene på dieseldrevne busser, der kører for Midttrafik. Busserne kører på ruter, der oprindeligt var udbudt med HVO-biodiesel som brændstof med et ønske om at reducere CO2-udslippet.

Regionsrådet i Region Midtjylland peger på, at beslutningen er truffet, fordi prisen på HVO-biodiesel er steget så meget, så det ikke længere er økonomisk forsvarligt at kræve, at busserne skal tanke HVO. Fortsat brug af HVO vil øge udgifterne så meget, at det ville blive nødvendigt at spare mere på regionens busdrift - med færre passagerer og færre indtægter til følge. Og færre busafgange vil også presse flere væk fra den kollektive transport og over til den mere individuelle transport med personbiler.

Det politiske flertal i regionsrådet vil i stedet for bruge penge på at få flere - især unge - til at tage bussen frem for en personbil. Pengene til den indsats kommer fra et mindre forbrug på grund af skiftet fra HVO-biodiesel til almindelig diesel og omprioritering af penge på kontoen til grøn omstilling.

Der er ikke mange ord fra regionsrådet om CO2-udslip.

Og det behøver der måske heller ikke at være. For hvis man følger tanken om, at flere mennesker skal køre med bus og dermed færre med bil, bliver energien udnyttet bedre med mindre CO2-udslip til følge.

Så håbet er, at regionens politikere lykkes med at få flere til at vælge bustransport - eller togtransport - så der bliver færre små biler på vejene.

Håbet er lysegrønt - det er måske her det grønne aspekt kommer ind.

God læselyst 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, mini-bus 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

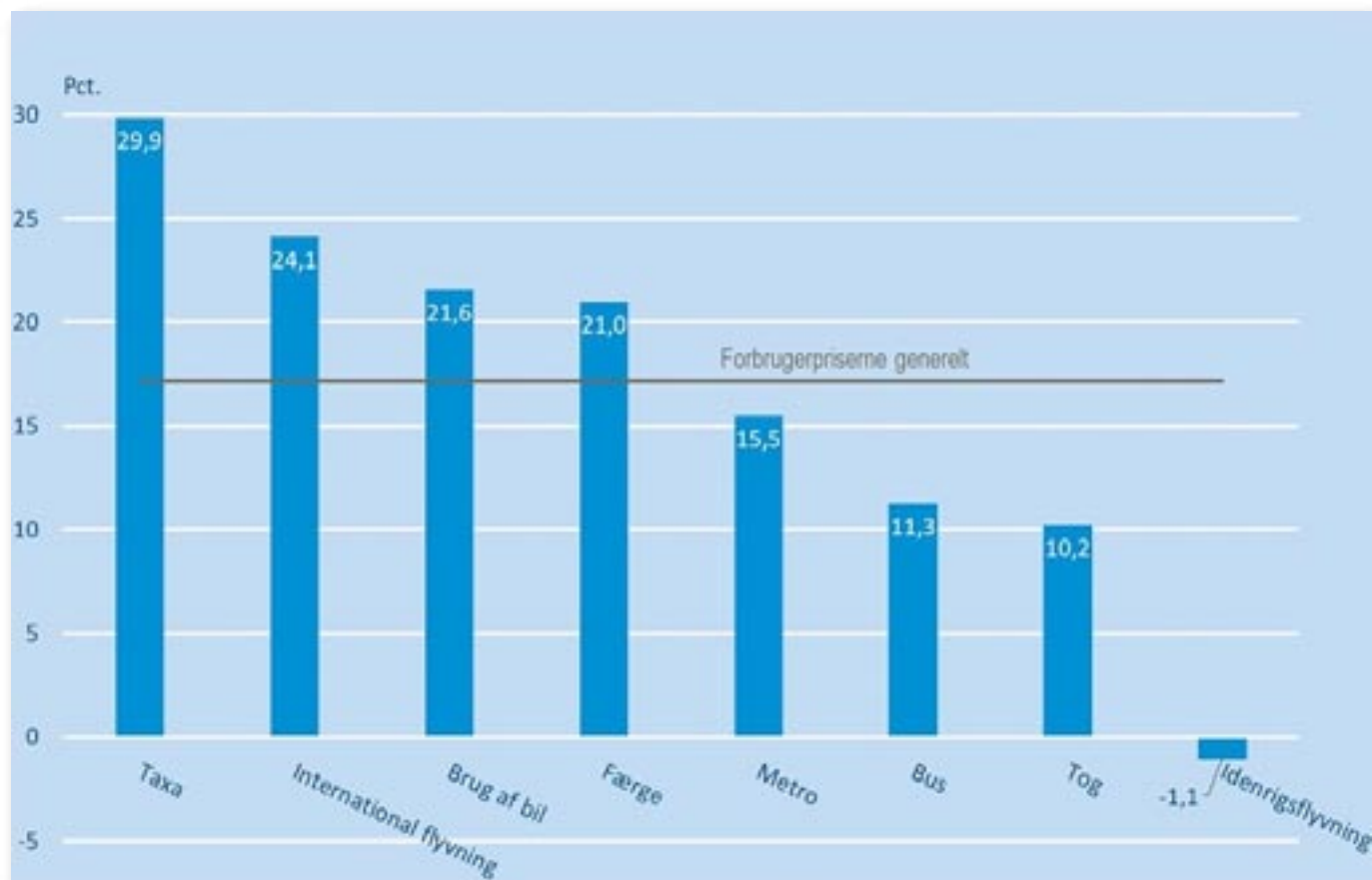
Den nye CROSSWAY

Low Entry ELEC



ELECTRIC

Kollektiv transport



Statistik over prisudvikling:

Taxi er den transportform, der er steget mest i pris siden 2016

Prisen på transport er samlet set steget mere end forbrugerpriserne generelt siden 2016. Det fremgår af en ny statistik fra Danmarks Statistik. Prisstigningerne gælder både transporttjenester og udgifter ved at være bilejer. Indenrigsflyvning er den eneste transportform, der er faldet i pris i perioden

Siden september 2016 er prisen på de samlede transporttjenester steget mere end forbrugerpriserne generelt. Det viser en statistik fra Danmarks Statistik over transporttjenester, der er de former for transport, hvor man ikke selv fører køretøjet. Det vil sige tog, bus, metro, fly, færge og taxi.

Ifølge statistikken er transport med taxi den transportform, der er steget procentvis mest i perioden fra september 2016 til og med september 2023. Udgangspunktet for at vælge 2016 er, at det var det år, hvor metroen i Hovedstaden fik sin egen gruppe i forbrugerprisindekset.

- Fra september 2016 til september 2023 er forbrugerpriserne generelt steget 17,2 procent, mens det er blevet 29,9 procent dyrere at sætte sig ind i en taxi. Samlet set er transporttjenester steget 18,1 procent, siger Asla Husgard, der er fuldmægtig i Danmarks Statistik.

Kollektiv transport

Udover, at det er blevet dyrere at tage en taxi, er prisen ved tage med en færge eller et fly med kurs ud af Danmark steget mere end forbrugerprisindekset i perioden fra september 2016 til september i år.

Prisen for at tage med en færge til og fra udlandet er steget med 21 procent, mens prisen for at rejse med fly til og fra Danmark steget med 24,1 procent.

Prisen for at tage med bus, tog - og metroen i Hovedstaden, er steget med henholdsvis 11,3 procent, 10,2 procent og 15,5 procent - dermed ligger de tre transportmåder under forbrugerpriserne generelt.

Som den eneste transportform er prisen for at rejse indenrigs faldet siden 2016. Der er tale om et fald på 1,1 procent.

- Siden 2016 har der været nogle større udsving i indenrigsflyvning, som steg i pris i starten af COVID-19-pandemien, og derefter faldt markant i pris. Det er den effekt, vi kan se i tallene. Nu er priserne tilbage på nogenlunde samme niveau som i 2016, siger Asla Husgard.

Dyrere at være bilejer

Hvis man foretrækker at køre i egen bil, viser statistikken, at udgiften er steget mere end forbrugerpriserne generelt. I følge statistikken er der tale om en prisstigning på 21,6 procent fra september 2016 til samme måned i år, når man ser på den samlede udgift ved at eje en bil.

- Især prisen på benzin og diesel har ligget højt det seneste halvandet års tid, og det påvirker selvfølgelig udgiften ved at være bilejer, siger Asla Husgard.

Med Danmarks Statistik udregning af udgifter ved at være bilejer indgår prisudviklingen på køb af både nye og brugte biler, brændstof, olie, dæk, reservedele, udgifter til reparation og forsikring.

Alle varer og tjenester er vægtet, hvor indkøb af nye og brugte biler vægter højest, ligesom alle typer af biler er medregnet - det gælder eksempelvis el-, hybrid-, diesel- og benzinbiler.



Vækstområde på Fyn får nye busstoppesteder

Vejdirektoratet er i gang med at anlægge nye busstoppesteder ved Energivej syd for Odense, hvor et nyt industriområde skyder frem og skaber behov for bedre transportforhold

Flere mennesker forventes at have behov for at tage bussen til Energivej nær erhvervsområdet ved Volderslev syd for Odense, hvor et nyt erhvervsområde er på vej. De skal have ordentlige forhold til at stige af og på bussen, og derfor bliver der nu opført to buslommer på Volderslevvej - en på hver side af vejen.

Første spade blev stukket i jorden mandag 23. oktober, og Vejdirektoratet forventer, at de nye busstoppesteder står klar til at tage imod de første passagerer op til jul.

- Det er typisk sådan med trafik, at der med nye arbejdspladser følger også nye transportbehov. Det er derfor, vi bygger de to buslommer på Volderslevvej. Vi bygger dem på forhånd, så de står klar, når en masse mennesker inden længe starter på arbejde i det nye erhvervsområde. Det er vi glade for at kunne bidrage til, siger Ditte Bøgh Asaa, der er projektleder ved Vejdirektoratet.

Arbejdet med at bygge buslommerne foregår ved, at arealet bliver ryddet for at gøre plads til det nødvendige jordarbejde, hvorefter der bliver udlagt asfalt og fortov, etableret fodgængerfelt, foretaget ændringer af lyssignalet og opsat buskur og cykelstativer.

Fakta om projektet:

- Projektet udspringer af Infrastrukturplan 2035, hvor der er afsat 50 millioner kroner årligt i 2022 og 2023 til at skabe bedre busfremkommelighed i hele landet
- Entreprisen for anlægsarbejdet ved Energivej syd for Odense er blevet udbudt under det dynamiske indkøbssystem LOK-FOR, hvor små og mellemstore entreprenørvirksomheder kan byde ind
- Udbuddet blev vundet af entreprenørvirksomheden CJ A/S, der har hovedsæde i Fredericia og afdelinger i Horsens og Langeskov



Trykte køreplaner bliver lagt på hylden på Fyn

Som det sidste trafikselskab i Danmark har FynBus besluttet at sige farvel til trykte køreplaner. Ved at lægge de trykte køreplaner på hylden, forveter FynBus at spare omkring en halv million kroner årligt samt reducere det årlige forbrug af papir med ca. 4,5 ton

Efter mange år med trykte køreplaner, er de sidste fynske buskøreplaner trykt. Der kommer ikke flere. Det er meldingen fra FynBus.

Siden 2007, hvor FynBus blev grundlagt, har det været muligt at få en trykt køreplan i hånden på Fyn og Langeland. Køreplanerne har været tilgængelige i busserne, på salgssteder og hos FynBus' samarbejdspartnere.

Hos FynBus har de en klar opfordring til buspassagerne på Fyn - brug rejseplanen.

Trafikselskabet har igennem flere år opfordret kunderne til at bruge rejseplanen i stedet for at orientere sig i den trykte køreplan, da rejseplanen tilbyder en mere præcis køreplan, da den altid er opdateret.

Samtidig får man information om, hvor fyldt bussen er, om afgang er forsinket eller om der eventuelt er en omkørsel på ruten.

Ønsker man at have en fysisk køreplan med i tasken, så er muligheden der fortsat. Alle køreplaner er tilgængelige på FynBus' hjemmeside i pdf-format, hvorfra man selv kan hente køreplanen ned til ens computer og printe den.

Har man ikke adgang til egen computer og printer, vil det være muligt at besøge FynBus' kundecenter, hvor personalet vil hjælpe med at printe køreplanen. Bor man langt fra kundecenteret, kan man ringe til FynBus' kundeservice, der så vil hjælpe med at printe køreplanen og sende den med posten.

FynBus er af sin ejerkreds blevet bedt om at sikre balance i de administrative omkostninger, herunder en budgetreduktion på 2 procent. En del af besparelserne er fundet ved, at trafikselskabet har taget en beslutning om, at buskøreplanerne fremover ikke trykkes. FynBus forventer at spare ca. en halv million kroner årligt ved at afskaffe de trykte køreplaner samt reducere deres årlige forbrug af papir med ca. 4,5 ton.

De trykte køreplaner forsvinder fra busserne 14. januar 2024.

18-årig havde rejst 70 gange uden billet

En 18-årig mand fra Nakskov blev i sidste uge sigtet for at have overtrådt straffelovens bestemmelser om "tilsnigelse af adgang"

Ifølge Politiet på Sydsjælland og Lolland-Falster havde han i perioden fra januar 2021 til februar 2023 rejst med toget uden billet 70 gange, hvor der var blevet udstedt en kontrolafgift. Turene var fordelt i Jylland, på Sjælland og Falster. Der venter nu den 18-årige et retligt efterspil.

Kollektiv transport



Region Sjælland:

Busser og tog kører uændret i 2024 trods stigende udgifter

Flere regioner og kommuner har besluttet at nedlægge eller beskære ruter på grund af stigende udgifter og et passagertal, der ikke følger med. I Region Sjælland fastholder Regionsrådet, at service-niveauet for den kollektive transport i år kører videre i 2024, I forbindelse med beslutningen fremhæver Regionsrådet, at der i 2026 indsættes flere el-busser på ruterne i Region Sjælland

Politikerne i Region Sjælland peger på, at selvom udgifterne til at drive busser og tog er stigende, og antallet af passagerer fortsat er under niveauet før corona-tiden, hvilket udfordrer driften af den kollektive transport, er en velfungerende kollektiv transport afgørende for at sikre fortsat udvikling og grøn omstilling i Region Sjælland.

- Ved at fastholde samme serviceniveau som i 2023 skaber vi tryghed for borgerne. For den enkelte borger betyder det, at den bus eller det tog, han eller hun tager, også kører næste år. Det er vigtigt for sammenhængskraften i Region Sjælland med store geografiske afstande, at der er gode muligheder for kollektiv transport for alle, siger Christian Wedell-Neergaard (K), der er formand for Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde i Region Sjælland.

Derudover fortsætter regionen arbejdet med at sikre borgerne, at der også er bæredygtig og klimavenlig offentlig transport i fremtiden. Det sker med investeringer i skinner, batteritog og flere busser, der kører på el frem for diesel.

Region Sjælland har i øjeblikket seks el-busser i drift. Fra 2026 stiger tallet til 56.

