

Magasinet Bus

Mandsdag 30. marts 2020 - nummer 3 - 8. årgang

3F kritiserede trafikelskaber for at nøle

Læs mere side 7 - 10

Rapport fra hverdagen i en corona-tid:

Arbejde bag rattet har ændret sig

Læs mere side 12

Danmarks ældste busvirksomhed:

Det er pokkers alvorligt

Læs mere side 40 - 44

Fjernbusruter bliver mindre fjerne

Læs mere side 15

Fjernbus-selskab lader solen oplade batterierne

Læs mere side 22

Corona-virus har en positiv effekt på luftkvalitet og klima

Læs mere side 24

Efterspørgslen efter HVO stiger

Læs mere side 18 -19

Der er en hverdag efter corona-tiden

Vores hverdag er i overført betydning ramt af corona-virus. Situationen har vist, at transportsektoren er en vital del af vores samfund, selvom en stor del af busser og tog snart kører efter tillæmpede lørdags- eller søndagskøreplaner, fordi samfudnet er skruet ned på en form for vågeblus.

Vognmænd med turistbusser og vognmænd med taxi'er har ikke mange passagerer at køre med - og fremtiden er uvis. 2020, som for et par måneder siden pegede på et år med mange konstruktive muligheder er blevet til et år med mange destruktive forhold.

S-Regeringen har med stor politisk opbakning fået vedtaget en vifte af hjælpeforanstaltninger, som skal transportere borgere, virksomheder og andet godt gennem virus-angrebet til en ny hverdag.

Hvordan bliver den hverdag?

Denne plads er ikke beregnet til at fortælle eventyr. Her er ingen H.C. Andersen, og der er heller ikke nogen skuespil-ler.

Men vi kan pege på nogle forhold, som corona-situationen har frembragt, og som vi måske og forhåbentlig kan lære noget af:

- Mindre miljøbelastning
- Mindre trængsel
- Mere hensyn til andre

Kort før corona-situationen fik store dele af Danmark til at køre i noget nær tomgang, kom Klimarådet med en rapport, der pegede på, at målet om en CO2-reduktion ville koste under en procent af bruttonationalproduktet.

Den aktuelle coronasituation spås til at koste over en procent af bruttonationalproduktet. Aktuelt til gavn for miljø og klima.

Den aktuelle corona-situation kan måske få beslutningstagere rundt omkring til at se mere klart frem mod 2030.

Set fra denne plads er det klart, at transportområdet kan bidrage positivt til en mere bæredygtig fremtid - ganske enkelt ved, at vi tager busser, tog og taxi og lader vores egne biler stå i langt større grad end hidtil. Hvilken mulighed for alle dem, der beskæftiger sig med erhvervsmæssig persontransport.

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

NEW CROSSWAY NATURAL POWER

BÆREDYGTIG INTERCITY-TRANSPORT

BTS



MILJØVENLIG

Færre partikler, mindre NOx, mindre støj
Op til 95% mindre CO₂-udledning med biogas
Overholder by- og omegnszonernes strenge miljøkrav

IMPONERENDE TCO

Attraktiv naturgaspris
Hurtig, ren og sikker tankning
Konkurrencedygtige serviceaftaler hos IVECO BUS-forhandlere

UDSKIFT 1 TIL 1

Samme bushøjde, sædekapalet og bagagerum
Cursor 9 CNG-motor med samme effekt og drejningsmoment
Samme rækkevidde op til 600 km med 4 x 375 liters CNG-tanke

EKSPERTISE I NATURGASTRANSPORT

IVECO har mere end 20 års erfaring og lederskab i CNG-teknologi
Næsten 6.000 CNG-busser i drift i hele Europa
Førende i EU inden for intercity-segmentet

Kontakt os for at høre mere:



INTERCITY 2020

IVECO BUS

Your partner for sustainable transport



Movia tilpasser afgangene på busser og lokaltog

Antallet af passagerer i busser og tog er faldet markant, siden myndighederne opfordrede til, at man i videst muligt omfang bliver hjemme og begrænser brugen af kollektiv transport. Faldet i antallet af passagerer betyder, at eksempelvis Movia tilpasser antallet af afgangene med busser og tog til det aktuelle behov

Movia peger på, at tilpasningen skal sikre en fortsat stabil og pålidelig drift i en situation, hvor der kan komme flere sygdomsmeldinger fra chauffører og lokoførere. Ændringerne træder i kraft mandag 30. marts og varer indtil videre frem til og med 13. april, der også er sat som den aktuelle dato for de forskellige tiltag, S-Regeringen og myndighederne har taget for at begrænse spredning af corona-virus.

Tilpasningerne af bus- og togdriften i Movia's område skal sikre, at der kan opretholdes en stabil drift i de kommende uger. Konkret betyder det, at busserne i Storkøbenhavn på hverdage vil køre efter lørdagskøreplanerne, mens busserne i resten af hovedstadsområdet og i Syd- og Vestsjælland på hverdage vil køre efter feriekøreplanerne. I weekenden kører busserne efter de normale weekendplaner.

Lokaltog kører tilsvarende med tillempet lørdagskøreplan på hverdage og lørdage og sædvanlig køreplan på søndage. Det svarer samlet til, at antallet af busafgange og lokaltogsdriften reduceres med omkring 35 procent. Movia

Kollektiv trafik

har som led i planlægningen haft særligt fokus på de tog- og buslinjer, der sikrer forbindelse til hospitalerne, hvor Movia har prioriteret et fortsat højt serviceniveau. Dermed kan det kritiske personale i eksempel sundhedssektoren fortsat komme på arbejde.

Tilpasningen af afgang for busser og lokaltog på hele Sjælland skal samtidig sikre, at Movia kan opretholde en stabil og dækkende drift, også hvis der kommer et stigende antal sygdomsmeldinger de kommende uger, således at pludselige aflysninger af afgang grundet eksempelvis personalemangel kan undgås.

- I Movia har vi ligesom i tog- og metrodriften set et stort fald i antallet af kunder i forlængelse af lukning af skoler, institutioner og hjemsendelse af medarbejdere. Samtidig ser vi lidt større sygravær hos chauffører og lokoførere end normalt. For at sikre en stabil og pålidelig drift også de kommende uger, tilpasser vi nu antallet af afgang for busser og lokaltog efter god dialog med operatørerne såvel som de sjællandske kommuner og regioner, siger Movi's kommunikationsdirektør Camilla Struckmann og fortsætter:

- I Movia synes vi, det er meget positivt, at så mange af vores kunder vælger at følge myndighedernes opfordringer og anbefalinger. Nu tilpasser vi kørslen med busser og lokaltog til den aktuelle situation fra på mandag og beklager samtidig over for dem, der på den baggrund måtte opleve gener. Der er tale om et midlertidigt tiltag under særlige omstændigheder, og vi håber på kundernes forståelse i denne helt ekstraordinære situation.

Hos Movia er det forventningen, at tilpasningen i antallet af afgang ikke vil give pladsproblemer i busser og lokaltog. Movia minder i den forbindelse kunderne om, at de fortsat skal vise hensyn, holde afstand, rejse uden for myldretid, hvis muligt, ikke rejse, hvis man er syg eller formodet smittet, bruge midterdøren, betale med rejsekort, app eller sms-billet og holde sig bagved den sorte hygiejnelinje efter første sæderække i bussen af hensyn til chaufføren.

De ændrede køreplaner vil fremgå af Rejseplanen fra 27.marts 2020 og dinoffentligetransport.dk.

Fynbus tilpasser køreplanerne til coronatiderne

Onsdag 25. marts trådte nye køreplaner for bybusserne i Odense og regionalbusserne i kraft. Formålet med køreplansskiftet er at undgå at køre med tomme busser, fortsat undgå for mange passagerer i de enkelte busser og samtidig medvirke til at holde samfundet i gang

Passagerne hos FynBus kan derfor forvente en køreplanreduktion, hvor der primært forsvinder busafgange på de tidspunkter, hvor der har været hyppige afgang - især om eftermiddagen.

Ændringen af køreplanen er baseret på passagerdata fra busserne. Det sikrer, at pendlerne fortsat kan komme til og fra arbejde.

Passagerne kan se de ændringerne på Rejseplanen.dk, ligesom de digitale infostandere er opdateret.

FynBus oplyser, at der ikke vil blive opsat nye afgangstavler på de enkelte stoppesteder.

Opgørelse:

Passagertallet i den kollektive trafik er faldet med op mod 90 procent

Transport- og Boligministeriet modtager løbende data fra trafikvirksomhederne og Rejsekort & Rejseplan A/S, og på baggrund af disse tal kan det konstateres, at rejseaktiviteten i den kollektive trafik er faldet markant som følge af tiltagene mod spredning af corona-virus. Rejsekortaktiviteten - det eksempelvis vil sige rejser eksklusive rejser på periodekort, kontaktbilletter, app-billetter - ligger over 80 procent under normalen.

I Hovedstadsområdet er passagertallet for S-tog faldet med omkring 75 procent i forhold til normalen, mens metroens passagertal er faldet med ca. 90 procent og Movias passagertal med ca. 85 procent.

