



Dialogkonferanse Skyss

23. Januar 2015

Tore Kavli
Mercedes-Benz Buss Norge



Mercedes-Benz

Daimler Buses

Markedsleder i Europa med 35,4% markedsandel

	Daimler		Iveco Bus		MAN		Volvo		Scania		VDL		Van Hool		Solaris		Sonstige*	
	Per Nov in %	Δ ggü. VJ in %-P	Per Nov in %	Δ ggü. VJ in %-P	Per Nov in %	Δ ggü. VJ in %-P	Per Nov in %	Δ ggü. VJ in %-P	Per Nov in %	Δ ggü. VJ in %-P	Per Nov in %	Δ ggü. VJ in %-P	Per Nov in %	Δ ggü. VJ in %-P	Per Nov in %	Δ ggü. VJ in %-P	Per Nov in %	Δ ggü. VJ in %-P
Westeuropa	35,4	+5,4	17,0	-2,1	10,6	-2,7	9,3	+0,0	5,5	+0,8	4,0	+0,1	2,7	+0,4	1,8	-0,5	13,6	-1,4
Deutschland	60,2	+6,8	8,3	+0,6	17,7	-3,6	1,1	-0,8	3,0	+0,8	4,1	-1,8	0,2	-0,4	2,6	-1,9	2,8	+0,3
Frankreich	38,6	+6,8	43,7	+1,1	4,6	-4,0	0,5	-0,3	1,4	+0,5	0,8	-0,4	2,0	-0,6	0,1	-0,4	8,2	-2,9
Großbritannien**	6,5	+2,6	0,6	-2,0	2,5	-0,3	17,7	-4,1	10,5	+1,3	3,5	+0,8	4,3	+1,8	0,0	0,0	54,3	-0,1
Italien	28,9	+6,6	24,5	-16,7	10,3	+3,0	1,1	+0,2	4,7	+1,0	2,5	+0,3	1,0	+0,5	3,7	-1,9	23,4	+7,0
Spanien	23,7	-6,3	16,2	-4,7	21,4	+1,0	19,5	+6,3	14,3	+2,9	0,6	+0,5	0,0	0,0	0,2	+0,2	4,0	+0,1
Schweden	23,8	+1,2	4,0	+0,0	22,5	-17,7	27,6	+11,7	5,1	-0,6	6,6	+4,5	6,2	+5,7	3,7	-4,2	0,5	-0,5
Belgien	46,0	+5,0	23,5	+18,3	4,8	-12,0	0,7	+0,3	2,3	+2,3	6,8	-3,4	14,0	-3,8	0,0	-0,4	1,9	-6,3
Österreich	61,7	+0,4	5,9	-0,6	20,9	+7,0	6,3	-0,1	2,3	+1,5	0,0	-0,4	0,3	-0,1	1,6	-4,4	1,1	-3,2
Schweiz	53,9	+0,5	3,1	+0,8	18,3	-2,2	4,3	-2,6	2,0	-1,7	6,5	-1,4	3,4	+0,7	7,4	+5,3	1,1	+0,6
Niederlande	29,2	+12,9	11,4	+6,2	7,2	+1,0	7,5	+4,2	3,6	+0,6	28,6	-21,8	10,6	+0,5	0,0	0,0	1,9	-3,7

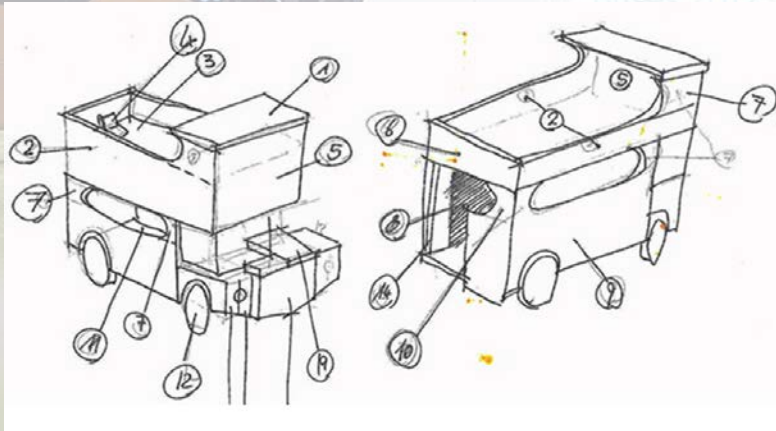
Innspill til vognkrav

Korleis stiller operatørane seg til funksjonelle krav/spesifikasjonskrav til vognmateriell?