- En god kollektiv transport er en vigtig del af den grønne omstilling, og kan for borgerne være et grønnere alternativ til bilen. Derfor er jeg glad for, at busserne på linje 560 og 570 bliver kørt med el-busser fra 2026. En god kollektiv

Kollektiv transport

transport er også vigtig for de mange unge, der er afhængige af bussen eller toget for at komme på erhvervsskolen eller gymnasiet. En god kollektiv transport kan have positiv indflydelse på, hvor mange der får en uddannelse. Det er vigtigt at prioritere, siger Heino Knudsen (S), der er formand for Regionsrådet.

I den politiske budgetaftale 2024 er der fundet midler til at opretholde den kollektive transport i 2024 på trods af stigende udgifter.

- Vi er klar over, at omkostningerne stiger, og vi har nu prioriteret at skabe tryghed om den kollektive transport i 2024. Vi er som mange andre kommuner og regioner udfordret på økonomien, og samtidigt skal vi finde plads til finansieringen af store investeringer af sporene på Østbanen og kommende batteritog. Men det er vigtigt for os at fremtidssikre den kollektive trafik, som vi er i gang med. Det kræver mod og politisk prioritering, også nationalt, hvis vi skal gøre det attraktivt for borgerne at vælge den kollektive transport, siger Christian Wedell-Neergaard.

Regioner og kommuner på Sjælland og Lolland-Falster bestiller hvert år det kommende års kollektive trafikbetjening hos Movia. Regionens trafikbestilling for 2024 betyder, at den nuværende trafikbetjening fastholdes i 2024. Herunder fastholdes buslinje 460R (Slagelse-Sorø-Ringsted), som en del af R-nettet, der er karakteriseret ved høj frekvens, halvtimes drift på hverdage og timedrift aften/weekend. Buslinjen har tidligere heddet 234 og har som forsøg været opgraderet som R-bus under navnet 460R

Regionsrådet har besluttet, at buslinjen 560 og 570 udbydes med krav om nul-emission. Det forventes at betyde, at de overgår til batteridrift. Siden 2020 er alle regionens busser udbudt med krav om nul-emission, startende med buslinje 230R, som blev den første regionale buslinje i Danmark med batteridrift. Lige nu er ca. 4 procent af kørslen med de regionale busser med batteridrift. Det antal vil stige til knap 40 procent i 2026, når kørslen i alle de besluttede udbud er trådt i kraft.

Som en del af det vedtagne budget for 2024 indgår, at 14 nye tog til lokalbanerne bringes i udbud som batteritog. De nye batteritog skal erstatte de gamle dieseldrevne IC2 togsæt.

Forskel fra 2022 til 2023:

Transportområdet beskæftigede 4.884 flere

Den samlede beskæftigelse opgjort i antal lønmodtagere er ifølge de seneste tal fra Danmarks Statistik steget fra 2.968.781 i september sidste år til 3.002.990. Det er en fremgang på 34.209. Ud af den fremgang stod transportområdet for de 4.884

Beskæftigede på transportområdet:

- September 2022: 144.170
- September 2023: 149.054

- Forskel i procent: 3,4

(Kilde: Danmarks Statistik)

Kollektiv transport



Den solcelledrevne
Count Down-enhed
på busstoppestedet
ved Nr. Broby Kirke.

(Foto: FynBus)

Bussers ankomsttider kommer i realtid på 48 stoppesteder på Fyn

På 48 stoppesteder på Fyn har trafikselskabet FynBus fået monteret såkaldte 'Count Down-enheder, der viser bussernes ankomsttider i realtid. Dermed kan man som passager hos FynBus få en visning af de næstkommende afgang ud over den information på papir, der er hængt op i tavler på stoppestederne

Efter at der blev installeret store infoskærme på FynBus' knudepunkter, blev det besluttet at kategori B-stoppesteder skulle have installeret solcelledrevne realtidsløsninger med Count Down-enheder.

De var billigere at indkøbe og dermed muligt at installere på flere stoppesteder. De er simple at installere og eventuelt flytte igen, da de "blot" kræver en stolpe at sidde på. Sidst men ikke mindst er løsningen, noget FynBus selv kan vedligeholde, og derved er driftsomkostningerne væsentlig reduceret.

FynBus peger på, at realtidvisninger giver en mere korrekt visning af bussernes ankomst, hvis der skulle være forsinkelser.

Politisk flertal vedtager Finansloven for 2024 uden penge til passagerens stemme

Passagerpulsens, der siden 2014 har været passagerens stemme og skabt ny dokumentation og viden om passagerens oplevelser og forhold på tværs af transportformer og kommunegrænser, lukker på grund af manglende finansiering på Finansloven for 2024. Forbrugerrådet Tænk, der har stået for Passagerpulsens mener, at det skader udviklingen af den kollektive transport

Forbrugerrådet Tænk oplyser, at med lukningen af Passagerpulsens stopper arbejdet med de fem regionale passagerråd, som projektet har oprettet og drevet, og som leverer input til politikere, embedsværk og trafikvirksomheder til brug for udviklingen af den lokale og regionale kollektive transport.

- Det er vurderingen fra både eksperter og en stribe organisationer, der arbejder med den kollektive transport, at det vil gå hårdt ud over udviklingen af den, at politikerne ikke har ville afsætte penge på Finansloven til at bevare Passagerpulsens vigtige arbejde. Det er derfor en trist dag for de danske passagerer, siger Anja Philip, der er formand for Forbrugerrådet Tænk.

Hun er dybt forundret over, at politikerne har valgt ikke at prioritere midler til Passagerpulsens arbejde.

- Den kollektive transport er en del af løsningen på nogle af de store samfundsproblemer som klima, miljø, trivsel og mangel på arbejdskraft. Hvis vi skal have flere passagerer til at bruge den kollektive transport, så den kan bidrage til den grønne omstilling og styrke sammenhængen i vores land, er det afgørende, at passagerens perspektiv er med. Men det er nu væk, siger Anja Philip.

Hos Forbrugerrådet Tænk peger man på, at med lukningen af Passagerpulsens bliver Danmark et af få EU-lande, der ikke har en organisation, der taler passagerernes sag i den kollektive transport.





De resterende 10 af i alt 20 busser er kørt til Lviv i Ukraine

Fredag 10. november kørte 10 busser fra Havnehuset i Aarhus med kurs direkte mod Lviv i Ukraine. Busserne til Lviv, der er Aarhus Kommunes venskabsby, er foreløbig sidste leverance af i alt 20 busser til Lviv, som Konsulforeningen i Aarhus i samarbejde med Aarhus Kommune er lykkedes med at skaffe takket være donationer fra Heartland A/S, Stadt Holding A/S og Hommelhoff Group A/S

Aftalen om levering af busser kom i stand tidligere på året som resultat af dialogen mellem Aarhus Kommune

Christian Østergård er pensioneret vicepolitinspektør. Han var en af dem, der frivilligt kørte en bus til den ukrainske grænse.



Skyd 2024 i gang på fornemmeste vis.

Et nyt år er lige om hjørnet. Med både SETRA og Mercedes-Benz busser på lager, er du og dine kunder hurtigt på farten hvor komfort er i højsædet.



Hessel Bus ønsker glædelig jul og godt nytår.

HESEL BUS

Hessel Bus A/S | Centervej 3, 4600 Køge | info@hesselbus.dk | +45 56 37 00 00

Kollektiv transport

og Lviv, der på flere områder er hårdt presset af krigen mod Rusland og af et betydeligt antal flygtninge fra det østlige Ukraine. De første 10 busser blev sendt afsted før sommerferien, og de 10 ind til videre sidste kørte af sted fredag med chauffører, der uselvisk og frivilligt har taget opgaven på sig med at køre busserne til Ukraine.

De i alt 20 busser er en del af en større humanitær indsats fra Aarhus til Ukraine, hvor også cykler, hjælpemidler, sundhedsinventar og scannere tidligere er sendt afsted. Indsatsen er blevet styret af Konsulforeningen i Aarhus og støttet af donationer og understøttet af Aarhus Kommune og hjælp fra Region Midtjylland, Midttrafik og private bus-selskaber.

Busserne er brugte busser, som lige er taget ud af driften fra rutekørsel i Danmark.

Kundecenter holder lukket om onsdagen

Trafikselskabet FynBus har besluttet, at kundecenteret ved Odense Banegård Center fra årsskiftet holder lukket for kundebehandling om onsdagen. Årsagen er, at FynBus skal spare penge for at sikre balance i de administrative omkostninger

Fra mandag 2. januar vil det ikke længere er muligt at blive personligt betjent i FynBus' kundecenter ved Odense Banegård Center om onsdagen. Årsagen er, at FynBus skal spare penge for at sikre balance i de administrative omkostninger, og det sker blandt andet ved at reducere personalet i FynBus' kundecenter i Odense Banegårdscenter.

Onsdag er ifølge FynBus, den dag på ugen, hvor der kommer færrest kunder, og derfor den dag, hvor man generer færrest mulige kunder ved at holde lukket.

FynBus' åbningstider i kundecenteret fra januar 2024:

Mandag - 10.00-17.00

Tirsdag - 10.00-16.00

Onsdag - Lukket for kundebehandling

Torsdag - 09.00-16.00

Fredag - 10.00-15.00

Ud over færre åbningstider vil der også være længere svartider.

Medicinalvirksomhed i Nordsjælland finansiere ny busrute fra den lokale station

Helsingør-virksomhed Bavarian Nordic har besluttet at finansiere den helt nye buslinje, 70E, mellem stationen i Humlebæk og virksomhedens adresse på Hejreskovvej i Kvistgård. Busserne på Linje 70E har fire afgang på hverdage om morgenen og om eftermiddagen med to stoppesteder undervejs - et på Hørsholmvej og et ved Kvistgaard Station. De kører hver halve time - og så venter busserne på toget i op til ni minutter, hvis det er forsinket

Den nye buslinje er tilpasset togtider, kan afvente forsinkede tog og kører frem og tilbage mellem virksomhed og station. Den er et resultat af det seneste samarbejde mellem en privat virksomhed, Helsingør Kommune og trafikskabet Movia. Bussen skal gøre det lettere for medarbejdere hos Bavarian Nordic og er derfor tilpasset deres mødetider. Den er samtidig offentlig tilgængelig for andre rejsende, den kan findes ved søgning i Rejseplanen, og man skal blot benytte det normale billetsystem.

Det er Bavarian Nordic, der har valgt at finansiere den helt nye buslinje, som vil gøre det lettere for deres medarbejdere at komme til og fra arbejde via Humlebæk St. Virksomheden har en stor afdeling i Kvistgård, og de henvendte sig til Helsingør Kommune med henblik på at forbedre forbindelsen med offentlig transport for deres medarbejdere. Med finansiering fra virksomheden kører den nye busrute mellem Humlebæk St. og Bavarian Nordic fra 13. november, som sikrer højere frekvens og bedre sammenhæng mellem bus og Kystbanetog.

Det er ikke første gang, at en privat virksomhed tilbyder finansiering af en buslinje. Tidligere i år var det Hillerød-virksomheden Fujifilm, der finansierede ekstra afgang på linje 305 til gavn for deres medarbejdere og lokalsamfundet. Samarbejdet med Bavarian Nordic er til gengæld første tilfælde, hvor der oprettes en helt ny buslinje.

Om Buslinje 70E:

- Buslinje 70E er lavet, så køreplanen passer til mødetiderne for medarbejderne i Bavarian Nordic, der er fire afgang på hverdage om morgenen og om eftermiddagen, bussen kører hver halve time - og så venter bussen på toget i helt op til ni minutter, hvis det er forsinket
- Buslinje 70E er dels tilpasset togtiderne på Humlebæk St. og tilpasset virksomhedens medarbejders mødetidspunkter
- Bussen er finansieret af Bavarian Nordic via Helsingør Kommune, og den er planlagt i samarbejde med Movia. Fredensborg Kommune har blandt andet bidraget med stoppested på Humlebæk St., ligesom buslinje 70E også kører i Fredensborg Kommune
- Buslinje 70E vil supplere buslinje 353, der i dag kører til virksomheden fra Kokkedal St
- Køreplanen for bus 70E findes på dinoffentligetransport.dk og afgang kan søges frem i Rejseplanen

Kollektiv transport



Share Now blev introduceret i København i 2015 under navnet Drive Now.

(Foto: Jesper Christensen)

Delebilsservice i København lukker

Arriva Danmark har besluttet at lukke delebilsservicen Share Now, som blev etableret i Hovedstadsområdet i 2015 under navnet Drive Now som en franchise. Begrundelsen er, at Arriva Danmark, som i foråret blev solgt til den tyske investeringsfond Mutares, vil fokusere på sit kerneområde - at køre busser og tog i Danmark

- Vi etablerede DriveNow som et helt nyt mobilitetstilbud til københavnernes i 2015. Vi er enormt stolte af at have bidraget til udviklingen af byen og mobiliteten for alle borgerne i København og omegn, og at vores biler i dag, otte år senere, kører over en million ture om året, siger Marianne Bøttger, der er administrerende direktør i Arriva Danmark.

- På den baggrund er det også meget trist at skulle sige farvel til alle de kolleger, der gennem årene har arbejdet i fællesskab for at udvikle delebilskonceptet helt fra bunden og gøre det til den succes hos kunderne, det er i dag. Dem skylder vi en stor tak sammen med vores kunder, samarbejdspartnere og alle andre, der har taget del i Share Now i København, siger hun videre.

Marianne Bøttger peger på, at man hos Arriva tror fuldt ud på, at delebilerne er kommet for at blive som et centralt element i bybilledet og som sådan skal ses som del af et samlet mobilitetstilbud i sammenhæng med den kollektive trafik.

Kollektiv transport

- At drive en delebilsservice i København kræver samtidig en investering - også i fremtiden. Og der er vi som virksomhed i en situation, hvor vi er nødt til at fokusere og målrette vores ambitioner og investeringer i vores kerneforretning, som er drift af busser og tog, samtidig med, at vores uddannelsescenter UCplus fortsætter sin vækstrejse hos Arriva, understreger Marianne Bøttger

Share Now fortsætter driften af delebilsservicen frem til 29. februar 2024. Frem til da kan man fortsat bruge bybilerne, som man plejer.

Arriva Danmark blev sidste efterår solgt til den tyske investeringsfond Mutares, og siden da er der blevet arbejdet med at lægge ny strategi for virksomheden.

En del af det forestående arbejde ligger i en komplet rebranding, da Arriva ikke kan bibeholde sit gamle navn efter salget.

Delebilsservice efter lukning af anden delebilsservice: København har ikke brug for flere biler

Virksomheden Share Now lukker. Det har Arriva Danmark meddelt. Sammen med Share Now og andre aktører har en anden delebilsservice, GoMore, stået i spidsen for at ændre folks adfærd omkring deling af biler markant. Lukningen af Share Now får GoMore til at understrege, at selskabet vil fastholde udviklingen ved at få endnu flere til at dele allerede eksisterende biler

- Vores nærmiljø og livet i byerne har ikke brug for flere biler. Faktisk færre biler samlet set - og bedre udnyttede biler. Det er vemodigt at en deleøkonomisk ven trækker sig fra markedet, men vi ser det samtidig også som en mulighed for at gøre det nemmere for endnu flere at benytte sig af de biler, der allerede findes på gaderne i hovedstadsområdet, siger Matias Dalsgaard, der er administrerende direktør og Co-founder hos GoMore.