Vest for Storebælt er billedet det samme som i Hovedstadsområdet. Midttrafik har oplevet et fald i passagertallet på godt 75 procent, mens Fynbus har oplevet et fald på godt 80 procent.

Interesserede kan finde en kort status for den kollektive trafik pr. 23. marts [her](#):

Trafikselskaber og busoperatører forstår corona-situationens udfordringer

S-Regeringens tiltag og opfordringer om så vidt muligt at blive hjemme betyder, at passagertallet i landets busser er faldet med omkring 80 procent - nogle steder mere. For at tilpasse kørslen til efterspørgslen og dermed mindske ressource-forbruget er trafikselskaberne og busoperatørerne under Dansk PersonTransport rutesektor blevet enige om et forståelsespapir, der lægger linien for, hvordan det skal ske med

Overordnet er hensigten, at reduktionerne i bustrafikken skal ske på en sådan måde, at driften hurtigt kan komme tilbage til normalen i takt med, at restriktionerne i samfundet lettes.

Operatørerne vil fortsætte med at få betaling ifølge deres kontrakter fraregnet de besparelser på eksempelvis brændstof, service og vedligehold, som operatørerne får som følge af den indskrænkede kørsel.

Forståelsespapiret lægger ikke op til, at busoperatørerne skal fyre deres chauffører. De besparelser, som busoperatørerne må få på chaufførområdet, vil også blive modregnet i betalingen. I den forbindelse skal busoperatørerne sørge for at benytte de hjælpepakker, som Folketinget har vedtaget.

3F kritiserede trafikselskaber for at nøle

Onsdag 18.marts opfordrede transportminister Benny Engelbrecht (S) trafikselskaberne til at indstille kontaktsalget af billetter i busserne midlertidigt for at forebygge spredning af corona-virus. Forud var gået nogle dage, hvor buschauffører flere steder i landet havde deres utryghed komme til udtryk - eksempelvis i Randers i Midttrafiks område og i Nykøbing Falster i Movia's område. Begge steder markerede chaufførerne deres utryghed ved at lade busserne holde stille

- Ministeren har ikke stået alene i denne sag, da rigtig mange chauffører de sidste tre-fire døgn har været meget urolige. Der har været flere arbejdsnedlæggelser, flere 3F afdelinger har reageret kraftigt og DI/AKT har også sendt brev til trafikselskaberne om at lukke af for billetteringen, og således også transportministeren, siger Kim Poder, der er forhandlingssekretær i 3F Transportgruppe ifølge web-siden kollektivtrafik.dk.

- Trafikselskaberne har stædigt gennem de samme tre-fire døgn fastholdt, at der absolut skulle billetteres med chaufførernes sikkerhed som indsatsen til trods for, at flere entreprenører har ønsket at beskytte deres chauffører. Men de har fået trusler om, at der ville blive pålagt bod, ved manglende billettering, siger Kim Poder videre.

Efter transportministerens udmelding onsdag 18. marts lukkede trafikselskaberne midlertidigt for billetsalget i busserne og henviste til de elektroniske muligheder for at købe billet.

Hos interesseorganisationen Dansk PersonTransport, som blandt andet har en række busvognmænd som medlemmer, peger sektorchef Lasse Repsholt på, forløbet havde været bedre, hvis trafikselskaberne havde taget beslutningen tidligere.

- Det er en god idé at fjerne betjent billetsalg og indføre markeringer, der sikrer passende afstand mellem chaufføren og passagererne, påpeger Lasse Repsholt, der er sektorchef hos Dansk PersonTransport.

Trafikselskaber om betjent billetsalg:

Vi har fulgt myndighedernes anbefalinger

Trafikselskaberne Midttrafik og Movia forsvarer, at de fortsatte med det betjente billetsalg i busserne ind til transportminister benny Engelbrecht (S) opfordrede dem til at indstille det midlertidigt. Fra begge selskaber lyder det, at de nøje og konsekvent har fulgt myndighedernes anbefalinger

- I Movia har vi nøje fulgt myndighedernes anbefalinger. Vores tiltag har været baseret på myndighedernes opfordringer. Vi har senest 16. marts fået oplyst fra Sundhedsstyrelsen, at "virus har svært ved at overleve på sedler og mønter. Så man skal ikke tage nogen forholdsregler i den forbindelse", siger Camilla Struckmann, der er kommunikationsdirektør i Movia, til web-siden kollektivtrafik.dk.

Camilla Struckmann benytter anledningen til at fremhæve, at buschaufførerne i den aktuelle corona-situation leverer en formidabel indsats. Hun peger også på, at de passagerer, som i øjeblikket tager bus eller tog for at komme på arbejde, viser hensyn og følger anbefalingerne fra myndighederne.

Kollektiv trafik

- Årsagen til, at vi har kontantsalg i busserne, er, vi stadig har borgere i det her samfund, som ikke kan få et betalingskort, og som derfor ikke kan bruge Rejsekort eller app's. For dem er det ikke muligt at tage bussen, hvis de ikke kan betale kontant for billetten. Dem hører vi fra nu, hvor vi desværre har måtte lukke det betjente salg ned midlertidigt, siger Camilla Struckmann ifølge kollektivtrafik.dk.

Hun peger på, at Movia har taget en lang række tiltag for at skærme kunder og chauffører - eksempelvis opfordringer til at vise hensyn, holde afstand, rejse uden for myldretid hvis muligt, ikke rejse hvis man er syg eller formodet smittet, bruge midterdøren, betale med rejsekort, app eller sms-billet, og overholde den hygiejnelinje, som er markeret med sort tape bag forreste sæderække.

Den indvendige rengøring i busserne og på chaufførfaciliteterne er intensiveret.

Hos Midttrafik siger vicedirektør Melle Julbo-Nielsen ifølge kollektivtrafik.dk, at trafikselskabet konsekvent har fulgt den linje, som myndighederne har lagt.

- Vores opfattelse er, at myndighederne har ønsket af fastholde en så normal kollektiv trafik som muligt, siger hun og peger på, at Myndighederne frem til onsdag ikke har anbefalet trafikselskaberne at lukke for betjent salg i busserne, ligesom de har kommunikeret, at der ikke skulle være risiko forbundet med håndtering af kontanter, siger hun for fortsætter:

- Vi forstår til fulde den bekymring, som chaufførerne har i denne her helt ekstraordinære situation, og derfor har Midttrafik løbende imødekommet busselskabernes ønsker for eksempelvis ved at lukke fordør af og at lægge sedler på sæderne nærmest chaufføren, der fortæller kunderne, at sæderne ikke må benyttes. Der til kommer, at vi gennem flere kanaler har opfordret kunderne til at holde afstand og til at bruge app og Rejsekort frem for kontantbetaling.

Efter transportministerens opfordring til midlertidigt at indstille det betjente billetsalg i busserne, har Midttrafik og de øvrige trafikselskaber fulgt opfordringen.

3F Transportgruppen:

Chaufførerne var utrygge

Chauffører i rutebusser flere steder i landet udtrykte for et par uger siden deres utryghed og frygt for at blive smitte med corona-virus, når de var på arbejde og skulle betjene passagerer, som skulle købe kontantbillet for at komme med bussen. I første omgang var trafikselskaberne landet over tilbageholdende med tiltag, der kunne imødekomme chaufførernes ønsker om øget tryghed

Af Jesper Christensen

Kim Poder, der er forhandlingssekretær i 3F Transportgruppe, hvor mange af landets buschauffører er organiseret gennem en af de mange lokale 3F-afdelinger, siger til Magasinet Bus, at chaufførerne havde givet udtryk for deres utryghed over for deres arbejdsgivere - de forskellige busvognmænd, der har kontrakt med trafikselskaberne.

Chaufførerne var blevet hørt og busvognmændene havde taget initiativ til at øge sikkerheden for chaufførerne. Melding var, at busvognmændene ville spærre af uanset, hvad trafikselskaberne sagde.

Kim Poder, Forhandlingssekretær i 3F Transportgruppen.

- Ingen har interesse i at chaufførerne bliver syge, siger han og peger på det enkle forhold, at en chauffør ikke på forhånd ved, hvad der kommer med passagerne ind i bussen, når han holder ind ved et stoppested.

Kim Poder forklarer, at busvognmændene som svar på deres initiativer flere steder var blevet mødt med trusler om bod fra trafikskabernes side, fordi vognmændene med deres tiltag ikke levede op til kontraktens krav om kvalitet.

Situationen var ifølge Kim Poder ved at være så langt, at langt flere busser end dem i Randers og Nykøbing Falster kunne have holdt stille - og chaufførerne kunne have henvist til "Liv, ære og velfærd" komme til at holde stille.



Den utrygge situation fik både 3F og busoperatørernes organisationer til at henvende sig til transportminister Benny Engelbrecht (S), som onsdag 18. marts indtildelede til trafikskaberne, at de indtildelede billetsalget i busserne.

Efter transportministerens udmelding onsdag 18. marts besluttede trafikskaberne midlertidigt at lukke for billetsalget i busserne og henviste til de elektroniske muligheder for at købe billet.