- Meget positivt muliggjør standardisering – mulighet for gjenbruk av busser

Kva skal til for å få sikre gode kontraktar med funksjonelle krav/spesifikasjonskrav?

- Dette krever at man på forhånd definerer hvordan man vektet de ulike funksjonene, m.a.o. unngå «synsing».



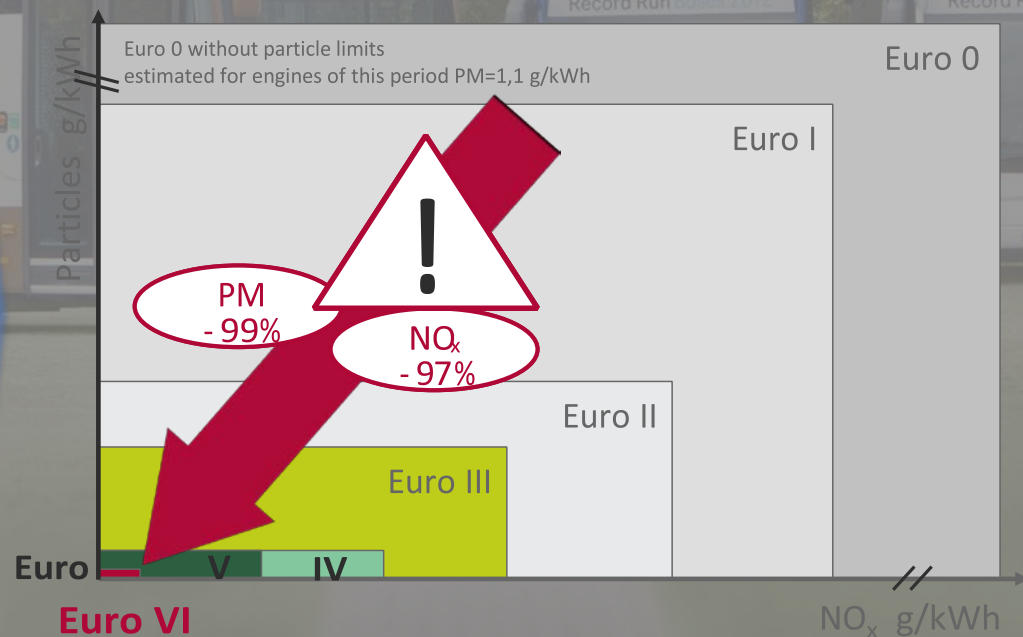
Innspill til vognkrav

Kva kan vere kostnadseffektive miljøløysingar (alternative drivstoff og teknologiar) for distriktsanbod som Hardanger/Voss og Modalen/Vaksdal?

- Vel og bra, men da må man unngå å gå i «prøver og forsøk» fellen. Det finnes mye ny teknologi, men man må ikke glemme at dette skal fungere over en hel anbudsperiode (min. 7 år eller lengre). Dette anbudsområdet er vel ikke der man skal drive med dette. En «Vugge til grav» tenkning er ofte den mest økonomiske tilnærmingen.



- Euro VI kravene har redusert utslippene dramatisk
- Utslippene er i dag på grensen til å være målbare



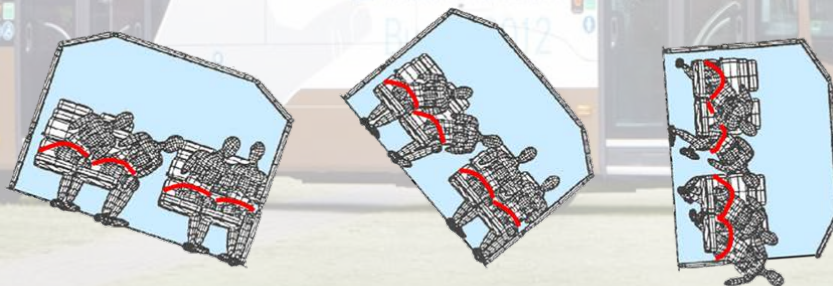
Innspill til vognkrav

Korleis bør ein best leggje til rette for ein god balanse mellom nytt og brukt bussmateriell – med tanke på både miljø, kostnader og å sikre god konkurranse?