- København har ikke brug for flere biler. Der er allerede 5.000 aktive biler på GoMore i Danmark og 1.500 Nøglefri biler i GoMore i Danmark og 10.000 vis af brugere. Vi oplever stigende vækst på tværs af de seks lande vi er til stede i og forventer en fortsat stigning ind i 2024 og frem, siger han videre.

Ved at dele biler begrænses ressourcebelastningen og bilismen trækkes i en mere hensigtsmæssig retning. GoMore opfordrer bilister til at deltage i den såkaldte peer-to-peer delebilisme.

- Vi skal ikke sætte flere biler på gaden. Vi skal sætte fokus på de mange bilejere, vis biler står stille en meget stor del af tiden. Vi vil gå langt for at sikre, at debilesmen i København ikke lider et knæk, men tværtimod oppes, siger Matias Dalsgaard, der fremhæver, at tænketanken Concito har påpeget, at 24 procent af klimaaftrykket i Danmark stammer fra transport.

Kollektiv transport



Odense's busser og letbane kører ind i 2024 med billetter til 10 og 15 kroner

Kører man ofte med letbane eller bus i Odense, kan man glæde sig over, at de to kampagnebilletter, Ung Odense til en 10'er til passagerer under 26 år, og Odense NU til 15 kroner til passagerer på 26 år eller mere, bliver forlænget minimum frem til august 2024. Det blev besluttet på et møde 17. november i FynBus' bestyrelse, der som trafiksselskab har ansvaret for de regionale takster på Fyn og lokalt i Odense

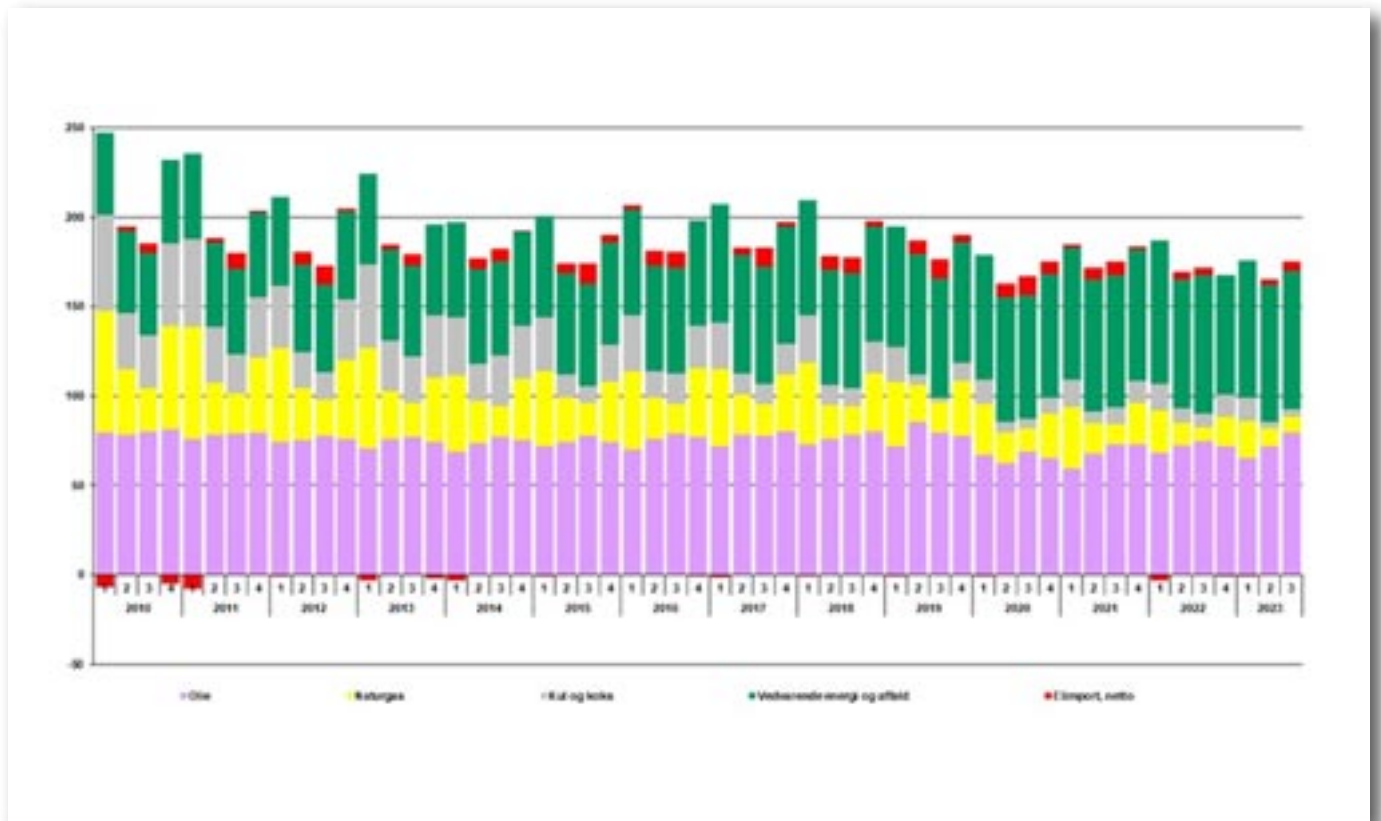
Ung Odense-billetten har været tilgængelig siden sommeren 2022, mens Odense Nu-billetten blev sat til salg i sommeren 2023 i forbindelse med lanceringen af den nye billetløsning med brug af QR-kode på letbanestationer og busstopsteder.

Passagerne i både busser og letbane har taget godt i mod begge produkter. Formålet med de to billetløsninger var netop at gøre det attraktivt at bruge den kollektive trafik ved at have en lav billetpris og en enkelt billetløsning, der til sammen fjerner mulige barrierer for at få nye kunder i byens kollektive transportsystem.

- At få nye kunder i den kollektive trafik var præcist det, som vores forudgående analyse pegede på, ville ske med kampagnepriserne på Ung Odense og Odense NU. Derfor er det glædeligt, at tallene peger på, at det faktisk er lykkedes, og jeg er glad for, at vi har mulighed for at forlænge disse populære produkter, siger Dan Ravn, der er administrerende direktør i Odense Letbane.

Også den særlige Pender Odense-billet, hvor man i juni, juli og august kan få et pendlerkort i Odense til 199 kroner pr. måned, forlænges i 2024.

Inden sommerferien 2024 skal der udarbejdes en samlet evaluering af Ung Odense og Odense NU, som bliver afgørende for produkternes videre fremtid.



Faktisk energiforbrug pr. kvartal i Danmark [PJ].

(Energistyrelsen)

Forbruget af kul og naturgas er faldet

Forbruget af kul faldt 30,3 procent, og naturgasforbruget faldt 10,8 procent i de første ni måneder af 2023 sammenlignet med samme periode året før. Samtidig voksede bionaturgasandelen af gasforbruget til 33 procent og elproduktionen fra solceller steg 55 procent. Siden 2010 har energiforbruget i Danmark været faldende

I første kvartal 2010 lå energiforbruget på knap 250 PJ, mens det i første kvartal 2023 lå på omkring 170 PJ.

Det fremgår af Energistyrelsens seneste oversigt over det samlede energiforbrug i Danmark. Oversigten viser, at Danmarks faktiske energiforbrug faldt med 1,8 procent i de første ni måneder af 2023 i forhold til samme periode i 2022. Det var især det samlede forbrug af kul, der faldt 30,3 procent, og på de centrale kraftværker var kulforbruget 38,1 procent lavere i de første ni måneder af 2023 sammenlignet med det gennemsnitlige kulforbrug i de seneste fem år.

Forbruget af naturgas var 10,8 procent mindre end i samme periode sidste år. Det lavere forbrug af naturgas skyldes dels et fald i forbruget af gas på 3,0 procent og samtidig en stigning i andelen af bionaturgas i ledningsgassen, så forbrugernes gas (inklusive offshore forbrug) i de første ni måneder af 2023 bestod af 32,7 procent bionaturgas i forhold til 26,8 procent i samme periode i 2022.

Forbruget af vedvarende energi steg 0,3 procent i årets første 9 måneder. Mens den samlede vindkraftproduktion var 1,6 procent lavere end året før, steg elproduktionen fra solceller 55,2 procent i forhold til den tilsvarende periode i 2022. Det skyldes især, at der er kommet flere solcelleanlæg i drift.

Danmarks nettoimport af el fra de omkringliggende lande steg fra 5,2 PJ til 7,1 PJ i de første ni måneder af 2023. Når der korrigeres for brændselsforbrug ved udenrigshandel med elektricitet, var energiforbruget 1,4 procent lavere i de første ni måneder af 2023 i forhold til samme periode året før.

Andre punkter fra Energistyrelsens oversigt over energiforbruget i Danmark:

- Forbruget af jetbrændstof steg med 18,1 procent i de første ni måneder af 2023 i forhold til samme periode sidste år, men er fortsat på et lavere niveau end før COVID-19-pandemien
- Forbruget af gas-diesellole faldt med 3,5 procent og benzin er steget med 1,3 procent
- Forbruget af biomasse på de centrale kraftværker var 12,3 procent lavere
- Den samlede produktion af primær energi var næsten uændret i forhold til samme periode sidste år. Produktionen af vedvarende energi og naturgas steg henholdsvis med 4,0 procent og 3,1 procent, mens produktionen af råolie faldt 8,9 procent

Interesserede kan se yderligere beskrivelse af resultaterne i energistatistikken for de første ni måneder af 2023 [her](#):

Ladeinfrastrukturen har overhalet de politiske forventningerne fra 2021

Udviklingen i ladestandere er skubbet i gang med statslige midler. Nu har markedet overhalet den offentlige udrulningsplan, og målet om, at det skal være lige så let at tanke strøm som fossilt brændsel, er ved at være nået. Derfor har partierne bag [Infrastrukturplan 2035](#) besluttet, at antallet af ladepladser, der finansieres af puljen fra infrastrukturaftalen, ligesom antallet af ladepunkter på de enkelte pladser nogle steder skal reduceres

Det skal være lige så let at køre elbil, som benzin eller diesel. Det var målet da partierne bag [Infrastrukturaftale 2025](#) afsatte 500 millioner kroner til at skubbe på udviklingen af ladestandere i perioden 2022 til 2030.

I dag - to år efter - står det dog klart, at markedet for ladestandere er løbet i gang i sådan en grad, at det har overhalet de planer, som politikerne lagde med [Infrastrukturplan 2035](#).

Vejdirektoratets opdaterede analyse af ladeinfrastrukturen viser, at der ikke er samme behov for offentlige investeringer i ladeparker, som det blev aftalt med [Infrastrukturplan 2035](#). Derfor har partierne bag [aftalen](#) besluttet, at antallet af ladepladser, der finansieres af puljen fra infrastrukturaftalen, nogle steder skal reduceres - det samme gælder antallet af ladepunkter på enkelte pladser.

Fra Transportministeriet lyder det, at selvom antallet af statsfinansierede ladepunkter nedjusteres, bliver det alligevel nemmere at køre i elbil. Fremover vil der maksimalt være to minutters ventetid på at lade i årets travleste time.

Målsætningen fra [infrastrukturaftalen](#) var, at 99,9 procent af alle lange ture skulle kunne gennemføres i en elbil uden omvejskørsel, med hurtig opladning og en maksimal ventetid på opladning på 10 minutter i årets 100. travleste time.



Region siger farvel til biodiesel i busserne - og vil fremme bæredygtig mobilitet

Regionsrådet i Region Midtjylland afsætter penge til initiativer rettet mod blandt andet børn og unges transport, samkørsel og samarbejde om bedre muligheder for at cykle. Pengene kommer blandt andet fra et mindre forbrug på grund af et stop for brugen af dyrere HVO-diesel

Hvordan kommer vi frem i fremtiden? Det spørgsmål står højt på dagsordenen i den del af Region Midtjylland, der arbejder med regional udvikling. Høje omkostninger og lave passagertal presser den kollektive transport i hele landet, og i det midtjyske var det sidste år nødvendigt at reducere antallet busafgange. Da transportbehov og -vaner blandt regionens godt 1,3 millioner indbyggere ændrer sig, er der brug for at tænke nyt.

På den baggrund drøftede regionsrådet fornyligt en økonomisk oversigt over den kollektive transport og traf en række beslutninger. Blandt andet afsatte politikerne 10 millioner kroner til forskellige initiativer, der kan fremme bæredygtig mobilitet.

- Som region har vi ansvaret for, at der er gode transportmuligheder mellem de større byer - og for at vores unge kan komme til og fra uddannelse. Derfor arbejder vi for at fastholde en god dækning med busser, tog og letbane på hovednettet mellem de største byer, siger regionsrådsformand Anders Kühnau (S) og fortsætter:

- Men vi skal også sikre os, at vi har løsninger, der passer til de behov, borgerne har, når de skal hele vejen hjem med den kollektive trafik. Blandt andet skal vi blive bedre til at sikre sammenhæng mellem den eksisterende kollektive trafik og andre løsninger som samkørsel, delebiler, cykler, løbehjul eller helt andre ting.

Konkret skal pengene bruges til initiativer rettet mod børn og unges transport, samkørsel, fremkommelighed, samarbejde i supercykelstisekretariatet, der er et samarbejde mellem regionen og de østjyske kommuner, samt forsøg med nye udbudsformer af den kollektive transport.

Emissionsfri kørsel fra 2027

De 10 millioner kroner stammer fra det mindreforbrug, der forventes på Midttrafiks budget i 2024 og 2025 på grund af omprioritering af penge, der var afsat til grøn omstilling dels regionsrådets beslutning om at stoppe køb af dyrere HVO-biodiesel. Regionsrådet besluttede således også, at brugen af biodiesel ikke genindføres.

HVO-biodiesel er et såkaldt anden-generations biobrændstof produceret af affald fra slagterier, brugt madolie og lignende. Prisen er højere end for diesel og har været stigende, da mængden er begrænset og efterspørgslen stor. Dertil kommer, at de regionale busser fra 2027 - om fire år - ventes at leve op til målsætningen om at være emissionsfri i 2030.

- Det er et eksempel på, hvor kompleks den grønne omstilling er, og hvor hurtigt teknologierne udvikler sig. I forhold til biodiesel, der er en dyr og begrænset ressource, giver det mening, at vi fastholder den sorte diesel i en periode, indtil vi om ganske få år kan køre emissionsfrit. Til gengæld frigør vi så nogle midler til at fremtidssikre en kollektiv trafik, der hænger sammen for borgerne og er både økonomisk og miljømæssigt bæredygtig på langt sigt, siger Anders Kühnau.