Den beslutning er Kim Poder godt tilfreds med, selvom om han mener, at trafikskaberne nølede.

Den nye hverdag fortsætter

Da statsminister Mette Frederiksen (S) onsdag 11 marts fortalte, hvilke initiativer S-Regeringen sammen med myndighederne ville tage for at begrænse risikoen for at sprede smitten, varslede hun også, at hverdagen ville ændre sig.

I ugerne efter er antallet af passagerer i rute- og bybusser landet over faldet med op til 80 procent. Men busserne kører - ligesom tog, metro og letbaner - fortsat for at borgerne fortsat kan komme på arbejde.

Det står dog klart, at en del busser kører med endog meget langt mellem besatte sæder. Kim Poder fortæller, at der

Kollektiv trafik

er indgået en midlertidig aftale mellem trafikselskaberne på den ene side og busoperatørerne på den anden om chaufførernes løn, mens restriktionerne på grund af corona-situationen er i kraft.

Kim Poder forklarer, at med aftalen kan chaufførerne kan være sikre på at have et arbejde, når den gammelkendte hverdag kommer tilbage, mens arbejdsgiverne kan være sikre på at have chauffører.

Hvordan busoperatørerne håndterer det, er op til de enkelte virksomheder. Kim Poder har erfaret, at en operatør eksempelvis har valgt et setup, hvor det er de chauffører, der har et ekstra behov, som får mulighed for at komme hjem i længere tid. Andre steder bliver "ledigheden" fordelt mellem chaufførerne med eksempelvis en ugentlig dag hjemme.

For Kim Poder er det vigtigt at have for øje sørge for at opretholde kontakten til de chauffører, der kommer til at gå hjemme uden at have et bus-rat at tage fat i.

- Det er vigtigt, at man er lidt med, siger han og peger på, at selvom man er økonomisk sikret, kan det at være væk i fem, seks, syv måske otte uger føles som om, man har mistet sit arbejde.

- Det er vigtigt, at chaufførerne ved, at der er et arbejde til dem - og at vognmændene ved, at der stadig er nogle chauffører.

44-årig havde kokain med i fjernbussen

To mænd er ved Retten i Sønderborg blevet idømt seks års fængsel hver samt udvisning for bestandig for indsmugling af to kilo heroin

To mænd på 44 og 46 år, henholdsvis hollandsk og burundisk statsborger, fik torsdag deres dom ved en domsmandsret ved Retten i Sønderborg.

Den 44-årige mand blev anholdt af betjente fra Udlændingekontrolafdeling Vest ved Syd- og Sønderjyllands Politi fredag 25. oktober sidste år, efter at toldere fra Toldstyrelsen under en kontrol ved Frøslev Grænseovergang havde fundet kokain gemt i mandens bagage. Manden var passager i en FlixBus, der kom fra Bruxelles.

I forbindelse med efterforskningen af sagen anholdt politiet efterfølgende den 46-årige i København i samarbejde med Københavns Politi.

Begge har under sagen nægtet sig skyldige.

Den 44-årige modtog dommen, mens den 46-årige ankede på stedet til frifindelse.

Begge personer har været varetægtsfængslede siden anholdelsen og er fortsat fængslet efter dommen.



FULDT ELEKTRISK LAVGULVET BUS

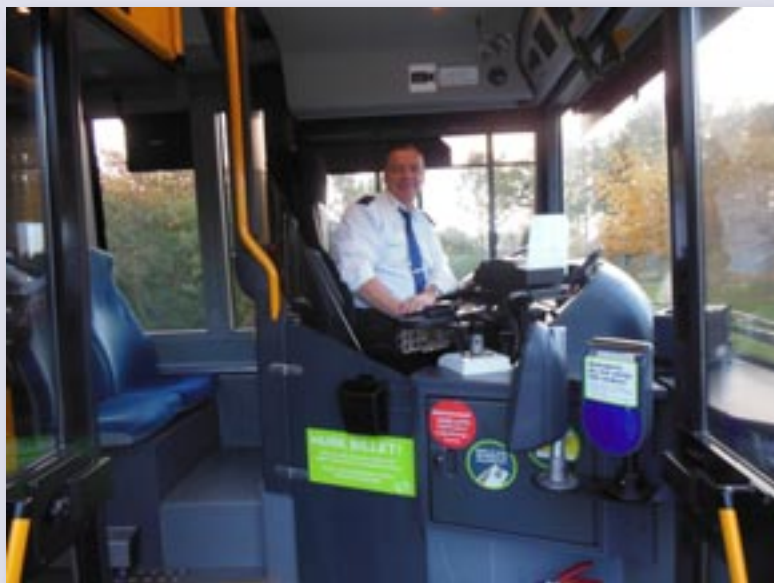
EL - DET PERFEKTE VALG FOR FREMTIDENS BYMILJØ

Scanias batterielektriske bus er udviklet til at gøre bæredygtig og effektiv mobilitet mulig både i dagens og morgendagens moderne byer. De er udrustet med en lang række sikkerhedssystemer, og samtidig er de tæt på lydløse helt uden at udlede skadelige stoffer under kørslen. Rejsen mod et bedre miljø i byen starter med den fuldelektriske Scania Citywide.



Se mere på www.scania.dk/bus

SCANIA



Rolf Brems er bybuschauffør i Odense og en af Magasinet Bus faste klummeskribenter

Det daglige arbejde bag rattet har ændret sig

Siden regeringen indførte de forskellige tiltag mod smittespredningen af Corona, har flere trafikskaber gradvis indført forskellige tiltag for at reducere risikoen for smitte. Hos FynBus udsendte man til at starte med noget information i begyndelsen af marts for at oplyse om de smitterisici, der var forbundet med personer, der havde været i risikoområder. Men som på landsplan ændrede tingene sig næsten fra dag til dag

Få dage efter udsendte FynBus nogle anbefalinger om at rejse uden for myldretid, holde afstand osv. Samtidig blev der indsat - på visse travle linjer - ekstra busser for at fordele passagererne. Det gav en vis travlhed i planlægningen hos busselskaberne, og en udfordring med at finde ekstra busser ud over den daglige produktion.

Et par dage senere lukkede regeringen alle skoler og uddannelsessteder. Det betød også, at FynBus lukkede sine kundecentre - og indstillede alle uddannelsesruter.

For at beskytte chaufførerne skulle alle man nu kun benytte bagdøre, men chaufførerne skulle stadig billettere. En uge efter droppede man kontantsalget på opfordring fra transportministeriet, sikkert på foranledning af de mange kreative tiltag som chauffører rundt om i landet havde udvist - fra minestrimmel og gaffatape til kosterkafter, tværs over midtergangen for at holde passagererne på afstand.

Alle lokal- og natbusser på Fyn blev nu indstillet, og man henstillede til at benytte Flextrafik, som fik nogle mere lempelige vilkår.

FynBus indførte fra onsdag 25 marts så en reduceret køreplan, der groft sagt halverer alle afgang, hvilket betød, at rigtig mange buschauffører på Fyn blev sendt hjem i henhold til den netop indgåede Trepartsaftale, hvor medarbejderne får normal løn - men også selv bidrager med nogle få feriedage eller afspadsering.

Hvor længe det kommer til at vare, er der nok ingen, der rigtig tør gætte på, men sikkert er det, at det rent samfundsmæssigt får nogle store konsekvenser.

Vi må håbe at regeringen husker, når det bliver hverdag igen, at trafikskaber og myndigheder har givet operatørerne stor ros for omstillingsparathed, og at busserne er en vigtig del af samfundsstrukturen.

Ny pulje skal fremme cykelparkering i forbindelse med kollektiv transport

Folketinget har i år afsat en pulje på 50 millioner kroner til at fremme cykelparkering ved jernbanestationer, herunder lokalbanestationer, samt ved metro- og letbanestationer. Det er Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, der administrerer puljen, som blandt andet skal bidrage til at forbedre cykelparkeringsforholdene ved stationer, skabe tryghed ved cykelparkeringspladserne samt fremme brugen af el-cykler og el-ladcykler og dermed styrke sammenhængen mellem cykling og kollektiv trafik

Offentlige myndigheder, trafikselskaber eller offentligt ejede selskaber kan ansøge om puljens midler til et projekt. Der er også mulighed for at indgå i et samarbejde med andre parter om et projekt. Ansøgeren skal selv bidrage med mindst 50 procent af udgiften til projektet.

Ansøgningen skal bestå af en projektbeskrivelse og et budget for projektet. På Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside ligger der nogle skabeloner, der kan anvendes i den forbindelse.

Ansøgningerne skal være gennemarbejdede og konkrete. Ansøgningen skal indeholde følgende:

- Beskrivelse af projektets hovedformål
- Beskrivelse af det konkrete projekt
- Beskrivelse af forventede resultater og effekter af projektet
- Projektets budget
- Projektets løbetid, herunder startdato og slutdato

Ansøgningerne prioriteres ud fra følgende kriterier:

- At projektet forøger kapaciteten og generelt forbedrer cykelparkeringsforholdene.
- At projektet bidrager til større tryghed omkring cykelparkering.
- At projektet fremmer brugen af el-cykler og el-ladcykler bl.a. gennem bedre og sikrere parkeringsforhold.
- At flest muligt får gavn af projektet.
- At projektet styrker integrationen mellem den kollektive trafik og cykling.
- At projektet koordineres med relevante aktører.
- At de relevante myndigheder indtænker projektet i en sammenhængende cykelplan for kommunen. Planen skal være vedlagt ansøgningen

Det forventes, at ansøgningsfristen til puljen bliver den 14. august 2020.