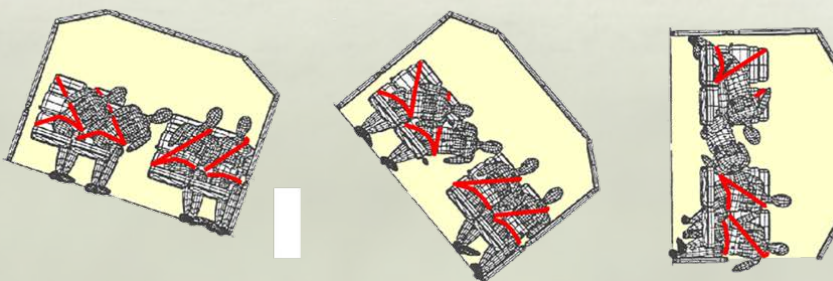
- Generelt kan man si at materiell som går i distriktsanbud har mange år igjen å leve når kontraktene går ut. Disse bussene har ofte tilfredsstillende standard både i forhold til sikkerhet og miljø. En gjenbruk av slike busser vil være lønnsomt både frå et økonomisk synspunkt og frå et miljøperspektiv («vugge til grav»). Still gjerne krav til et minimum av sikkerhet, komfort og utslippsnivå

Hva savner vi?

- Krav til sikkerhet (aktiv og passiv) – både for passasjerer og sjåfør



- Alle Insassen werden durch den 2-Punkt-Gurt auf ihren Sitzen fixiert.
- Auf der stoßzugewandten Seite wird der Gefahr des teilweisen Herausschleuderns des Oberkörpers durch Brüstungserhöhung entgegengewirkt. (in der Simulation nicht dargestellt)



- Insassen auf der stoßabgewandten Seite rutschen aus dem Schultergurt heraus, wodurch eine Gurtlose entsteht. Dadurch hält auch der Beckenteil des Gurtes nicht mehr.

⇒ großes Verletzungsrisiko

- Insassen auf der stoßzugewandten

Hvordan ser Daimler buses på fremtiden?

➤ **Nær fremtid:**

Daimler buses ser en relativ lav etterspørsel etter busser med elektrisk fremdrift (hybridbusser) i de nærmeste årene. Dette gjelder også rene batteridrevne busser. Årsaken til dette er relativt høye kostnader og mangel på infrastruktur

➤ **Euro VI:**

Daimler buses har fokusert på utvikling og testing av Euro VI motorer. Den første bussen bybussen med Euro VI motor ble introdusert allerede på høsten i 2011 (mer enn 2 år før kravet). Som en tilleggs bonus i utviklingen av den nye generasjon busser med Euro VI motor, har vi oppnådd en reduksjon av drivstoff forbruket med opptil 8,5 %. Når man ser dette i sammenheng med de lave utslippene som våre Euro VI motorer har (lavere enn kravene) og tilleggskostnader knyttet til hybridbusser eller lignende, er dagens busser med Euro VI motorer det alternativet som gir mest kollektivtransport/krone.

➤ **Alternative drivlinjer:**

Daimler buses er nå i en fase der eksisterende prosjekt med alternative drivlinjer blir evaluert. Dette gjelder både diesel-elektrisk hybrid og tredje generasjon FuelCell busser. I dette arbeidet gjør man nytte av erfaringer fra hele Daimler konsernet samt eksisterende flåte av busser med alternative drivlinjer

➤ **«I horisonten»:**

Det er krefter i EU som vil ha nye og strengere krav til utslipp av CO₂. Daimler arbeider med dette som bakteppe og vil ha produkter klare hvis/når de nye kravene blir innført i perioden 2018/2020. Målet er å lansere produkter som har like stor virkningsgrad som dagens Euro VI motorer.

Takk for oppmerksomheten!



Back up