Samarbejde om nye løsninger

I det hele taget er den kollektive transport, som den er i dag, under forandring. Der investeres i batteritog og tilhørende ladeinfrastruktur i Vestjylland - et partnerskab med staten, der samlet repræsenterer investeringer for op mod en halv milliard kroner. Der skal findes penge til nye tog og krydsningsspor til Aarhus Letbane, og så skal der i de kommende år laves udbud af CO2-neutral regional bustrafik flere steder i regionen.

Samtidig skal der findes løsninger, som sikrer et højt serviceniveau i den kollektive trafik, der samtidig skal være både økonomisk bæredygtig og klimavenlig samt ikke mindst indeholde tilbud, der modsvarer borgernes behov for mobilitet.

Det kræver inddragelse og samarbejde. Derfor er mobilitet et af de områder, hvor regionsrådet har nedsat et regionalpolitisk forum. Her arbejder virksomheder, trafikelskaber, studerende, forskere, politikere med flere sammen om konkrete anbefalinger, der inddrages i den regionale udviklingsstrategi, der skal sætte retningen for regionsrådets politik i de kommende år.

- Med de seneste års tilpasninger har vi nu et solidt grundlag for den kollektive trafik i regionen. Men vi har også en meget klar bevidsthed om, at der skal ske store ændringer i den måde, vi bevæger os rundt i verden på. Her kender vi ikke alle løsningerne. Derfor er det afgørende, at vi inddrager forskellige perspektiver og samarbejder om det. Jeg glæder mig til at se, hvad der kommer fra det regionalpolitiske forum, siger Anders Kühnau.

Interesserede kan læse mere om det regionalpolitiske forum for mobilitet **her**:

Interesserede kan læse mere om igangværende projekter i den regionale kollektive trafik **her**:

Interesserede kan læse mere om regionsrådets drøftelse af økonomien i den kollektive trafik på regionsrådets dagsorden **her**:

Politikere bag infratrakturplan udmønter 313 millioner kroner til ladenet til den tunge transport

Den offentligt tilgængelige ladeinfrastruktur til tung transport i Danmark skal udbygges frem mod 2030. Til det formål har politikerne bag Infrastrukturaftale 2035 fra juni 2021 udmøntet 313 millioner kroner. Midlerne kommer oven i cirka 370 millioner, som SVM-Regeringen tidligere har valgt at prioritere til ladestandere til den tunge transport

De 313 millioner kroner skal danne basis for etableringen af 25 nye ladeparker, hvor batteri-elektriske lastbiler kan hente energi. Med 25 ladeparker på tværs af landet bliver der maksimalt 60 kilometer imellem lademulighederne for batteri-elektriske lastbiler på det overordnede vejnet i Danmark.

Baggrunden for udmøntningen af de 313 millioner kroner er en EU-forordning om infrastruktur for alternative drivmidler (AFIR), der trådte i kraft 25. juli 2023.

I alt udmøntes der knap 700 millioner kroner til en udrulningsplan, der omfatter etablering af 25 ladeparker med 175 lynladepunkter og 133 MW langs de danske statsveje. Med planen vil EU's krav blive opfyldt, og kapaciteten til omstillingen af den tunge vejtransport vil ligge et godt stykke over den forventede udvikling i antallet af batteri-elektriske lastbiler.

Hos Transportministeriet og blandt forligspartierne er opfattelsen, at langt den største del af fremtidens ladebehov vil blive dækket af depotladning i den enkelte virksomhed. Ladeparkerne er derfor placeret, hvor behovet er størst, og trafikstrømme samles samtidig med, at placeringerne sikrer, at chaufførerne ikke har længere end 60 kilometer til en lynlader på hovednettet.

De første fem ladeparker skal åbne i 2025 og placeres langs større motorveje i området omkring Randers, Herning, Vejle, Padborg og Køge. Endvidere åbner Sund & Bælt i 2025 en ladepark ved Nyborg. De øvrige 20 ladeparker vil løbende blive åbnet frem mod 2030.

Etableringen af ladeparkerne vil ske ved statslige udbud, hvor private virksomheder kan afgive tilbud på anlæg af ladeparker i konkurrence på markedsvilkår. Vejdirektoratet er i gang med planlægningen af de første fem ladeparker, der blandt andet indebærer en markedsdialog, der skal danne grundlag for en udbudsstrategi.





Gravearbejdet er begyndt ved den første lokation på Lysbjergvej i Vojens.

(Foto: OK)

Person- og varebiler får første ladepark i Vojens i begyndelsen af 2024

Det danske energiselskab OK har taget hul på opgaven med at opføre ladeparker til person- og varebiler ved trafikerede knudepunkter. I perioden fra 2023 til 2025 har OK planer om at etablere mellem 30 og 40 ladeparker rundt omkring i landet - i første omgang hovedsageligt langs det danske motorvejsnet og i og omkring de større byer

I juni meddelte OK en stor satsning på opladning til person- og varebiler. Nu er gravearbejdet skudt i gang ved den første placering på Lysbjergvej i Vojens i Sønderjylland, hvor der bliver opsat seks lynladere med to CCS-udtag og med en samlet ladeeffekt på 300 kW pr. ladestander.

- Vi glæder os meget over, at første spadestik er taget, og at vi snart er klar med den første ud af mange kommende ladeparker. Vi forventer at have etableret 30-40 ladeparker ved udgangen af 2025, så udrulningen tager for alvor fart i den kommende tid, siger Kenneth Risborg Korsgaard, der er OK's markedsdirektør på området for e-mobilitet.

- Der er efterhånden mange ladepunkter på det danske landkort, og det er i den grad positivt for den grønne omstilling. Men med den stigende elektrificering af bilparken kommer ladeinfrastrukturen let til at halte bagefter, og derfor er det vigtigt, at vi som ladeoperatør tager ansvar og gearer op, siger Kenneth Risborg Korsgaard.

Hos OK er vurderingen i øjeblikket, at halvdelen af den danske bilpark i 2035 vil bestå af eldrevne biler.

EU-Parlamentet:

Nye busser skal fra 2030 være nulemissionsbusser

EU-Parlamentet har tirsdag stemt om nye regler for at reducere luftforureningen fra lastbiler og busser - inklusiv lastbiler og bussers CO2-belastning under drift.

Afstemningen har fastsat EU-Parlamentets holdning:

- Forbedring af EU's luftkvalitet i overensstemmelse med Green Deal og REPowerEU-målene
- Nul-emissionsbybusser i 2030

EU-Parlamentet ønsker stærke CO2-reduktionsmål for mellemstore og tunge lastbiler - de omfatter eksempelvis også skraldebiler, tipbiler og betonblandere - og busser. Målene vil være 45 procent for perioden 2030-2034, 65 procent for 2035-2039 og 90 procent fra 2040.

Parlamentet er enig i EU-Kommissionens forslag om det fra 2030 kun skal være tilladt at nyregistrere Nul-emissionsbybusser fra 2030. De foreslår en midlertidig undtagelse (indtil 2035) for bybusser drevet af biometan på strenge betingelser.

EU-Parlamentet vedtog sin forhandlingsposition med 445 stemmer for, 152 imod og 30 hverken for eller imod.

Dermed er EU-Parlamentet klar til at indlede forhandlinger med EU-landenes regeringer om tiltag til at styrke CO2-reduktionsmålene for nye tunge køretøjer, som omfatter busser, lastbiler og påhængskøretøjer.

Tunge køretøjer - eksempelvis lastbiler, bybusser og busser til længere transporter, står for godt 25 procent af drivhusgasemissionerne (GHG) fra vejtransport i EU og tegner sig for godt 6 procent af EU's samlede drivhusgasemissioner.

Energiselskab har åbnet sin første ladestander til tunge køretøjer

Energiselskabet OK er klar med sin første el-ladestander til lastbiler og busser. El-ladestanderen er sat op på Europavej i Taulov, der er det første af seks udvalgte steder, hvor OK vil sætte strøm til den tunge transport

I foråret fik transportvirksomheden Ancotrans, der har specialiseret sig i transport af skibscontainere, leveret 10 to-akslede batteri-elektriske Volvo Electric FH 4 X 2 T. Nu er transportvirksomheden med til at indvie OK's nye el-ladestander i Taulov sydvest for Fredericia.

Dermed er OK's elektriske ambitioner til den tunge transport blevet mere synlige.

- I dag fik vi markeret OK's tilstedeværelse på markedet for opladning til den tunge transport, og jeg er enormt stolt over, at vi er nået hertil, og at vi snart er klar med yderligere fem placeringer, siger Henrik Dehn, der er ansvarlig for e-mobilitet til den tunge transport i OK.

- Med åbningen i Taulov og de efterfølgende fem placeringer viser vi, at OK er med kunderne hele vejen i den grønne omstilling. I OK er vi i fuld gang med udrulningen af el-ladestanderer til person- og varebiler, og nu er turen kommet til den tunge transport, fortsætter Henrik Dehn, der er tidligere markedschef hos OK på området for den tunge transport.

Til indvielsen havde OK inviteret Ancotrans til at foretage den første opladning med en af deres nye el-lastbiler. I den forbindelse satte Hans Kristian Rasmussen et par ord på, hvad det betyder for ham som chauffør.

- Vores nye el-lastbiler har en rækkevidde på cirka 350 kilometer pr. opladning - alt afhængigt af den aktuelle belastning, altså hvor tung bilen er. Og typisk kører vi omkring 500-600 kilometer om dagen, så vi har et behov for at oplade undervejs. Det er derfor afgørende, at der er offentlige ladestanderer til rådighed, og samtidig er det også vigtigt for os ikke at bruge for meget tid på at lede efter dem, siger Hans Kristian Rasmussen og fortsætter:

- Jo tættere og mere centralt el-ladestanderne er placeret, desto nemmere er det at få opladningen til at passe ind i vores køremønstre. El-ladestanderen i Taulov er for eksempel rigtig godt placeret. Den ligger centralt med motorvejen lige i nærheden, og vi kommer ofte forbi.

Fakta om el-ladestanderen:

- OK's nye el-ladestander har to CCS-udtag og kan forsyne to større el-køretøjer på samme tid og har en samlet ladeeffekt på op til 300 kW
- Ladeløsningen er desuden installeret og projekteret i tæt samarbejde med GodEnergj, der har stor erfaring med el-ladestanderer
- OK vil også etablere el-ladestanderer i Køge, Korsør, Taastrup, Randers og Aarhus. De forventes at være i drift inden udgangen af 2024
- Der kan betales via OK's app "OK Erhverv". I app'en er det muligt at se, om el-ladestanderen er ledig, inden man kører hen til ladestationen.



Trafikstøj kan udvikle problemer med helbredet

Over en halv million danskere er statistisk set påvirket af trafikstøj i deres bolig, og en stor del af dem kan samtidig mærke, at det har konsekvenser for deres sundhed. Det viser en ny undersøgelse, som Kantar Public har foretaget for Gjensidige

I et lille land som Danmark, kan det være svært at finde et sted at bo, der ikke ligger tæt på større veje, hvor bilerne suser forbi i nærheden.

Men selvom det i mange større byer kan være svært at undgå lyden af trafikstøj i sin bolig, så kan lyden fra biler være til så meget gene, at det kan have en række negative helbredsmæssige konsekvenser som eksempelvis stress, uro og hovedpine.

I en ny undersøgelse, som Kantar Public har foretaget for Gjensidige, svarer hver femte dansker, at de er påvirket af trafikstøj i deres hjem, og af den gruppe siger knap 20 procent, at det har negative konsekvenser for dem mentalt eller fysisk. Det vil sige knap 4 ud af 100 - 20 procent af 20 procent.

Ifølge fagchef for sundhed i Gjensidige, Louise Brix, er de sundhedsmæssige problemer, i forhold til at være udsat for trafikstøj, velkendte, og derfor bør man også være opmærksom på, om man reagerer negativt på det.

- Vi reagerer forskelligt på trafikstøj, men for dem, der er påvirket af det, kan det have nogle sundhedsmæssige konsekvenser som dårlig søvn og stress, der kan udvikle sig til mere endnu alvorlige problemer på sigt. Og derfor er det vigtigt at være opmærksom på sin krops signaler, siger Louise Brix.



Prisvindere direktør Henrik Eriksen og direktør Brian Stærk Sørensen flankeret af medlem af bestyrelsen for DI Silkeborg-Viborg Pia Grandelag og borgmester i Viborg Ulrik Wilbek (V).

Viborgvirksomhed fik initiativpris for sit fokus på transportinformationer

Viborg-virksomheden Adibus, der leverer løsninger til intelligent flådestyring, passagertælling og digital skiltning og dermed hjælper operatørerne med at optimere deres drift, er blevet anerkendt for sin indsats med DI's Initiativpris 2023 for DI Silkeborg-Viborg

Adibus A/S, der udbyder digitale IT-systemer til busser og tog, har seneste med støtte fra Innovationsfonden udviklet ChargePlan-systemet, der er et nyt og innovativt system til intelligent opladning. Teknologien markerer, at Adibus også er på vej ind på på fragt- og lastbilmarkedet samt andre områder, hvor styring af en flåde af eldrevne køretøjer er afgørende.

ChargePlan er et omfattende opladningssystem skabt specifikt til busser, varebiler og køretøjsflåder. Det omfatter funktioner som optimal og automatisk opladning baseret på svingende elpriser, realtids overvågning af opladningsstatus med proaktiv advarsel, et live kort der viser køretøjernes placering og opladningsstatus, behovsstyret optimal opladning samt rapportering om økonomi og CO2-regnskab. Adibus ser et betydeligt internationalt potentiale i dette system.

- Vi er meget glade og stolte over at modtage denne pris. Det er en kæmpe motivation for os at se, at vores arbejde bliver værdsat af både vores kunder og vores brancheorganisation. Vi vil fortsætte med at udvikle innovative og bæredygtige løsninger, der gør mobilitet og transport smartere, grønnere og mere effektivt, siger direktør for Adibus A/S, Henrik Eriksen.

Prisen blev overrakt mandag 27. november på Adibus' hovedkontor i Viborg af bestyrelsesmedlem Pia Grandelag fra DI Silkeborg-Viborg og borgmester Ulrik Wilbek (V) fra Viborg Kommune.

- Adibus er et godt eksempel på, hvordan man kan kombinere teknologi, kreativitet og bæredygtighed til at skabe løsninger, der gør en forskel for både mennesker og miljø. De har vist et stort initiativ og mod til at udvikle nye produkter og markeder, og det er netop det, vi gerne vil hylde med denne pris, siger Pia Grandelag.

Borgmester Ulrik Wilbek tilføjer, at Adibus er en stolthed for Viborg Kommune og et forbillede for andre virksomheder i regionen.

- Adibus er en af de virksomheder, der bidrager til at gøre Viborg til et attraktivt sted at bo, arbejde og investere i. De har skabt arbejdspladser, vækst og innovation i vores kommune, og de har samtidig et stærkt socialt ansvar og en grøn profil. De fortjener et stort tillykke med prisen, siger Ulrik Wilbek.

Ifølge "Sustainable Development Report" om Adibus, som blev offentliggjort tidligere i år, arbejdes der målrettet med de 17 verdensmål, som FN har sat.