Bekendtgørelsen for puljen er forsinket på grund af den aktuelle situation med coronavirus. Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vil komme med nærmere information, når der er nyt.

Ansøgningsfristen forventes at blive 14. august 2020.

Interesserede kan læse mere **her**:

Trafikselskab tilbyder pensionister fri rejse som compensation

Pensionister, som har et gyldigt pensionistkort i Aarhus, har ikke megen glæde af deres kort i øjeblikket. På grund af smittefaren med corona-virus har trafikselskabet Midttrafik begrænset den kollektive trafik på en række parametre. Samtidig opfordrer myndighederne ældre borgere til ikke at tage kollektiv trafik på grund af smittefaren. Midttrafik tilbyder på den baggrund 30 dages fri rejse på det nuværende pensionistkort, når den kollektive trafik vender tilbage til normale tilstande

Efter at myndighederne i sidste uge anbefalede ældre borgere om at undgå kollektiv trafik, så de ikke risikere at blive smittet med corona-virus, er der langt mellem de ældre passagerer i busser og letbanetog. Kunder, der normalt rejser på et pensionistkort i Aarhus, har derfor ikke gavn af kortet, som er forudbetalt. Samtidig er Midttrafik Kundecenter lukket ned for personlig betjening. Dermed er der også lukket ned for, at de ældre kan få hjælp til at forny eller refundere deres nuværende pensionistkort.

Midttrafik tilbyder derfor kunderne, at de kan rejse på deres nuværende pensionistkort, når den kollektive trafik vender tilbage til normale tilstande og Midttrafik Kundecenter åbner. Eneste krav er, at pensionistkortet skal være udløbet i perioden fra 13. marts 2020 og frem til, at Midttrafik Kundecenter åbner igen forventet efter påske. Fra den dag kan kunderne benytte deres nuværende kort i 30 dage.

Kunder, der har et pensionistkort, der udløber i perioden 13. marts - 13. april kan rejse videre på kortet, indtil de kan forny det på Midttrafik Kundecenter efter påske. Pensionistkortet kan refunderes efter de gældende regler for refusion, hvis kunden ønsker det.

Baggrunden for de frie rejsedage er regeringens beslutning om at forlænge nedlukningen af Danmark til efter påske. I samme periode opfordrer myndighederne de ældre til at undgå kollektiv trafik for at minimere risikoen for at blive smittet med corona-virus.

Også Midttrafiks kunder med pendlerkort eller Ungdomskort kan ende med et forudbetalt kort uden behov for at rejse med kollektiv trafik. Her kan kunderne ansøge om refusion på midttrafik.dk. Midttrafik refunderer kundernes kort fra den dato, de ansøger om refusion. Normalt koster refusionen af pendlerkort og Ungdomskort henholdsvis et gebyr svarende til prisen for 8 og 30 dage. Men på grund af corona-situationen er der lavet en særrregel, der ophæver gebyret.

Vil man som Ungdomskortkunde være sikker på at have et Ungdomskort at rejse på, når uddannelsesstederne åbner efter påske, er det vigtigt, at man betaler sit Ungdomskort inden 1. april - enten via fremsendte betalingslink eller i Midttrafik app.

Midttrafik forventer stor travlhed, og opfordrer kunderne til at have tålmodighed med refusionen, hvor der i nogle tilfælde forventes at kunne gå op til tre måneder, før man som kunde har pengene overført til sin NemKonto.



Fjernbusstoppestedet for FlixBus i Aarhus mandag 30. marts.

(Foto: Jesper Christensen)

Fjernbusruter bliver mindre fjerne

FlixBus - selskabet bag fjernbusselskabet FlixBus - oplyser, at der stadig kører busser i fjernbusnetværket. Men de kører ikke så langt væk. Siden lørdag har FlixBus' grænseoverskridende forbindelser til og fra Danmark været indstillet og vil, som det ser ud nu, være det ind til 13. april

I Tyskland har FlixBus indstillet sine tjenester i hele Tyskland og alle grænseoverskridende forbindelser til og fra Tyskland indtil videre. På grund af de rejsebegrænsninger, der er pålagt af den italienske regering, har FlixBus også suspenderet sine tjenester i hele Italien og særlige grænseoverskridende forbindelser fra og til Italien indtil 3. april.

FlixBus vil informere berørte passagerer, som vil modtage en værdikupon for den fulde billetpris uden afbestillingsgebyr til den e-mail-adresse, der blev angivet ved bestillingen.

Fjernbusselskabet overvåger situationen med hensyn til coronavirus, er i tæt kontakt med myndighederne i de forskellige lande og parat til at følge enhver ny retningslinje fra de ansvarlige myndigheder.



Rutebilstationen i Aarhus er anlagt med en p-kælder under store dele af pladsen. Dækket er i fare for at bryde sammen, så store dele er lukket.

Forslag:

P-klæder under rutebilstation skal fyldes op med sand

I efteråret blev store dele af Aarhus Rutebilstation lukket af, da der var fare for, at busserne ville falde ned i kælderen, da betondækket over en p-kælder under rutebilstationen var i fare for at bryde sammen

Betondækket er så ringe, at rådmanden for Teknik og Miljø i Aarhus Kommune, Bünyamin Simsek (V), nu foreslår, at p-kælderen under rutebilstationen bliver fyldt op med sand, grus eller jord.

Rutebilstationen kan dermed tages i brug igen, og området vil samtidig være stabilt og brugbart til at byudvikle, når Aarhus Byråd lægger sig fast på, hvad områdets fremtid skal være.

Kollektiv trafik

En ny rapport om forholdene under rutebilstationen viser, at restlevetiden for betondækket, som stadig er i brug som holdeplads for byen busser, er ganske kort, og den afspærrede del står heller ikke til at redde. Derfor er der brug for hurtig handling, som samtidig giver de bedste muligheder for den fremtidige udvikling af området.

- Vi peger på en løsning, der giver luft til at planlægge den langsigtede udvikling af området - uden spild af for mange ressourcer. P-kælderen bliver fyldt op af jord, grus eller sand, og samtidig sikrer vi en grundig kortlægning af kælderen, der bliver en fordel for fremtidens udviklere af området. Vi kan sige, at vi byggemodner på forhånd, siger Bünyamin Simsek.

Opfyldningen af rutebilstationen vil kunne ske i etaper for at genere bustrafikken mindst muligt. Helt undgå påvirkninger er dog en umulighed.

- Vi er meget opmærksomme på de gener, omlægningerne kan give for alle dem, der benytter den kollektive trafik. Derfor vil vi i dialog med Midttrafik søge de bedste løsninger for den periode, hvor arbejdet er i gang, siger Bünyamin Simsek.

P-kældrene på Vesterbro Torv og Rundhøj Torv i Aarhus har også været igennem grundigere undersøgelser, og også her er der brug for handling inden for ganske kort tid. P-kælderen under Vesterbro Torv har den korteste frist og man skal nu undersøge mulige løsninger.

Rådmanden sat gang i en undersøgelse af, om p-kælderen, i stedet for en dyr istandsættelse, kan gøres større i forbindelse med den omlægning af Vesterbro Torv, som et flertal i byrådet har vedtaget.

- Vi bør undersøge, om vi kan bruge ombygningen af Vesterbro Torv til at forbedre parkeringsmulighederne frem for at forringe dem. Det vil jeg have kortlagt i den nærmeste fremtid, siger Bünyamin Simsek.

Undersøgelsen af kælderen under Rundhøj Torv viser, at der skal foretages udbedringer, hvis p-kælderen skal bevares. Det skal sammentænkes med den øvrige udvikling af området, som skal planlægges inden for det nærmeste år.

Politikontrol gav kunder til tog og bus

Politiets udlændingekontrolafdeling standsede tirsdag 3. marts klokken 8 en varebil på Færgestationsvej i Rødby. I bilen var der en del flere passagerer, end der var sæder og sikkerhedsseler til

Politiet på Sydsjælland og Lolland-Falster konstaterede, at "bilen havde temmelig mange passagerer - faktisk hele 14 af slagsen".

Da det var for mange til de tre sikkerhedsseler, som bilen var udstyret med, måtte 11 af dem fortsætte med offentlig transport. Føreren af bilen - en udenlandsk mand - fik en bøde, som blev betalt på stedet.

Efterspørgslen efter HVO stiger

Flere energiselskaber har sat biodiselsproduktet HVO på listen over varer i deres forretninger. På prislister står der nogle steder opført tre forskellige typer HVO - til forskellige priser. Vi har spurgt energiselskabet OK, hvad de forskellige forkortelser betyder

Hos OK forklarer man, at HVO som helhed er det produkt, som kan give den største besparelse på kundernes CO₂-regnskabet, og at kunderne selv vælger, hvilken type råstoffer man ønsker at købe certifikater til.

OK forklarer betegnelserne

På OK's prisoversigt fremgår der tre typer HVO:

- HVO Biodiesel (PFAD)
- HVO Biodiesel (CPO)
- HVO Biodiesel (UCO)

OK forklarer følgende om betegnelserne:

CPO står for Crude Palm Oil. Som navnet antyder, er det rå palmeolie. Gennem vores leverandør sikrer vi, at der er fuld sporbarhed til plantageniveau. Produktet er certificeret i henhold til ISCC-EU - det vil sige, at der eksempelvis ikke bliver fældet ny regnskov.

PFAD står for Palm Fatty Acid Destillate. Det er et restprodukt fra første presning af palmefrugten. Restproduktet indeholder en del syre og kan derfor ikke anvendes i fødevarerproduktion med mere. Derfor kan produktet kategoriseres som et affaldsprodukt.

UCO er forkortelsen for "Used Cooking Oil" - det vi sige brugt madolie, som ellers skulle smides ud. Dette produkt kan altså også kategoriseres som et affaldsprodukt, der kan anvendes til fremstilling af HVO.

I forhold til priser og afgifter forklarer OK, at selve prisen på produkterne afspejler udbud og efterspørgsel. Prisen afhænger af, hvilken HVO, man vælger. PFAD og UCO er højere prismæssigt, da det er en begrænset ressource.

Energiafgiften på HVO er 2641,8 kroner pr. 1.000 liter.

Der er ikke CO₂-, svovl- eller NO_x-afgifter på HVO.

Med hensyn til certificeringen oplyser OK, at man køber certificeringen til det af produkterne, man ønsker. Det vil sige, at man som kunde eksempelvis kan vælge den af de kvaliteter eller råstoffer, der ikke indeholder palmeolie. Det fysiske produkt er i sidste ende det samme - man køber certificeringen. Det kan for eksempel sammenlignes med, når man køber grøn strøm.



Olieselskabet YX Erhverv åbnede i november sidste år for tankningen af HVO på truck-anlægget i Ishøj.

Olieselskab:

- Vi tager afstand fra HVO baseret på palmeolie

Olieselskabet YX er blandt udbyderne af dieselalternativet HVO, som betragtes som et bæredygtigt brændstof, der kan benyttes direkte i de fleste dieselmotorer i eksempelvis busser. YX Erhverv lancerede i november sidste år den første offentligt tilgængelige HVO-tank i Ishøj

Michael B. Hansen, der er COO hos YX Erhverv forklarer, at den HVO-dieselolie, som YX Erhverv markedsfører har betegnelsen Bio100 HVO.

- Bio100 HVO Diesel fra YX kan give en CO₂-besparelse på mellem 50 og 90 procent i forhold til fossil diesel og er ikke baseret på palmeolie, som vi tager afstand fra i YX Erhverv på grund af de negative konsekvenser, det har på miljøet, siger han og fortsætter:

- Vi går altid efter HVO med den bedst mulige fortrængning til den bedst mulige pris på markedet. Bio100 HVO Diesel fra YX kommer fra en anerkendt, europæisk leverandør og overholder alle regler efter dansk lov om bæredygtige biobrændstoffer og lever op til godkendt EU-certificering.

HVO (Hydrotreated Vegetable Oil) er et fuldstændigt fornybart diesel-alternativ, som er baseret på vegetabiliske olier, animalsk fedt eller restprodukter fra blandt andet skov- og fødevarerindustrien.



Trafikselskab vil gøre kunderne til klimahelte

I slutningen af 2019 satte trafikselskabet FynBus gang i arbejdet med lægge en klimastrategi for perioden 2020-2025. Strategien skal blandt andet sikre, at den kollektive transport påvirker det lokale miljø og det globale klima mindst muligt. Det skal ske ved, at FynBus fremadrettet arbejder med ambitiøse miljømål og klimakrav i de fremtidige udbud af bus- og flexkontrakter

Som led i klimastrategien lancerede FynBus mandag 2. marts en kampagne, der har til formål at gøre borgerne opmærksomme på, at bussen er et klimavenligt transportmiddel. FynBus peger på, at den kollektive trafik netop har sin klimastyrke ved, at både bus og tog kan transportere mange mennesker på én gang modsat en personbil, hvor der typisk er plads til fem passagerer. I FynBus' grønne busser er der - alt afhængig af bustypen - plads til op mod 89 passagerer, hvilket kører bussen langt frem som et betydeligt mere klimavenligt transportvalg end bilen.

FynBus udnævner i forbindelse med kampagnen sine kunder til klimahelte, fordi netop de er med til at mindske udledningen af CO₂, når de tager bussen, mens de samtidig bidrager til mindre trængsel på vejene.

Kampagnens forløb

Kampagnen, der løber over seks uger, fokuserede i de første uger på at takke de eksisterende kunder for at tage bussen. Det skete ved flere events, hvor FynBus' kundeambassadører delte bøgetræer ud på en række udvalgte

Miljø

busafgange. Bøgetræerne blev givet som tak for, at kunderne tager bussen og dermed fortjente betegnelsen klimahelte. Ifølge FN's klimapanel er mere skov et vigtigt bidrag til at nedsætte CO2-belastningen.

I de efterfølgende uger satte FynBus fokus på at gøre nye kunder opmærksomme på, hvor nemt det er at blive en klimahelt. Kunden skal blot ind i mellem benytte den kollektive trafik. FynBus fremhæver, at selv få gange med bussen hjælper med at mindske Danmarks samlede CO2-udledning.

FynBus vægter det højt, at kunderne kun skal tage bussen, når det giver mening for dem, for FynBus er klar over, at det kan være svært at bruge den kollektive trafik, hvis transportmulighederne ikke er der.

Budskabet serveres på mange platforme fra digital annoncering på sociale medier, gigantiske "helteklistermærker" på mange by- og regionalbusser, radiospot, programsponsorater, stoppestedsreklamer, animerede "heltefilm" og sågar en konkurrence, hvor man som kunde selv kan tjekke, hvor stor en klimahelt man selv er.

Med klimakampagnen håber FynBus på, at der kommer endnu flere klimahelte på Fyn og Langeland. Kampagnen løber til og med uge 15.

Interesserede kan se mere om kampagnen **her**:





Fjernbus-selskab lader solen oplade batterierne

Det tysk-baserede fjernbus-selskab, FlixBus, kører ud med et nyt initiativ, der skal bidrage til mindre CO₂-belastning. Selskabet har fået lagt tynde solceller på taget af FlixBussen, der dagligt kører fra Dortmund i Tyskland via Eindhoven i Holland, Antwerpen og Brügge i Belgien, og Calais i Frankrig til London. Solpanelerne opsamler solenergi og sender det videre til bussens elektriske system, hvor det bidrager til at reducere brændstofforbrug og dermed og CO₂-emissioner

Solcellerne, der er installeret på taget af FlixBussen, er meget tynde og lette. Ved hjælp af en opladningskontrol-enhed i bussen kan solcellerne på taget kommunikere med generatoren i bussen og dermed mindske brugen af dieselolie, når solen skinner.

FlixBus oplyser, at solcellerne i en prøveperiode gennemsnitlig bidrog til energiforsyningen, så der blev sparet 1,7 liter diesel pr. 100 km. Med en gennemsnitlig afstand på 600 kilometer pr. dag giver det en daglig brændstofbesparelse på omkring 10 liter. FlixBus forventer, at solpaneler vil producere mere energi om sommeren.

Batteriet leverer strømforbruget til al elektronik om bord. Som normalt hos FlixBus er bussen med solcellepaneler også udstyret med strømstik, aircondition, Wi-Fi og et medieunderholdningssystem. På grund af installationen af den nye teknologi drives alt dette udstyr ombord nu af solenergi. Den vedvarende energi supplerer ikke kun bussens elektricitet, men også den rejsendes strømforbrug. På denne måde kan FlixBus-rejsende oplade deres mobile enheder med vedvarende energi - nemlig med solen som skinner på den grønne bus.

I pilotprojektet samarbejder FlixBus med Triliar, der er et britisk selskab, som tilbyder innovative transportløsninger for at reducere miljøpåvirkningen. De fleksible solceller, som selskabet leverer, er specielt udviklet til brug i transportsektoren og bruges eksempelvis på lastbiler. FlixBus er den første, der anvender teknologien på en international langdistancebus.

FlixBus samarbejder endvidere med en af de lokale buspartnere, som tager sig af de daglige ture. Det drejer sig om Kupers Touringcars fra Limburg. Solpanelerne er installeret på en af deres busser, som dagligt kører på ruten Dortmund-Eindhoven-Antwerpen-Brügge-Calais-London.

- Vi er meget stolte over, at vores dobbeltdækker deltager i dette internationale pilotprojekt for yderligere at reducere miljøbelastningen af langdistancebusrejser. Vi er glade for at kunne tilbyde vores rejsende en teknologisk fremsynet måde at rejse på, siger direktøren for Kupers Touringcars, Bert Fonteijn.