Adibus arbejder blandt andet med to strategiske mål:

- Nr. 11: Bæredygtige byer og lokalsamfund
- Nr. 9. Industri, Innovation og infrastruktur

Samt tre vigtige mål:

- Nr. 7 Bæredygtig energi
- Nr. 8 Anstændige job og økonomisk vækst
- Nr. 12 Ansvarligt forbrug og produktion

Virksomheden har grundlæggende en grøn tankegang og en åbenhed for at tage imod medarbejdere med specielle behov.

Adibus har modtaget flere priser og udmærkelser for deres innovative løsninger, blandt andet Gazelle-prisen fem år i træk, Forbrugerrådet Tænk's passagerpuls, Årets ejerledere 2017, Business Viborgs Årspris 2018, Succesvirksomhed 2021, samt for nyligt Made in Viborg prisen 2023 i regi af Business Viborgs Awardshow 2023.

Fakta om Adibus:

- Adibus blev stiftet i 2007 af Henrik Eriksen og Brian Stærk Sørensen, der fortsat ejer firmaet sammen. Firmaet sælger i dag en bred palette af it-løsninger til den offentlige transport, der forbedrer rejseoplevelsen for passagerer såvel som at tilbyde transportoperatører og transportudbydere fordele på et økonomisk fordelagtigt grundlag
- Firmaet beskæftiger i øjeblikket 34 medarbejdere, der arbejder med alt fra softwareudvikling til tekniske installationer og salg

Fakta om Initiativpris 2023:

- Prisen uddeles som en hyldest til virkelysten, kreativiteten og skabertrangen blandt de mindre og mellemstore virksomheder i DI's medlemskreds. Det er virksomheder som på en eller anden måde kan fremhæves og fremstå som en god og inspirerende rollemodel for andre erhvervsledere
- Særligt kriterie i 2023: Virksomheden har skabt et stærkt grundlag for vækst ved at tænke innovativt og skabe nye bæredygtige løsninger i en verden præget af forandring og usikkerhed med stigende materialepriser, usikre globale forsyningskæder og mangel på medarbejdere
- Det er DI Silkeborg-Viborg, der udpeger den regionale modtager af InitiativPrisen

Tre gode råd til at mindske påvirkningen fra trafikstøj

Vinduer

Vinduerne er ofte en af de største kilder til, at trafikstøjen kommer ind i boligen. Her kan man enten skifte dem til nogle med tykkere glas og mere støjisolerende, eller man kan montere et tykt forsatsvindue på de eksisterende

Støjskærm

En støjskærm kan særligt være en god idé for de boliger med have, der ligger tæt på trafikken. I flere kommuner er det muligt at søge om tilskud til opsætning, og i mange tilfælde kan det være med til at reducere oplevelsen af støj betragteligt

Tag kontakt til kommunen eller relevante myndigheder

Hvis man føler sig negativt påvirket af trafikstøj, er der en god chance for, at det samme er tilfældet for ens naboer. Man kan derfor sammen tage kontakt til kommunen eller myndighederne og gøre opmærksom på problemet, så man på den måde kan blive indtænkt, når der bliver planlagt støjreducerende tiltag

(Kilde: Miljøstyrelsen og Videncenteret Bolius)

Hun anerkender samtidig, at det både kan være svært at flytte trafikken og sin bolig, og derfor kan den mest nærliggende løsning være at se på, om der er mulighed for at foretage nogle ændringer inde i boligen i et forsøg på at mindske påvirkningen fra trafikstøjen.

- Det gælder så vidt muligt om at skærme sig selv fra støjen, mens man er i sit hjem. Og her kan det for nogle give mening at rykke soveværelset til den del af boligen, der er længst væk fra trafikken, ligesom tykke gardiner også kan være en mulig aflastning. Og så er det en god idé så vidt muligt at opsøge ro, når man er uden for hjemmet, siger Louise Brix.

Om undersøgelsen

- Undersøgelsen er foretaget blandt 1.004 repræsentativt udvalgte borgere i Danmark over 18 år af Kantar Public for Gjensidige i august og september 2023.

Om Gjensidige:

- Gjensidige er et nordisk skadeforsikringsselskab, som er noteret på Oslo Børs. Selæskabet har ca. 4.200 medarbejdere og tilbyder skadeforsikring i Norge, Danmark, Sverige og Baltikum. I Norge tilbydes også pension og opsparing. Driftsindtægterne var i 2022 på 34 milliarder norske kroner, mens forvaltningskapitalen udgjorde 135 milliarder norske kroner



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.**



Neoplan Cityliner C. - 1. reg. 2017

Km. 416.051 - Euro 6 - Automat gear - pass. 49 + 1 + 1

Toilet, kaffemaskine, aircon., justerbare sæder, magasinet

Pris: 1.375.000 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



Her ruller Iveco Crossway nummer 60.000 ud fra Iveco Bus Vysoke Myto-fabrikken i Tjekkiet.

(Foto: Iveco)

Busproducent har sat et kryds ved 60.000

Iveco har produceret eksemplar nummer 60.000 af sin Crossway-model, der blev lanceret i 2006. Iveco's Crossway-modeller, der bliver fremstillet Iveco's produktionsanlæg i Vysoke Myto i Tjekkiet, har gennem årene modtaget flere udmærkelser. Iveco's produktionsanlæg i Vysoke Myto er et af de største procektionsanlæg i Tjekkiet og Østeuropa - og er Europas største busproduktionsanlæg, oplyser Iveco

Iveco Crossway-modellerne fåes i flere varianter - i 10,8-meters, 12-meters, 13-meters og 14,5-meters versioner og med en række drivlinjer til forskellige energiformer - almindelig diesel og HVO-biodiesel, biogas, hybrid-elektrisk og batteri-elektrisk.

Crossway-modellerne har også vundet en række priser - eksempelvis "International Bus & Coach Award 2017" og fire Sustainable Bus of the Year-priser i Intercity-kategorien - "SBY 2018" med Low Entry-gasversionen, "SBY 2020" med naturgasversionen, "SBY 2023" med den biometankompatible Low Entry Hybrid Gas-version, og senest "SBY 2024" med den batteri-elektriske Low Entry ELEC-model.

- Med denne nye rekord på 60.000 producerede enheder bekræfter vores Crossway sin førende position i Intercity-segmentet. Med sit omfattende udvalg af konfigurationer og mange tilgængelige alternative energier er Crossway-serien på enestående vis i stand til at opfylde de specifikke krav til en lang række transportoperationer. Dette forklarer

dens fortsatte succes som den bedst sælgende intercitybus i Europa og dens appel på markeder på andre kontinenter, siger Håkan Jönsson, der er business director for Iveco North Europe.

Iveco gennemfører sin dekarboniseringsstrategi via en multienergitilgang, der omfatter videreudvikling af biometan-, batteri-, el- og brændselscelleteknologier.

Iveco driver seks produktionsanlæg og syv forsknings- og udviklingscentre. Iveco har 3.500 salgs- og servicepunkter i over 160 lande, og det garanterer teknisk support, uanset hvor et Iveco-køretøj er på arbejde.

Brintelektrisk bus er et resultat af et samarbejde mellem to producenter

Iveco Bus og Hyundai Motor Company, der i juli 2022 annoncerede, at de samarbejdede at få en Iveco-bus med en brint-elektrisk drivline fra Hyundai på gaden, kunne i oktober præsentere resultatet af deres samarbejde - en Iveco Bus E-Way H2-bus

Den brintelektriske bus blev præsenteret for offentligheden på Busworld 2023, der fandt sted i Bruxelles i begyndelsen af oktober.



For at levere energi og kraft - og opnå høj effektivitet og lang levetid for både batteri og brændselscelle, har Iveco Bus udviklet et nyt hybrid-mid power-koncept, der udnytter den effektive brændselscelle udviklet af Hyundai og Iveco's egenudviklede FPT Industrial-batterier.

Den nye E-Way H2 bybus er udstyret med Hyundais avancerede brændselscellesystem installeret i det bagerste rum, hvor fire brinttanke på taget leverer den nødvendige brint.

Den elektricitet, som brændselscellesystemet producerer, bliver sendt videre til drivlinen, der består af en Siemens Elfa 3 elektrisk motor på 310 kW og en batteripakke på 69 kWh fra FPT Industrial NMC. Batteripakken sørger sammen med en ny elektrisk Vehicle Control Platform (eVeCoP) software for at optimere udnyttelsen af energien fra brændselscellesystemet. Den brint-elektriske bus vil ifølge Iveco Bus kunne køre op til 500 kilometer under normale driftsforhold.

Den nye Iveco E-Way H2 er en lavgulvs bybus på 12 meter lang, der kan leveres med to eller tre døre. Afhængig af lokale regler kan den have plads til op til 155 passagerer.



Minibussen har meget udstyr - og plads til 19

MAN Truck & Bus leverede i begyndelsen af november en MAN TGE 5.180 Altas Minibus til Kurt Jensen, der driver Haarby Turist

Minibussen er indrettet med plads ti 19 passagerer og så selvfølgelig en chauffør.

Selv om det er en lille bus, er der plads til meget godt udstyr - eksempelvis:

- Klimaanlæg på taget.
- Hattehylder med luft/lys
- USB stik ved alle pladser
- Sæder, der kan vippe. Sæderne er monteret med læder på slidfladerne

Materiel



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



173 svenske buschassiser med hybrid drivline skal køre på Tenerife

Scania har fået en stor ny ordre på 173 chassiser til hybridbusser fra det transportselskabet TITSA, der står for den kollektive transport på Tenerife, der er en af De Canariske Øer. De 173 buschassiser med hybride drivliner er en del af en samlet ordre på 231 busser. De mange hybrid-busser betyder, at TITSA får en af de største flåder af hybridbusser i Spanien og Portugal

TITSA, Transportes Interurbanos de Tenerife, driver den offentlige bustransport Tenerife og har gennem mange år været kunde hos Scania, der har leveret chassiser til godt 60 procent af selskabets flåde på 600 busser.

Den seneste ordre betyder, at TITSA vil have 291 hybridelektriske busser i sin flåde - lige knap halvdelen.

TITSA transporterer over 60 millioner passagerer årligt og kører godt 35 millioner kilometer med sine busser, der betjener 180 busruter på Tenerife.

De nye busser, der bliver opbygget hos den spanske busopbygger, Castrosua, leveres med fire års garanti, mens batterierne leveres med syv års garanti. De mange busser vil blive leveret i løbet af de kommende to år med 135 enheder i 2024 og de resterende 96 i 2025.

Batteri-elektriske chassiser fra Volvo Busser er basis for spansk bybusproduktion

Volvo Buses med hovedsæde i Göteborg og den spanske busbygger, Castrosua med hovedsæde i Santiago di Compostella i den selvstyrende region Galicien i det nordvestlige Spanien, er gået sammen om produktion og udvikling af elektriske bybusser med udgangspunkt i det spanske marked

Volvo Buses og Castrosua har formaliseret et strategisk samarbejde om udvikling, fremstilling og kommercialisering af bybusser i Spanien. Det endelige projekt vil bestå af Volvo BZL Electric-chassiset og Nelec-karosseriet designet af Castrosua.

Samarbejdet mellem Volvo Buses og Castrosua har til formål at øge energieffektiviteten, sikkerheden og udviklingen af bybusser samtidig med, at miljøpåvirkningen mindskes. Det strategiske partnerskab vil give begge virksomheder mulighed for at kombinere deres ekspertise og evner for at udvikle mere avancerede og bæredygtige offentlige transportløsninger.

Aftale vil give Volvo Buses mulighed for at fortsætte transformationen af sin forretningsmodel i Spanien, hvor der sammen med Castrosua vil være fokus på bybus-segmentet.

Samarbejdet med Castrosua er en del af Volvo Buses' arbejde med at lægge strategien om fra egenproduktion af komplette busser til samarbejde med andre producenter om busproduktionen, hvor Volvo Buser leverer chassiser og samarbejdspartnere bygger karosserierne.



Den batterielektriske bus, Nelec, fra spanske Castrosua, blev sidste år belønnet med prisen "Ecological Bus Of The Year 2022" i Spanien.



Spansk busbygger har præsenteret ny regional el-bus bygget på et svensk chassis

Den nye regionalbus, som Castrovia har givet modelbetegnelsen 75CS, blev vist frem på Scania's stand på Busworld 2023 i Bruxelles i begyndelsen af oktober. Der er tale om en 13-meter batterielektrisk bus med lav indstigning, som leveres med to døre

Castrovia, der bygger busser med udgangspunkt i byen Santiago de Compostela i det nordvestlige Spanien, har ligesom for to år siden, da bybussen Nelec blev præsenteret, samarbejdet med Scania om at udvikle den nye regionalbus.

75CS er designet fuldt ud hos Castrovia, hvilket betyder, at virksomheden kan tilbyde et højt niveau af kundetilpassede løsninger og detaljer.

Castrovia leverer også sine busmodeller på buschassis fra andre producenter end Scania.

Materiel



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!

Flextur og plustur bliver dyrere næste år

Fra 21. januar 2024 regulerer trafikkselskabet Movia priserne for flextur og plustur, så priserne følger prisændringerne i den øvrige kollektive transport på Sjælland, Lolland, Falster og Møn

Det er de enkelte kommuner, der beslutter, hvilken af de følgende fire takster, der skal gælde for de første 10 kilometer flextur eller plustur i kommunen.

Nuværende priser og nye priser fra 21. januar 2024 for flextur:

- Nuværende startpris på 27 kroner stiger til 30 kroner
- Nuværende startpris på 41 kroner stiger til 45 kroner
- Nuværende startpris på 54 kroner stiger til 60 kroner
- Nuværende startpris på 68 kroner stiger til 75 kroner

Prisen pr. kilometer for ture mellem 10 og 20 kilometer stiger fra 7 til 8 kroner Overstiger turen 20 kilometer hæves prisen pr. kilometer fra 14 til 15 kroner Der er forsat halv pris for børn under 16 år og 10 procent rabat ved online bestilling.

Interesserede kan se de aktuelle priser for flextur **her**:

Plustur tilbydes i rejseplanen på den del af rejsen, hvor bus og tog ikke rækker - når kommunen er tilknyttet Movia's plustur. Plustur skal bestilles to timer før det ønskede afrejsetidspunkt. Prisen for plustur stiger med to kroner fra 24 til 26 kroner uanset turens længde.

Interesserede kan se hvilke kommuner, der er tilknyttet plustur **her**:

Politiet på fyn tjekkede taxi'er og flextrafik-biler

Fyns Politi har i uge 44 løb kontrolleret 114 taxier og flextrafikretøjer rundt om i politikredsen. Indsatsen udløste 60 sigtelser til chauffører og vognmænd en del sager af sig for mangelfulde registreringer, tilladelser, udstyr samt fejlbehæftet dokumentation. Dertil kom 14 sigtelser til chauffører for andre færdselsforseelser

- Jeg synes resultater taler for sig selv, og jeg tænker, at det er en oplagt mulighed for vognmænd og chauffører til at få kigget tilladelser, dokumenter og køretøjer godt igennem, for der er altså lidt at arbejde med, siger politikommissær Anders Brahe, der er leder af Operativ Færdsel ved Fyns Politi, i en kommentar til resultaterne af indsatsen.