Projektoptimering og udrulning

Triliar, Kupers Touringcars og FlixBus fortsætter med at evaluere resultaterne og forbedre projektet. Teknologien er designet på en sådan måde, at data, og derfor udbyttet, kan overvåges. Omstændighederne kan optimeres og i sidste ende reducere CO2-emissionerne yderligere. Faktorer som bussens rute og sæsonen påvirker teknologiens ydelse. Bussen kører i øjeblikket to gange om ugen fra Dortmund til London. Fra april kører bussen endnu hyppigere og endda dagligt i ferieperioderne.

- Vi stræber efter at rejse så klimaneutralt som muligt og gøre klimavenlige rejser tilgængelige for så mange mennesker som muligt, siger Jesper Vis, der er administrerende direktør for FlixBus Benelux.

- Dette pilotprojekt med solcellepaneler er kun et i en række initiativer og klimavenlige projekter for vores rejsende. Baseret på de første resultater vil vi evaluere, i hvilket omfang vi udvider dette pilotprojekt til flere busser eller endda alle busser i netværket, siger han videre.

I 2018 lancerede FlixBus pilotprojekter med den første elektriske langdistancebusser i Frankrig og Tyskland. Sidste år var der en prøvekørsel i USA. Derudover tilbyder FlixBus også sine passagerer mulighed for at udligne CO2-emissionerne fra deres rejse. Til dette formål har FlixBus et langsigtet partnerskab med atmosfair - en internationalt anerkendt organisation, der tilbyder projekter anerkendt af FN med den såkaldte Gold Standard.





Corona-virus har en positiv effekt på luftkvalitet og klima

Når lande verden over lukker grænserne, falder trafikken med biler og fly. I Norge har NILU - Norsk institutt for luftforskning - regnet på effekterne og er kommet frem til, at CO2-udslippet er faldet med mellem 20 og 40 procent. Partikelforureningen vil også været faldet på grund af den mindre trafik

- Fredag 13. marts viste tal fra Veivesenets automatiske trafiktællinger en trafiknedgang på omkring 20 procent i morgenmyndretiden på vejene ud og ind af Oslo samt i Oslo sammenlignet med de tre foregående fredage. Det førte til et fald i udslippene med 12-13 procent, forklarer forsker Henrik Grythe fra NILU's afdeling for by og industri.

I løbet af den seneste uge er udslippet fra trafikken gået yderlige ned i takt med myndighedernes tiltag for at dæmme op for spredningen af corona-virus. På landsplan ser Henrik Grythe et fald på tæt på 40 procent.

Folkene hos NILU har også regnet på, hvor meget den mindre vejtrafik har betydet for CO2-udslippet. Der er kommet frem til, at udslippet er reduceret med omkring 43.000 ton CO2 i hele Norge i perioden 13.-19. marts.

Når det gælder flytrafikken kommer de frem til, at der i perioden er sket en reduktion på 59.000 ton CO2.

NILU har også set på færgetrafikken, men oplyser ikke noget specifikt tal, da mange indenrigsfærger i Norge fortsat sejler efter planerne. Underigsfærgernes aflysninger er ikke med i NILU's beregninger, men vurderingen er, at den samlede CO2-reduktion ligger på mellem 20 og 40 procent.

Hvis trafikken falder yderligere de næste uger, vil CO2-reduktionen følge med ned. Det samme gælder partikelforurening med mere, hvilket forbedrer luftkvaliteten.

- Det bliver spændende at se, om den reducerede trafik vi har nogen varig effekt på folks rejsevaner. Det får vi se, siger Henrik Grythe.

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



Polisk busproducent har fået flere kunder til sine brintbusser

To busselskaber i Tyskland har bestilt i alt 25 busser med brint i energitanken hos den polske busproducent Solaris, som for nogle år siden deltog med en brintbus i en større test af busser med alternative drivlinier i Hamburg. De 25 nye Solaris Urbino 12 hydrogen-busser skal leveres til Verkehrsverbund Rhein-Ruhr busoperatør WSW Mobil GmbH i Wuppertal og RVK Köln

Ud af de 25 busser med brint i tanken, som skal omformes til elektrisk energi til bussernes el-motorer, skal 10 køre i Wuppertal, mens de 15 skal køre i Köln. De første brintbusser vil blive leveret til operatørerne i de to byer allerede i år.

Bussernes brint-system med brændselsceller kan levere en effekt på 70 kW. Med en fuld brinttank som udgangspunkt kan busserne køre op til 350 kilometer, før de atter skal tankes op.

Solaris forklarer, at i brinten i bussernes tanke - 37,5 kg fordelt i bussens tanke på samlet 1.560 liter - bliver omdannet til elektrisk energi i bussernes brændselscellesystem, som leverer strømmen direkte til de elektriske drivlinier.

Derudover vil brintbusserne være forsynet med et batteri på cirka 30 kWh, der leverer ekstra energi, når den elektriske drivline har brug for det. Batteriet vil blive ladet op under kørslen ved, at elmotoren bliver vendt om, så den fungerer som en elektrisk bremse og dermed som generator, der kan opsamle den bevægelsesenergi, der ellers ville gå tabt i form af varme bremses.

Solaris har tidligere leveret busser med brint-elektriske drivlinier - blandt andet to til Hamburg. Dertil kommer 10 trolley-busser med brint-systemer til rækkevidde forlængelser.

Efter ordren til Tyskland har Solaris fået ordre på 12 brint-busser til den italienske busoperatør SASA Bolzano svarende til de ovennævnte 25 Solaris Urbino 12 hydrogen-busser til Tyskland.

København får ny brinttankstation

Brugere af biler, der kører på brint i København-sområdet, får endnu en mulighed for at tanke energi. Dansk/Norske Nel har bestilt en ny brint-tankstation i København hos danske Everfuel. Stationen er et led i det europæiske H2ME-projekt, der skal fremme brint til transport i Europa

Det er ikke mindst udrulningen af nye brinttaxier i København, som den nye station skal understøtte. Der er eksempelvis brinttaxier i drift på de københavnske gader og stræder, som kører for firmaet Drivr.

De mere bæredygtige taxier er blevet modtaget godt af både kunder og chauffører. Brinttaxier har en lang rækkevidde og tankes på samme måde og samme tid som en fossil bil. Derfor er brint-teknologien oplagt for taxikørsel, da det giver mulighed for at bevare de vante kørselsmønstre.

Ingeniørforening:

Power-to-X er det nye sort i den grønne omstilling

- Vi kommer i mål med et klimaneutralt samfund, hvis vi udbygger vores produktion af vedvarende energi samtidigt med, at vi stopper med brugen af fossile energikilder. Her er Power-to-X en væsentlig del af løsningen. Sådan lyder et opråb fra væsentlige aktører på tværs af en række sektorer i Danmark

Danmark har fået en klimalov, hvis ambition er at reducere drivhusgasudslip med 70 procent i 2030. Det kræver, at der bliver taget nye metoder for energilagring i brug, og at der bliver arbejdet sammen på tværs af sektorer for at komme i mål. Power-to-X, der er en metode til at lagre elektrisk energi fra eksempelvis vindmøller og solcelleanlæg i andre former - eksempelvis i gasser eller væsker - er en oplagt løsning, som kan realisere dette, fremhæver en række virksomheder og organisationer i et fælles forståelsespapir

- S-Regeringen er kommet med en ambitiøs klimalov, og hvis vi skal i mål på den lange bane, så kræver det, at vi strategisk fokuserer på teknologier, der er med til at løse udfordringerne ved energilagring og mere bæredygtigt brændstof. Og her er Power-to-X det nye sort i den grønne omstilling. Derfor er vi gået sammen med en række væsentlige aktører, der alle har grønne ambitioner, for at påpege, at der momentum for at accelerere Power-to-X-teknologierne i Danmark, siger Thomas Damkjær Petersen, der er formand for Ingeniørforeningen, IDA.

Forståelsespapiret er blevet til på baggrund af en række tværgående workshops, 60 forskellige centrale aktører - eksempelvis Norwegian, CircleK, Brintbranchen, Haldor Topsøe og IDA - har holdt. Her var der enighed om at opfordre S-Regeringen til at understøtte en ambitiøs indfasning af Power-to-X-teknologien i Danmark.

- Vi skal udfase vores forbrug af fossile brændsler i Danmark og i resten af verden. I Danmark har vi en tradition for at samarbejde på tværs sektorer og i produktive konstellationer af virksomheder, myndigheder, investorer og vidensinstitutioner. Det er essentielt, hvis vi skal udnytte Power-to-X-potentialet og på sigt sælge løsninger til resten af verden. Og her er vores medlemmer uomgængelige, fordi de har kompetencer og know how til at bidrage til at videreudvikle teknologierne, siger Thomas Damkjær Petersen.