Fyns Politi gennemfører jævnligt færdselsindsatser målrettet forskellige køretøjstyper og trafikanter.

Vordingborg Kommune genindfører Flextur

Fra fredag 1. december bliver det igen muligt at bestille kørsel via Movia's Flextur-ordning i Vordingborg kommune. Det besluttede et politisk flertal i kommunens Klima- og Teknikudvalg på et møde onsdag 1. november

Klima- og Teknikudvalget i Vordingborg Kommune indstiller til Kommunalbestyrelsen at genindførelsen af flextur sker pr. 1. december 2023. Sagen behandles på Kommunalbestyrelsens møde 29. november, hvor der skal træffes endelig beslutning om genindførelsen.

Genindførelsen af Flextur er besluttet politisk i forbindelse med aftalen om kommunens budget for 2024.

23-årig mand forsøgte at true en taxichauffør til at udlevere nøglerne til taxien

Syddøstjyllands Politi anholdt om aftenen onsdag 15. november en 23-årig mand i Fredericia. Manden blev blandt andet sigtet for ulovlig tvang og trusler samt vold mod tjenestemand

Manden blev anholdt efter, at politiet havde fået en anmeldelse fra en taxichauffør om, at den 23-årige havde forsøgt at true sig til at få udleveret nøglerne til taxien.

Den 23-årige mand blev også sigtet for vold mod tjenestemand i funktion, da han under anholdelsen sparkede en politibetjent på hoften.

Episoden og den efterfølgende anholdelse fandt sted om aftenen onsdag 15. november omkring klokken 23.00 på Ægirsvej i Fredericia.

Den 23-årige mand blev efterfølgende fremstillet i grundløvsforhør i Retten i Kolding.



Gurli Refsgaard glæder sig stadig til endnu en dag bag rattet

I 50 året for ansættelsen af de første kvindelige buschauffører i Odense bytrafik, har vi mødt Gurli Refsgaard, som har været i jobbet i næsten 30 år. Der har været bud efter hende adskillige gange, men sygdom og overfald har ikke taget modet fra Gurli Refsgaard, som stadig glæder sig til en ny dag bag rattet, selvom hun kunne nyde sit otium

Af Rolf Brems

For de to første kvinder i Odense bytrafik i 1973 var det ikke nogen nem start. Den ene holdt heller ikke så længe, men Hedvig Golderman, som vi før har fortalt om i Magasinet Bus, fik 23 år bag rattet, men kunne have fået 25.

Årsagen til, at hun kun fik 23 år bag rattet, var, at en trafikmester ikke turde ansætte kvindelige chauffører, så Hedvig Golderman måtte vente et par år indtil, han gik på pension.

Arbejdsforhold

Nogle passagerer på den tid - både kvinder og mænd - ville heller ikke køre med de kvindelige chauffører og forlod bussen.

Det oplevede Gurli Refsgaard dog ikke, da hun blev ansat i 1994. Hun blev taget godt imod, og det med at møde til tiden og passe sit job havde hun allerede lært på den hårde måde.

Gurli Refsgaard blev født i 1947 på fødeklinikken på Albanigade i Odense, og efter 7. klasse kom hun ud at tjene på en gård i Brændekilde lidt sydvest for Odense, hvor hun passede huset, kørte halm, hakkede roer og sågar bryggede øl.

Hun nåede at tjene på to gårde, inden hun fik et job som bagerjomfru på Sadolinsgade. Her endte det hurtigt med at hun passede hele butikken - fra kl. 6 morgen til lukketid. Det vil sige, når pligter med rengøring, regnskab og opfyldning af automater var udført.

Bageren og hans kone boede oven på forretningen, konen skulle have serveret morgenmad på sengen, hvilket Gurli Refsgaard også skulle sørge for.

Til et bal i Heden Forsamlingshus på Midtfyn mødte Gurli Refsgaard sin kommende mand. Han arbejdede på Danfoss på Als, så Gurli Refsgaard måtte forlade Fyn, men kun for 2,5 år, da manden fik job på Haustrups Konserverfabrik i Odense. Gurli Refsgaard var nu blevet mor til en søn og snart efter kom en pige til.

Gurli Refsgaard fik job på kamgarnspinderiet (Hjertegarn), og fra sin arbejdsplads kunne hun skæve over til busgaragen for Odenses bybusser, som blev kaldt Station 2 (som i dag er stedet, hvor køreprøver for busser og lastbiler af-



*Gurli Refsgaard ved endestationen i Lumby i 1994. Bygningen i baggrunden er egentlig et vandværk.
(Foto: Gurli Refsgaard)*

Arbejdsforhold



Med Odenses Byvåben og Knud den Hellige afbilledet på fronten var der ingen tvivl om bussens tilhørsforhold til Odense Kommune. (Foto: Gurli Refsgaard)

holdes). Odense bybussers hovedgarage, og altså Station 1, lå på hjørnet af Sdr. Boulevard og Tietgens Alle, og husede også Odenses tidligere sporvogne.

Når garnet og bussen spinder

Om det var dengang, at spiren til at komme ud at køre bus blev plantet i Gurli Refsgaard, kan hun ikke huske, men efter kamgarnsspinderiet fik hun job på Haustrups Konservesfabrik og siden et rengøringsjob.

Under en ledighedsperiode fik Gurli Refsgaard tilbudt et buskørekort, hvilket hun tog imod, og da hun var færdig, søgte hun ind til bytrafikken.

For at komme ind, skulle hun til en slags egnethedsprøve, hvor hun var ude at køre med en instruktør. Og det må være faldet godt ud, for hun blev ansat og skulle nu læres op i alle ruter, i billetsystemet - og en bykendingsprøve. Kurset foregik på Korslækkeskolen, og de var tre kvinder ud af en halv snes nye chauffører. Den ene på holdet var en meget ung mand, som stadig kører bybus.

Bykendingsprøven gik ud på at lære alle vejene, hvor ruterne gik, alle stoppestederne samt de væsentligste institutioner og attraktioner i byen, så man kunne vejlede turister og passagerer.

- Vi skulle også lære at skifte et hjul, men det kom jeg heldigvis aldrig ud for. Hvordan pokker skulle jeg lille spirrevip håndtere et så tungt hjul, siger hun undrende og fortsætter:

Arbejdsforhold

- Vi skulle også have nogle nattevagter i klargøringen på garageanlægget, så vi vidste, hvad og hvordan det foregik der, og det blev heldigvis kun der, jeg prøvede at køre de enkelte busser, vi havde uden servostyring og med manuelt gear.

Gurli Refsgaards hold blev ikke ansat som tjenestemænd.

- Og her lå forskellen på det, der skilte chaufførerne et stykke ind i fremtiden, fortæller hun.

- Tjenestemændene ville dårligt hilse på os og følte sig klart meget mere end os andre. De kørte efter nogle andre regler, og havde sjældent vagter på over 6,5 timer.

Ruterne lærte Gurli Refsgaard og de andre på holdet at kende ved at køre dem et par dage med oplæring. Det betød, at da Gurli Refsgaard den første dag skulle køre alene, havde hun alligevel glemt hvor hun skulle dreje. Men passagererne skulle nok gøre chaufføren opmærksom, hvis bussen var på afveje. Heldigvis kunne hun vende bussen ved en fabrik, og hun fik derfor ikke brug for hjælp fra driftsovervågningen.

- Bussen var jo udstyret med en kalderadio siger Gurli Refsgaard og fortsætter med et grin:

- Men jeg ville sgu da ikke kalde dem allerede den første dag.

Snart var hun inde i alle ruterne undtagen dem, som blev kørt af tjenestemændene, som de overenskomst-ansatte ikke skulle køre.

De brune busser

Gurli Refsgaards mand mente ikke, at hun skulle arbejde så meget, som hun gjorde, og ville have, hun skulle stoppe ved bybusserne. Men Gurli Refsgaard var blevet så glad for sit nye job, at det blev ægteskabet, som betalte prisen.



Gurli Refsgaard læser koncentreret på tjenesten - læg mærke til den grå metalkasse. Det er møntkassen, hvor passagererne skulle smide billetpengene i. (Foto: Gurli Refsgaard)

Arbejdsforhold



En Volvo 13,7 meter holder klar til afgang på OBC mod Agedrup, lillejuleaftensdag 2008. Byvåbnet er her fjernet til fordel for Tide, som var entreprenøren. (Foto Lars Ersgaard)

Børnene var store nok til, at hun kunne have skiftende arbejdstider ved de brune busser, som hun kalder dem.

- De var jo røde - bybusserne i Odense, siger hun med et smil.

- Men indeni var de brune.

Sæderne var betrukket med noget brunt glat plastikovertræk, som var let at rengøre, og meget af interiøret var også brunligt. Det skyldtes måske også, at i den bageste del af bussen fandtes rygekupeen, hvor folk pulsede på piber og cigaretter.

- Det var også her, at man kunne have plads til barnevogne. Sikke tiderne har forandret sig, siger Gurli Refsgaard let undrende.

Billetsystemet kom ned i en metalkasse

- Billetsystemet var en Almex-maskine med en masse knapper. Her skulle man trykke prisen ind og så dreje på et lille håndsving til billetten kom ud. Betalingen skulle kunden smide ned i et rør, hvor den landede på en plade, afskærmet af glas, fortæller Gurli.

- Det var meningen, vi skulle se om beløbet stemte, hvilket var næsten umuligt. Derefter kom pengene ned i en kraf-

Arbejdsforhold

tig metalkasse, som blev afhentet hver aften i garagen. Vi skulle ikke modsvare beløbet, vi havde solgt for med de penge, vi havde i kassen. Kunden kunne også få en "skyldpose", men om de betalte, vidste vi jo ikke.

Et andet håndsving, der blev brugt, var til at rulle destinationsskiltet frem. Her skulle man på endestationen finde den nye destination.

- Nogle gange gik der kludder i det, griner Gurli.

- Jeg er jo ikke så høj, så jeg måtte op at stå på instrumentpanelet for at kigge ind og få det til at virke. Var det ikke op - var det ned...

- Nogle gange ville bussen ikke starte på startknappen, og så skulle vi om i bagenden af bussen, løfte en klap i gulvet og starte den herfra. Det har sikkert set yndigt ud, når jeg lå på alle fire med hovedet nede i motoren. Men jeg fik da gang i den...

Efter et stykke tid på alle ruterne kunne man søge en fast rute. Det blev Vollsmose-ruten, Gurli kom til at køre fast de næste 15 år. Det kunne umiddelbart lyde kedeligt, men Gurli var glad for den faste tur.

- Jeg lærte jo alle passagererne at kende, kunne følge lidt med i deres liv og se deres børn vokse op. Mange var jo skolebørn, som kørte dagligt, og det hænder endnu, at nogen i byen eller i bussen siger hej og fortæller, at de som børn kørte med mig. Ja og nu har de selv børn, siger hun med et smil

Hvid jul og blåt øje

Desværre havde Gurli Refsgaard også en grim oplevelse. En anden juledag om aften ude i Vollsmose ser hun ved 21-tiden en flok drenge, der lusker rundt ved endestationen, og da hun efter turen kommer tilbage ved 23-tiden, er de



Ny og gammel bemaling mødes - her på Klingenberg september 2009. (Foto Lars Ersgaard)

Arbejdsforhold



Fisketorvet i 2012. I dag er torvet totalt omdannet.

(Foto Lars Ersgaard)

der stadig. Da hun efter et toiletbesøg går mod bussen, får hun et hårdt slag i baghovedet, falder forover og er tæt på at ramme bussens spejl med ansigtet. Det var drengene, som gik efter tasken med pengene. Gurli blev hurtigt klar over, hvad der foregik, og blev så vred, at hun prøvede at redde nogle af pengene - og sin egen pung - ved at tage dem ud af tasken, som drengene nu prøvede at vriste fra hende. De sparkede hende med de vinterstøvler, de havde på. Inde i bussen var der en mor med sine to børn, der overværede røveriet og så drengene løbe med tasken, inden Gurli fik slået alarm. Politiet var hurtigt på stedet, og en tilkaldt garagevagt fik overtaget bussen.

Politiet tog Gurli med på politistationen, men undervejs ser hun fra bagsædet drengene og råber så højt, at betjentene kunne have fået en høreskade. De springer ud af politibilen og sætter afsted, og når at fange tre af dem. Det ender med, at politiet også finder de sidste to. Alle bliver dømt, og da det blev takseret som røverisk overfald, var straffen i den alvorligere ende.

- Slaget i hovedet var hårdt, og heldigt at det ikke var i tindingen, siger en alvorlig Gurli og fortsætter:

- Politiet sagde bagefter, at jeg en anden gang bare skulle give dem pengene. Men når jeg får betroet penge - eller en bus - passer jeg på tingen, siger hun.

Gurli Refsgaard fik blandt andet også et blå øje og måtte på skadestuen. På tredie-dagen var hun atter ude at køre, dog med en instruktør - og så slap hun i øvrigt for at skulle køre nytårsaften det år.

Arbejdsforhold

Overfaldet førte indirekte til, at chaufførens byttepengene blev sat ned fra 1.500 kroner til 500 kroner og skyldnerposterne blev afskaffet.

Det var dog ikke et overfald, der skulle få Gurli ned med nakken, men sygdom. I 1998 fik hun konstateret kræft. Det var slemt nok, men værre var det næsten, at hun fra sygestuen på hospitalet kunne kigge direkte ned i busgaragen på Sdr Boulevard og se busserne og kollegaerne komme og gå. Gurli ville bare hurtigt tilbage igen.

- Det kom jeg også, og til mine efterbehandlinger fik jeg lavet mine vagter, så de passede med behandlingen på sygehuset. Det var jeg ledelsen taknemmelig for.

Nye tider med Tide

Fra bytrafikken under kommunen gled Gurli Refsgaard med over i det kommunalt og regionsbaseret Fynbus, som entered Tidebus til kørslen. I 2012 fik man de første Mercedes-ledbusser på 18,75 meter.

- Det var nu ikke noget, der skræmte mig, og jeg fandt hurtigt ud af, at de var meget nemme at køre og komme rundt om hjørner med. Ja faktisk var de bedre end vores 13,7 meter Volvo'er med tre aksler, som svingede meget ud med bagenden.



Der flages på ukendt dato, men før 2007. Billedet er taget på Sdr. Boulevard ud for OUH.

(Foto Lars Ersgaard)

Arbejdsforhold

Da vi fik de tre-akslede busser var min far meget betaget af dem, og også stolt over sin datter, som kunne navigere dem gennem byens smalle gader. Han ville gerne med på en tur, men var alvorligt syg og lå for det meste derhjemme. Juleaften 2002 havde Gurli fået vagten.

Hun havde en aften-del-tjeneste og fik lov at tage bussen med ud til sin far i Bellinge, hvor hun skulle holde jul - og endda at køre ham en tur.

- Min far havde desværre ikke kræfter nok til at komme ud i bussen, så jeg tændte alt bussens lys ud- og indvendigt, og han kunne så inde fra køkkenet se den imponerende bus. Han døde 3. januar, så jeg var glad for, at det lykkedes, siger Gurli.

Selv røg Gurli Refsgaard samme vej i 2007. Efter en operation, hvor hun fik taget 1,5 meter af sin tyktarm, fik hun halvandet døgn efter hjertestop og var "død". Hvor længe ville lægen ikke fortælle hende. Men igen, hun ville tilbage i førersædet, og selvom hun var noget svag, kørte hun igen tre måneder efter.

Lyserød bus og chauffør

I 2012 brød den ellers altid så korrekte og pligtopfyldende chauffør uniformsreglerne. Hun skulle ud at køre de nye små lyserøde city busser.

- Så jeg mødte op i lyserødt tøj og lyserøde øringer, der passede til bussen, griner Gurli.



Gurli Refsgaard foran...

(Fot0: (Foto Ionut Paduratu)

Arbejdsforhold

- Men det passede ikke en fra FynBus, som ringede og klagede til Tidebus. Jeg skiftede nu først da jeg senere skulle køre en anden rute.

- Lidt rebelsk er man vel af og til.

Gurli fortæller også, at hun i et forfærdeligt vejr afveg lidt fra ruten og kørte nogle gæster i deres bedste skrud hen til det forsamlingshus, hvor de skulle til fest.

- Vi er jo i en servicebranche, smiler hun.

Fra 2015 blev bytrafikken overtaget af Keolis, hvor der blandt andet kom nye Volvo hybrid-ledbusser til.

- Uha, siger Gurli.

- Dem var der mange problemer med i starten, og så kunne de ikke dreje så skarpt som Mercedes'erne. Fra starten i bytrafikken havde vi kun 12-meter Volvo'er, så fik vi som sagt nogle 13,7 meter, nu havde vi lige pludselig otte forskellige typer, og vi kunne nå at køre fire af dem på en vagt.

- I bytrafikken må vi i princippet ikke bakke med en bus, men det skal vi nu altså starte dagen med på morgenvagten, når vi tager bussen fra dens plads i garagen. Og er der højvande i Stige, ja så kan vi ikke komme ud til endestationen, da den ligger lige op til Odense kanal. Så skal vi ud på en længere bakke tur, fortæller Gurli.



*...og i førersædet i sin favoritbus. Fra første dag har Gurli Refsgaard båret et tørklæde, når hun har uniform på.
(Foto Ionut Paduratu)*

Arbejdsforhold

- Så jeg har det fint med at bakke med en bus og har da også hjulpet en kollega engang, han havde fået mast en bus op mellem pauseskuret og en lygtepæl.

De nye el-busser fra Yutong er Gurli Refsgaard også glad for at køre.

- Jeg var dog noget nervøs, da jeg første gang skulle ud på egen hånd. Vi fik jo et AMU-kursus på to dage, men inden jeg selv skulle køre dem, gik der noget tid. De er nemme at betjene, de kører godt og har et noget andet støjni-veau end de første busser, jeg kørte.

Timeløn, ferie og fritid - og vagter efter klokken seks

I 2016 blev Gurli Refsgaard atter ramt af sygdom - atter var det kræft. Denne gang tog det et år, før hun var tilbage bag rattet.

- Mange havde nok ventet, at jeg lod busjobbet gå. Jeg havde jo passeret pensionsalderen, men jeg ville tilbage, og firmaet Keolis lod mig vide, at der var en plads til mig, når jeg blev rask.

Siden sidste sygdomsperiode har Gurli Refsgaard været timelønnet og kører, når der mangler chauffører.

- Jeg regner da med at forny mit kørekort, når det udløber om to år. Jeg er måske blevet lidt mere magelig med årene, og vil da også gerne sove lidt længere, så jeg vil helst have vagter, der starter efter klokken seks.

- En ting, jeg altid gerne har villet prøve, det er at køre turistbus, siger Gurli Refsgaard med en alvorlig mine.

- Jeg kan jo godt lide at rejse, og har altid taget lidt ekstra overarbejdstimer til rejsekassen, så jeg har set Australien, USA, Vietnam, Thailand, Grønland, sejlet på Ruslands floder, kørt til Nordkap - men i bus er det kun blevet til Odense kommune.

Gurli Refsgaards ven, som er tidligere chauffør, spiller petanque og bowling.

- Han bruger penge på sine fritidsinteresser, jeg tjener penge på min. Det er, når jeg sætter mig op i bussen.

Odense Bytrafik har i dag 46 kvindelige chauffører, hvilket svarer til 23 procent af de ansatte chauffører.



Partier til venstre for regeringen er bekymrede for udhuling af turistbuschaufførers arbejdsvilkår

Transportminister Thomas Danielsen (V) har for lave vægtninger om arbejdsvilkår og færdselssikkerhed i sit mandat angående turistbuschauffører kørehviletider, mener SF, Enhedslisten og løsgænger Theresa Scavenius. De to partier og løsgænger udtrykker deres bekymring for udhuling af turistbuschaufførers arbejdsvilkår, da et EU-forslag om smidigere regler for turistchauffører er i slutfasen

Af Claus Djørup

SF og Enhedslisten stemte imod, da de øvrige medlemmer af Europaudvalget fredag 3. november godkendte forhandlingsmandatet til forhandlingerne om EU-kommissionens revision af forordningen om smidigere køre- og hviletidsregler for chauffører, der udfører lejlighedsvis kørsel med personer.

- Vi har været i kontakt med nogle af fagforeningerne, og de er mildest talt ikke glade for vægtningen, meddelte EU-ordfører Marianne Bigum (SF). Hun fordrede 'stor vægt' på, at fleksibiliteten ikke forringer færdselssikkerhed og arbejdsforhold.

- Tak for denne hilsen fra fagforeningerne, kvitterede transportminister Thomas Danielsen.

Han ser forslaget som en forbedring af arbejdsforholdene. Der er ikke tale om mindre pauser, men om fleksibilitet i pauser, og national turistkørsel sidestilles med international turistkørsel, så forslaget råder bod på nogle u hensigtsmæssigheder. Samme køretider og sund fornuft, opsummerede transportministeren.

Foruden færdselssikkerhed og chaufførernes rettigheder indgår det i mandatet, at erhvervslivet ikke må pålægges yderligere administrative byrder.

Ministermøde mandag 4. december

Mandatet fra Folketingets EU-Udvalg har tre hovedelementer:

- Større fleksibilitet for pauser
- Mulighed for udskydelse af det daglige hvil
- Bedre mulighed for udskydelse af det ugentlige hvil

De tre ændringer tager ifølge transportministeren højde for, at der er tale om sæsonbetonet turistbuskørsel, at chaufførerne ofte sover på hoteller og kørslen ofte er tilpasset et turistprogram.

EU's transportministre mødes mandag 4. december for at vedtage et kompromisforslag, inden EU-institutionerne tager fat på forhandlinger i en trilom om mere fleksible regler for pauser og hviletid samt ensretning af reglerne for indenlandsk og international kørsel.

Betænkning fra EU-parlamentet

Ugen efter vil EU-parlamentet vedtage sin position, og derefter sætter parlamentets, ministerrådets og EU-kommissionens forhandlere sig sammen i en trilom og forhandler den om endelige udgave.

Arbejdsforhold

EU-parlamentets transport- og turistudvalg, TRAN, vedtog torsdag 16. november en udvalgsbetænkning om forslaget med stemmerne 31 mod 5 og en blank.

Hovedpunkterne er opsplnitning af pausen på 45 minutter i to indenfor fire en halv times kørsel, mulighed for udskydelse af daglige og ugehvilsperioder samt digitalisering.

TRAN går også ind for at tillade, at buschauffører på seks dages ture eller længere, udskyder den daglige hvileperiode med højst en time. Forudsætningen er, at den samlede køretid for den pågældende dag ikke overskrider syv timer.

Transportpolitikerne støtter også, at den eksisterende mulighed i international passagerbefordring udvides til national lejlighedsvis passagerbefordring.

Håndhævelse

TRAN's betænkningsskriver - rapportør - var den finske politiker Henna Virkkunen, som er fra den konservativ-kristendemokratiske gruppe EPP.

- Denne forordning hjælper chaufførerne til bedre at reagere på skiftende omstændigheder og passagerbehov samtidig med, at trafikikkerheden og ordentlige arbejdsforhold respekteres. Samtidig skal vi sikre, at alle køre- og hvile-regler håndhæves og kontrolleres korrekt, erklærer Henna Virkkunen.

Branchen foreslår flere undtagelser

Organisationen Dansk Persontransport (DTP), der er interesseorganisation for bus- og taxivognmænd i Danmark, har leveret et omfattende høringssvar, hvor man i en sådan grad glæder sig over, at EU-kommissionen erkender behovet for særlige regler for lejlighedsvis kørsel med personer, at brancheforeningen støtter alle elementerne i revisionen af forordningen.

Der er dog plads til bessermachen. Eksempelvis ønsker DTP, at man to gange ugentligt kan øge chaufførernes rådighedstid fra de nuværende 15 timer til 16 timer og ikke kun én gang om ugen..

Videre efterlyser DTP dels en undtagelse, der vil muliggøre at nå frem til en egnet holdeplads i tilfælde af ekstraordinære omstændigheder, dels en forhøjelse af rådighedstiden fra 21 timer til 24 timer ved flermandsbetjening, dels en undtagelse for turistbuschauffører lig den godschauffører i international transport fik i Vejpakken om, at to reducerede ugentlige hvil kan afholdes i træk.

Bus mest grønne rejseform

DTP slår på, at turistbussen er den grønneste rejseform i sammenligning med bil, fly og tog.

- Turistbusserne er derfor en afgørende del af den grønne omstilling, og det er vigtigt, at der lovgivningsmæssigt bliver taget initiativer, der kan understøtte en yderligere udvikling af branchen. Her er særlige køre- og hviletidsregler et vigtigt element, skriver DTP i sit høringssvar.

Forbrugerråd ønsker skærpet kontrol

Forbrugerrådet Tænk lægger størst vægt på, at lempelserne følges op med skærpet kontrol.

Indsatsen på håndhævelsen tænkes sammen med blandt andet den kommende kilometer-afgift, påpegede transportminister Thomas Danielsen i et svar til EU-ordfører Christian Friis Bach fra De Radikale.

Magasinet Bus 12

udkommer lige inden
jul.

Hvad skriver vi om?

Ja, det må blive decembers
overraskelse.

Vil du være sikker på at
få Magasinet Bus 12, når
magasinet udkommer,
så skriv dig på
mailinglisten!

[Klik her!](#)



Flere afgange har fået flere til at tage letbanen på Djursland

I august 2022 trådte en ny køreplan for Aarhus Letbane i kraft. Det betød flere afgange til og fra Hornslet og Grenaa i myldretiden. Efter et år kan det ses på passagertallene, der er kørt frem på letbane-strækningen mellem Grenaa og Aarhus

Administrerende direktør hos Aarhus Letbane, Michael Borre, peger på, at man havde forventet en stigning i antallet af passagerer, men udviklingen på L1, som strækningen mellem Grenaa og Aarhus hedder, overrasker alligevel.

- Vi er utrolig glade for den positive passagertilvækst, vi ser på L1, siger Michael Borre og fortsætter:

- Vi havde forventet, at passagertallet ville stige, men ikke så meget og slet ikke så hurtigt.

I andet kvartal af 2023 steg passagertilvæksten med 11 procent i forhold til samme kvartal sidste år, og i tredje kvartal er den på 8 procent. Aarhus Letbane forventer, at der er ca. 370.000 flere passagerer på L1 i 2023 i forhold til 2022, hvilket er en fremgang på 21 procent.

- At en fordobling af afgangene i myldretiden kan give en så stor passagertilvækst allerede indenfor det første år er helt utroligt. Men det siger også noget om, hvor stor en betydning blandt andet øget frekvens har for passagererne, påpeger Michael Borre.

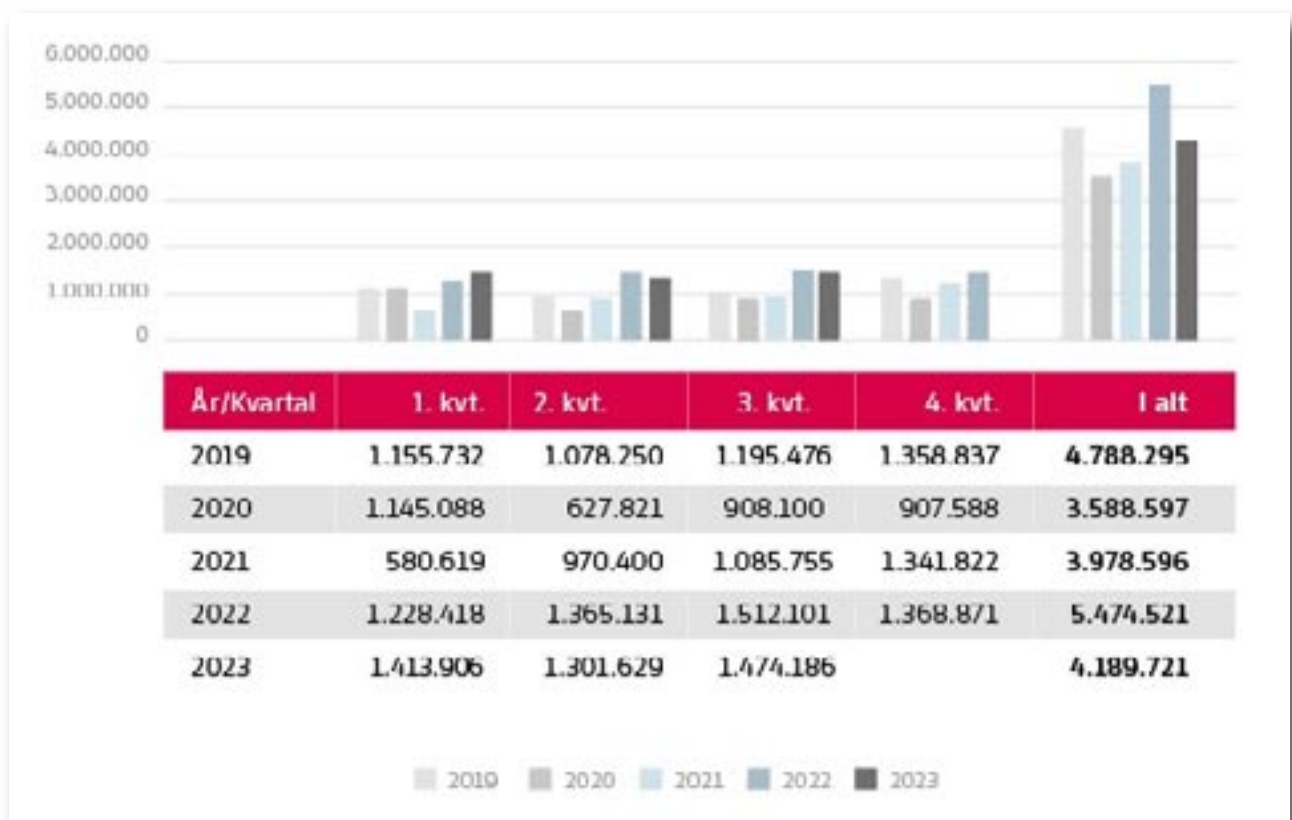
Letbane kører mod ny passagerrekord

I 2023 har godt 4 millioner passagerer kørt med Aarhus Letbane, der via Aarhus forbinder Odder i Syd med Grenaa på Djurslands østligste punkt - og Aarhus med Lystrup via Skejby. Udregnet pr dag bliver det til over 18.000 passagerer

Ifølge Aarhus Letbane er det især L1, der kører mellem Grenaa og Aarhus, der kører frem i de første tre kvartaler af 2023 målt på antal passagerer om dagen. I andet kvartal af 2023 var passagertilvæksten 11 procent i forhold til samme kvartal sidste år og i tredje kvartal er den på 8 procent.