Fakta om Power-to-X:

- Power-to-X - eller electrofuels - er en samlet betegnelse for flere teknologier, hvor man laver brint på el, der er produceret på vedvarende energi
- Brinten kan efterfølgende - i kombination med CO₂ eller nitrogen - blive til syntetiske flydende eller gasformige brændstoffer eller syntetiske kemikalier. Disse kan bruges som erstatning for fossilt baserede brændstoffer som benzin, diesel og gas

Klimarådet:

Omstilling til en bæredygtig fremtid koster under en procent af bruttonationalproduktet

I en ny rapport præsenterer Klimarådet en række anbefalinger, der skal få Danmark i mål med den ønskede reduktion af CO₂-udledningen i 2030 i forhold til 1990. Omstillingen kræver ifølge Klimarådet både hurtige indarbejdelse af allerede kendte teknologier og en mere langsigtet, strategisk indsats. - Vi når ikke 70-procentsmålet i 2030, hvis vi fortsætter som vi plejer. Men hvis vi sætter handling bag ordene og går i gang med det samme, er det muligt at nå 70 procents reduktion, uden at omkostningerne slår bunden ud af dansk økonomi, siger Peter Møllgaard, der er formand for Klimarådet. Klimarådet anbefaler blandt andet en adfærdsregulerende afgift på CO₂-udledning

Det vil kræve en markant indsats at nå 70 procents reduktion, og omstillingen vil kunne mærkes i de fleste dele af det danske samfund. Klimarådets rapport viser, at de samfundsøkonomiske omkostninger ved at opfylde målet vil stige gradvist i løbet af de næste ti år og nå 15-20 milliarder kroner i 2030. Omkostningen vil ligge under 1 procent af BNP - Bruttonationalproduktet.

- Klimarådet anbefaler, at vi hurtigt begynder at implementere alle de omstillingselementer, vi allerede kender - såsom flere elbiler, udtagning af lavbundslande og mere biogas - men at vi også allerede nu begynder at planlægge og udvikle de lidt sværere omstillinger, der skal bringe os hele vejen til 70 procent siger formanden for Klimarådet, Peter Møllgaard.

Implementering og udvikling - to gennemgående spor de kommende år
Klimarådet skelner i omstillingen mod 2030 mellem to spor:

- Implementeringssporet
- Udviklingssporet

Implementeringssporet repræsenterer alle de løsninger og teknologier, der allerede er kendt, og som er nødvendige at implementere for at komme det første stykke ad vejen mod 70-procentsmålet i 2030. Med dette spor nås omkring 60 procents reduktion, og det indebærer blandt andet, at al el og varme bliver produceret af vedvarende kilder blandt andet som følge af et kulstop inden 2025.

Udviklingssporet repræsenterer de mere ukendte, strategiske omstillingselementer, der skal til at for at nå i mål med 70-procentsmålet i 2030, og som også skal sikre, at Danmark når det endelige mål i 2050 om klimaneutralitet. Sporet indebærer blandt andet, at Danmark snarest udvikler en strategi for CO₂-lagring, og at landbruget, transportsektoren og industrien bidrager med yderligere reduktioner.

En konkret virkemiddelpakke med en generel drivhusgasafgift

Teknologiske løsninger eller adfærdsmæssige ændringer bliver først til virkelighed, når de rette politiske virkemidler er taget i brug. Derfor fremlægger Klimarådet en virkemiddelpakke, hvor en drivhusgasafgift får en hovedrolle, men skal suppleres af en række øvrige virkemidler. Afgiften skal afspejle princippet om, at forureneren betaler, og det skal derfor være væsentligt dyrere at udlede CO₂ og andre drivhusgasser. For at nå målet om 70 procents reduktion i 2030, vurderer Klimarådet, at en drivhusgasafgift bør ligge på ca. 1.500 kroner pr. ton i 2030.

- En generel drivhusgasafgift er et helt centralt virkemiddel i Klimarådets rapport, som skal gøre det dyrere at udlede CO2 og andre drivhusgasser. I dag er det danske afgiftssystem lidt af en rodebunke, og vi mener derfor, at systemet snarest bør ændres, så vi får en ensartet afgift, der har et væsentligt højere niveau end i dag. Samtidig skal vi sikre os, at produktionen ikke bare flytter til et andet land, så forureningen foregår derfra, hvilket kan håndteres med et såkaldt bundfradrag til konkurrenceudsatte virksomheder, siger Peter Møllgaard.

Virkemiddelpakken indeholder desuden en række andre tiltag såsom investeringer i forskning og udvikling, en udbygning af den vedvarende energi fra for eksempel havvindmølleparker, en sænkning af afgiften på elektricitet til opvarmning, udrulning af ladestandere, udtagning af lavbundsjorder og grønne offentlige investeringer.

I 2025 skal de første store skridt være realiseret

70-procentsmålet og de danske forpligtelser over for Paris-aftalen kan ifølge Klimarådet kun nås, hvis de kendte løsninger bliver taget i brug hurtigt. I den forbindelse har Folketinget bedt Klimarådet om at komme med anbefalinger til et indikativt mål i 2025. Klimarådet når i rapporten frem til et mål på 50-54 procent i 2025.

Med Klimarådets anbefalinger til omstillingselementer anvises en konkret vej til at nå en 50 procents reduktion i 2025. For at følge en lineær udvikling frem mod målet i 2030 skal Danmark imidlertid reducere med 54 procent i 2025. Det vil kræve en væsentligt mere fremskyndet omstilling de næste år og betydelig politisk betalingsvillighed at nå 54 procent, da der ikke allerede er planlagt tiltag, der kan reducere drivhusgasudledningerne og det tager tid, før nye tiltag virker.

Strakspakke skal sikre omstilling her og nu

Jo længere tid, der går, før politikerne udmelder nye rammevilkår, jo større er risikoen for, at der foretages investeringer, der ikke peger frem mod målet i 2030. Det drejer sig for eksempel om valg af løsninger i varmesektoren. Klimarådet fremlægger derfor også en strakspakke, der kan vedtages umiddelbart.

Rapporten "Kendte veje og nye spor til 70 procents reduktion - Retning og tiltag for de næste ti års klimaindsats i Danmark" kan findes **her**:

Et bredt flertal i Folketinget besluttede i december 2019 at indgå en aftale om en ny klimalov, som indebærer, at Danmark skal have reduceret sine udledninger af klimagasser med 70 procent i 2030 og være klimaneutralt i 2050. I rapporten - Kendte veje og nye spor til 70 procents reduktion - viser Klimarådet en vej til målet i 2030.

Brintbranchen om Klimarådets rapport:

Den er god, men undervurderer potentialet i brint og Power-to-X

Klimarådet fremlægger i denne uge en ny rapport med mange bud på, hvordan vi i Danmark når målet om en CO2-reduktion på 70 procent i forhold til 1990. Hos interesseorganisationen Brintbranchen konstaterer man, at Klimarådet tydeligvis har fået en større forståelse for mulighederne med brint og Power-to-X (PtX) end tidligere

- Men Klimarådet undervurderer potentialet, og ikke mindst PtX's betydning for, at vi kan udnytte fremtidens vedvarende energi fuldt ud og uden urimeligt høje infrastrukturomkostninger, lyder det i en kommentar fra Brintbranchen,

der overordnet taget pænt imod Klimarådets nye rapport. Den danske brint- og PtX-industri, samlet i Brintbranchen, tager overordnet pænt imod Klimarådets nye rapport. Men branchen er på visse stræk Klimarådet for pessimistisk, og at rådet undervurderer potentialet i PtX.

Men brintbranchen, der samler den danske brint- og PtX-industri, mener, at Klimarådet på visse punkter er for pessimistisk, og at rådet undervurderer potentialet i PtX.

- Først og fremmest er der grund til at rose Klimarådet for en rapport, der tegner en række vigtige sigtelinjer frem mod 2030 op. Og vi er meget enige, når rådet påpeger behovet for at vi får brint op i skala. Og de mange gode perspektiver, hvor rådet ser potentiale i brint til blandt andet busser, fly, elektrofuels, industriprodukter, færges og ikke mindst en stor eksport af brintbaserede produkter, er fornuftige, siger brintbranchens direktør Tejs Laustsen Jensen og fortsætter:

- Det er forslaget om en strategi for fleksibelt elforbrug og energilagring også. Det kunne passende blive en del af en samlet national PtX eller brintstrategi, som vi kender det fra udlandet, og som Danmark har massivt behov for.

Men Brintbranchen har ikke kun ros til rapporten.

- Klimarådet virker desværre en kende uambitiøs i forhold til hvilke klimatiltag, der kan sættes i værk allerede nu. Det kan efter vores mening sagtens gå hurtigere med at implementere en række løsninger. Det er i mange tilfælde rammevilkår og ikke teknologi, der står i vejen, siger Tejs Laustsen Jensen og fortsætter:

- Derudover virker rådet til at undervurdere den systemiske betydning af storskala PtX. Når man for eksempel påpeger i rapporten, at Power-to-X er mindre energi-effektiv end den direkte elektrificering er det naturligvis isoleret set rigtigt - men ikke hvis alternativet er at vindmøllerne står stille, eller at vi skal overinvestere massivt i elnettet. For behovet for PtX skal ikke mindst ses i relation til de massive udbygningsomkostninger til kobberkabler, vi står overfor, hvis ikke vi kan omsætte den grønne strøm, eller står med en meget stor andel af vores elforbrug, der er ufleksibelt. Det anerkender rådet sådan set også i rapporten, men det virker ikke som om man for alvor ser de to spørgsmål i en sammenhæng.