Beregninger foretaget i Aarhus Letbane viser, at det kan forventes, at ca. 370.000 flere passagerer rejser på L1 i 2023 i forhold til 2022, hvilket vil være en fremgang på 21 procent.

Gost 80 procent af passagererne i togene på Aarhus Letbane rejser i hverdagen mandag til fredag. Godt 50 procent rejser med L2 mellem Aarhus H og Universitetshospitalet i Skejby, mens godt 35 procent rejser på L1 mellem Grenaa og Aarhus H. Knap 15 procent rejser med L2 mellem Odder og Aarhus H.





Rådgiver til ny Metro-linie er fundet

Metroselskabet har valgt rådgivningsvirksomheden COWI til at løse rådgivningsopgaven på areal- og rettighedsområdet for en potentiel kommende metrolinie M5, som efter de nuværende ideer skal bestå af 10 stationer fra København H via Islands Brygge, Amagerbrogade og Refshaleøen til Lynetteholm og Østerport

Rådgivningsvirksomheden COWI skal med landinspektørfirmaet LE34 som underrådgiver hjælpe Metroselskabet med rådgivningsopgaven på areal- og rettighedsområdet i forbindelse med forberedelserne af en mulig ny metrolinje, M5.

Rådgivningsopgaven på areal og rettighedsområdet omfatter blandt andet planlægning og udførelse af ekspropriationer i forbindelse med en mulig etablering af M5, ligesom opgaven indeholder en væsentlig del dialog med lodsejere, naboer, udviklere med videre om forskellige forhold i relation til projektet.

- Det er afgørende, at vi har rådgivere på areal- og rettighedsområdet, der kan hjælpe med at sikre projektets arealbehov og samtidig være i god proces og dialog med de naboer, som muligvis berøres. COWI har vist god forståelse for kompleksiteten i opgaven, herunder hvordan man kan tænke bæredygtighed ind i projektet. Vi ser frem til at samarbejde med dem om M5, siger Mathias Mark Bornæs, der er enhedschef i Metroselskabet.

Specialistopgave

Valget faldt på COWI efter et EU-udbud med forhandling. I alt var der to bydende, som ifølge Metroselskabet begge leverede gennemarbejdede tilbud i høj kvalitet og stillede med et hold bestående af kompetente rådgivere.

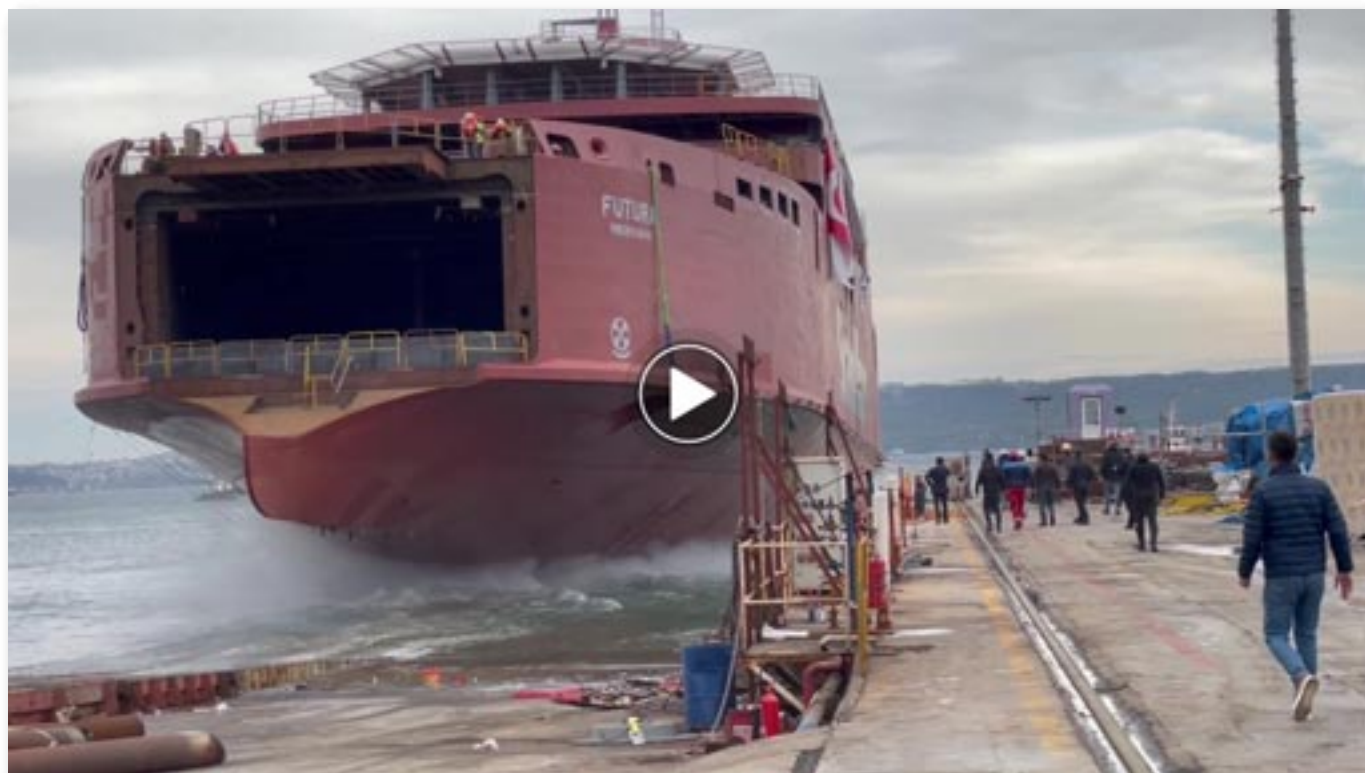
- Her er tale om en specialopgave, som kræver særlige kompetencer og et stort overblik, og vi har haft gode drøftelser med begge bydere, siger Mathias Mark Bornæs.

Med den nye kontrakt er endnu en rådgiver om bord på M5-projektet. Tidligere i år blev et konsortium bestående af COWI og Arup valgt som rådgiver på miljøkonsekvensvurdering, ledningsomlægninger og anlægsprojektering.

- Vi ser frem til at sikre en god dialog med naboer og være med til at øge den bynære biodiversitet til gavn for både mennesker og natur, siger Gitte Godsk Dalgaard, der er Senior Vice President hos COWI.

Fakta om en ny metro-linie i Hovedstaden:

- Den mulige nye metrolinje M5 vil skulle sikre metro til både eksisterende byområder samt til nye bydele. Den skal desuden være med til at løse kapacitetsudfordringen i den nuværende metro på tværs af havnen samt bidrage til en bæredygtig byudvikling i de nye byområder på Kløverparken, Refshaleøen og Lynetteholm
- Linjen forventes at bestå af 10 stationer fra København H via Islands Brygge, Amagerbrogade og Refshaleøen til Lynetteholm og Østerport. Derudover skal der udarbejdes en perspektivundersøgelse af muligheden for at lukke ringen mellem København H og Østerport med flere stationer
- Rådgivning inden for areal og rettigheder omfatter blandt andet hovedopgaver som varetægelse af lodsejer- og naboforhold på vegne af Metroselskabet, etablering af grundlag for og gennemførelse af besigtigelse og ekspropriation, risikovurdering af ekspropriationer, bidrag til tekniske aftaler for anlæg og drift og færdigmelding af matrikulær berigtigelse af et eventuelt anlæg
- Metroselskabet har en ambition om at reducere klimabelastningen fra nye metrolinjer inklusiv M5 med 50 procent sammenlignet med tidligere linjer. Samtidig skal der være fokus på kundeoplevelsen, Metroens bidrag til byen, herunder social bæredygtighed, samt arbejdet med sikkerhed og arbejdsmiljø både i anlæg og drift



(Foto og videooptagelse: Scandlines)

Batterifærge til Femern-forbindelse er blevet søsat i Tyrkiet

Lørdag 25. november blev Scandlines' nye zero direct emissions fragtfærge søsat ved en traditionel stabelafløbning på skibsværftet Cemre i Tyrkiet. Færgen navngives "Futura" ved en dåbsceremoni i forbindelse med indsættelsen på Femern Bælt i 2024

Lørdag klokken 10.00 blev jernstolperne, der holdt skibsskroget på plads på beddingen, afmonteret, så færgen kunne glide ned ad slikken og ud i havet, hvor slæbebåde ventede og sørgede for at trække den på plads ved udrustningskajen, hvor en stor del af det resterende arbejde vil blive udført.

- Den gled smidigt og glat i vandet - det var både smukt, stille og roligt, som vi havde drømt om, det skulle være, siger Scandlines COO Michael Guldmann Petersen.

Færgen, der kommer til at hedde »Futura« skal i dok igen - blandt andet for at blive malet - inden den i 2024 skal indsættes på ruten mellem Rødby og Puttgarden, hvor den 100 procent el-dreven fragtfærge vil gøre sejlturen mellem Danmark og Tyskland mere miljøvenlig - og mere behagelig for chaufførerne.

- Med Futura gør vi det muligt at tage turen helt uden direkte udledninger, for færgen sejler udelukkende på elektricitet. Samtidig har vi et skarpt fokus på, at hele rejsen skal være tiden værd, så vi har også arbejdet med at gøre oplevelsen ombord endnu bedre, siger Carsten Nørland, der er administrerende direktør i Scandlines.

Flydende forbindelser

Carsten Nørland understreger desuden, at Scandlines absolut har planer om at sejle videre mange, mange år endnu - også når Femern-forbindelsen åbner.

- Selvfølgelig gør vi det. Vi tror på en fremtid for færgerne. Når vi investerer i en el-færge til mange millioner, er det både fordi, vi har et ansvar for vores omverden, og fordi vi er overbeviste om, at der er brug for rejser, som ikke bare foregår bag rattet på en motorvej. Det gælder i øvrigt både for fragtchauffører, familier på vej på ferie og dem, der bare skal ned og købe stort ind, siger han.

Færgen navngives "Futura" ved en dåbsceremoni i forbindelse med indsættelsen på Femern Bælt i 2024.



Om Scandlines' nye fragtfærge til ruten Rødby-Puttgarden:

- Længde: 147,4 meter
- Bredde: 25,4 meter
- Design dybgang: 5,30 meter
- Lastkapacitet: 66 fragtenheder (cirka 1.200 banemeter)
- Maksimalt antal passagerer: 140
- Servicefart: 16/10 knob
- Overfartstid: 45 minutter (fra 2025)
- Batterisystem: 10 MWh
- Opladning i havn: 12 minutter (fra 2025)
- Direkte emissioner under overfarten: 0
- Investering: 80 millioner euro

Motorvej nord om Herning er kommet et stykke videre frem mod virkeligheden

Ti kilometer motortrafikvej nord for Herning på rute 18 skal på baggrund af Infrastrukturplan 2035 udvides til motorvej. Nu har politikerne bag aftalen besluttet at sætte gang i miljøkonsekvensvurderingen af projektet. Derudover er der også givet grønt lyd til at gå i gang med en miljøkonsekvensvurdering af opgradering af Rute 9 på Tåsinge

Siden Rute 18 mellem Sinding nord for Herning og øst om Holstebro til Rute 189 åbnede i 2017, har der været et stigende pres på Rute 18 frem til motorvejen ved Sinding. Der er en strækning på ti kilometer, der fortsat er motortrafikvej. Med Infrastrukturplan 2035 blev det besluttet at opgradere strækningen fra tosporet motortrafik til firesporet motorvej.

For at kunne sætte gang i anlægsarbejdet i 2026, skal en miljøkonsekvensvurderingen fra 2012 opdateres. Det er det arbejde, som forligskredsen bag aftalen nu har sat i gang. Vurderingen ventes færdig i midten af 2025.

Samtidig har forligskredsen også besluttet at sætte gang i miljøkonsekvensvurderingen af opgraderingen af rute 9 på Tåsinge. Vurderingen ventes færdig ved udgangen af 2025, hvor efter de videre planer for projektet skal drøftes i forligskredsen.

Fakta

Der er afsat 3 millioner kroner til opdateringen af miljøkonsekvensvurderingen af rute 18 i Infrastrukturplan 2035.

Der er afsat 509,4 millioner kroner med aftalen til at udbygge motortrafikvejen nord for Herning til motorvej.

Der er afsat 11,2 millioner kroner til en miljøkonsekvensvurdering af opgraderingen af rute 9 på Tåsinge. Der er ikke afsat penge i Infrastrukturplan 2035 til at gennemføre opgraderingen.

Interesserede kan læse mere her:

Kommissorium - Opdatering af miljøkonsekvensvurdering for udbygning af rute 18 nord om Herning

Kommissorium - Miljøkonsekvensvurdering af opgraderingen af rute 9 på Tåsinge



Direktør i trafiksselskab skifter til energiselskab

Kommerciel direktør i trafiksselskabet Movia, Marlene Holmgaard Fris, har fra 1. januar 2024 fået tilbudt stillingen som administrerende direktør i Andel Energi. Hun fratræder derfor sin stilling som direktør i Movia ved udgangen af december

- Vi har i det seneste halvandet år arbejdet med en strategi, som skal løfte kundeoplevelsen hos Movia med Marlene Holmgaard Fris som frontløber. Det har hun gjort med succes, siger Movia's administrerende direktør Dorthe Nøhr Pedersen i forbindelse med, at Marlene Holmgaard Fris har sagt sit job op.

Dorthe Nøhr Pedersen fremhæver videre, at Marlene Holmgaard Fris har arbejdet kompetent og dygtigt for at varetage passagerernes interesser og har udvist en meget høj professionalisme og loyalitet over for den kollektive transport i sin tid hos Movia.

- Jeg ønsker Andel Energi tillykke med deres nye administrerende direktør og Marlene alt det bedste fremover, siger Dorthe Nøhr Pedersen.

Movia sætter nu gang i en rekrutteringsproces med henblik på at finde en ny kommerciel direktør.



Marlene Holmgaard Fris.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Magasinet Bus

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

Billedereportage fra Bruxelles



Aarhus får
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