Derudover undrer brintdirektøren sig over Klimarådets tilgang til fangst og lagring af CO₂.

- Der er ikke tvivl om at vi får brug for at opsamle CO₂. Men rådets fokus på CCS (Carbon Capture and Storage), hvor forslag om at lagre CO₂ i jorden til fremtidige generationer i al evighed frem for at bruge det til for eksempel elektro-fuels til fly virker umiddelbart noget skævt. Men det er sammen med en række andre spørgsmål, noget vi ser frem til at diskutere med rådet i den kommende tid, siger Tejs Laustsen Jensen.

EU-Kommissionen foreslår en fælles klimalov

EU-Kommissionen præsenterede onsdag er udspil til en europæisk klimalov og holder høring om den europæiske klimapagt. EU skal forpligte sig til at opnå klimaneutralitet inden 2050

EU-Kommissionen foreslår, at EU's politiske tilsagn om at blive klimaneutralt inden 2050 for at beskytte planeten og borgerne, skal blive til en forpligtende lov. Den europæiske klimalov skal fastsætte målet for 2050 og kursen for al EU-politik samt sikre forudsigelighed for offentlige myndigheder, virksomheder og borgere. Samtidig indleder EU-Kommissionen en offentlig høring om den kommende europæiske klimapagt. Gennem høringen vil offentligheden blive inddraget i den fælles udformning af dette instrument.

- I dag skrider vi til handling for at gøre EU til verdens første klimaneutrale kontinent inden 2050. Klimaloven udgør retsgrundlaget for vores politiske tilsagn og sætter uigenkaldeligt vores kurs mod en mere bæredygtig fremtid, siger EU-Kommissionens formand Ursula von der Leyen.

- Den udgør kernen i den europæiske grønne pagt. Den sikrer forudsigelighed og gennemsigthed for det europæiske erhvervsliv og investorer. Og den udstikker kursen for vores strategi for grøn vækst og sikrer en gradvis og retfærdig omstilling, siger hun videre.

Ledende næstformand med ansvar for den europæiske grønne pagt, Frans Timmermans, tilføjer, at EU-Kommissionen med forslaget omsætter ord til handling for at vise EU's borgere, at EU-Kommissionen mener det alvorligt, når det gælder om at opnå drivhusgasneutralitet inden 2050.

- Den europæiske klimalov er også et signal til vores internationale partnere om, at 2020 er året, hvor vi sammen øger det globale ambitionsniveau i bestræbelserne på at nå vores fælles mål i henhold til Paris-aftalen. Klimaloven vil sikre, at vi forbliver fokuserede og disciplinerede, holder os på rette spor og står til ansvar for resultaterne, siger Frans Timmermans.

Med den europæiske klimalov foreslår EU-Kommissionen et retligt bindende mål om drivhusgasneutralitet inden 2050. EU-institutionerne og medlemsstaterne er i fællesskab forpligtet til at træffe de fornødne foranstaltninger på europæisk og nationalt plan for at nå målet.

EU-Kommissionens klimalov omfatter foranstaltninger til overvågning af fremskridt og tilpasning af EU og medlemslandende indsats i overensstemmelse hermed baseret på eksisterende systemer som eksempelvis styringsprocessen for medlemsstaternes nationale energi- og klimaplaner, regelmæssige rapporter fra Det Europæiske Miljøagentur og den seneste videnskabelige dokumentation om klimænderinger og konsekvenserne heraf. Fremskridtene vil blive taget op til vurdering hvert femte år i overensstemmelse med den globale statusopgørelse i henhold til Parisaftalen.

Klimaloven udstikker også den kurs, der skal til for at nå 2050-målet:

- På grundlag af en omfattende konsekvensanalyse vil EU-Kommissionen foreslå et nyt EU-mål for 2030 for reduktionen af drivhusgasemissioner. Klimaloven vil blive ændret, når konsekvensanalysen er afsluttet
- Senest i juni 2021 vil EU-Kommissionen gennemgå og om nødvendigt foreslå en revision af alle relevante politiske instrumenter for at opnå de yderligere emissionsreduktioner for 2030
- EU-Kommissionen foreslår at fastsætte en EU-dækkende kurs for 2030-2050 for reduktionen af drivhusgasemissioner med det formål at måle fremskridt og sikre forudsigelighed for offentlige myndigheder, virksomheder og borgere.
- Senest i september 2023 og derefter hvert femte år vil EU-Kommissionen vurdere sammenhængen mellem EU's og medlemsstaternes foranstaltninger med målet om klimaneutralitet og kursen for 2030-2050
- EU-Kommissionen beføjes til at fremsætte henstillinger til medlemsstater, hvis tiltag er uforenelige med målet om klimaneutralitet, og medlemsstaterne forpligtes til at tage behørigt hensyn til henstillingerne eller til at rede-gøre for, hvorfor de undlader at gøre det. Kommissionen kan også vurdere tilstrækkeligheden af kursen og de EU-dækkende foranstaltninger
- Medlemsstaterne forpligtes desuden til at udvikle og gennemføre tilpasningsstrategier for at styrke modstandsdygtigheden og mindske sårbarheden over for klimænderingernes virkninger

Udformning af den europæiske klimapagt og fremtidig politik

Sideløbende med regeringernes politik og lovgivning har alle samfundsmæssige og økonomiske sektorer en rolle at spille i omstillingen til et klimaneutralt EU. EU-Kommissionen indleder derfor en offentlig høring om en ny europæisk klimapagt, et bredt initiativ, der skal give borgere og interessenter mulighed for at komme til orde og deltage i udform-

ningen af nye klimatiltag, udvekslingen af oplysninger, iværksættelsen af græsrodsaktiviteter og formidlingen af løsninger, som andre kan følge.

Den offentlige høring er åben i 12 uger. Bidragene vil blive brugt til at udforme klimapagten, der vil blive lanceret inden FN's klimakonference, som finder sted i Glasgow i november 2020 (COP26).

EU-Kommissionen begyndte onsdag officielt arbejdet med offentliggørelsen af den indledende konsekvensanalyse af den kommende CO₂-grænsetilpasningsmekanisme og revisionen af energibeskatningsdirektivet, to af de andre vigtige politiske instrumenter under den europæiske grønne pagt. Herudover vedtog kommissærkollegiet et forslag om at udpege 2021 til det europæiske år for jernbanetransport for at fremhæve klimafordelene ved at øge passagerbefordringen og godstransporten ad jernbane.

EU's ambition om at blive verdens første klimaneutrale blok inden 2050 er kernen i den europæiske grønne pagt, som von der Leyen-Kommissionen fremlagde 11. december sidste år.

I november 2018 fastsatte EU-Kommissionen første gang sin vision for et klimaneutralt EU inden 2050 i overensstemmelse med Paris-aftalens mål om at holde den globale temperaturstigning et godt stykke under 2 grader celsius og fortsætte bestræbelserne på at holde den på 1,5 grader celsius. Torsdag 14. marts 2019 godkendte EU-Parlamentet EU-målet om at opnå drivhusgasneutralitet. Torsdag 12. december 2019 godkendte Det Europæiske Råd målet om et klimaneutralt EU inden 2050.

Interesserede kan læse mere **her** (engelsk):

EU-klimalov får kommentar fra klimaministeren

EU-kommissionen har fremlagt et forslag til en klimalov for EU. - Nu har vi i Danmark fået en ambitiøs og bindende klimalov. Det skal EU også have. Derfor er jeg glad for, at EU-Kommissionen er kommet med sit forslag til en europæisk klimalov i dag, siger klima-, energi- og forsyningsminister Dan Jørgensen (S)

Ifølge ministeren er udspillet et fornuftigt udgangspunkt. Han peger på, at det er afgørende, at der fastsættes et mål om klimaneutralitet, og at det bliver juridisk bindende. Udspillet vil også kunne sikre, at der er en handlepligt, hvis EU ikke er på rette kurs.

- Til gengæld er der ikke noget 2030-mål i udspillet. Det vil jeg fortsat arbejde for, at der kommer, og at det bliver på mindst 55 procent, siger Dan Jørgensen og fortsætter:

- I 2020 skal alle landene genbesøge deres reduktionsmål under Paris-aftalen. Hvis EU skal være med til at skabe momentum og vise vejen, skal vi være klar med et styrket 2030-mål i god tid inden COP26 i november. Derfor har Danmark sammen med 11 andre lande sendt et brev til EU-kommissionen, hvor vi opfordrer til, at man fremlægger en plan for et styrket 2030 mål senest i juni måned.

EU-Kommissionen lægger med sit forslag op til, at planen for et styrket reduktionsmål fremlægges til september.

- Det, mener jeg, er for sent. Vi har med den danske klimalov et rigtigt godt udgangspunkt for at være med til at forme den europæiske klimalov. Jeg ser frem til det videre arbejde med forslaget, siger Dan Jørgensen.

Vognmand i Vendsyssel får svensk bus med kinesisk bygget karrosseri

Der skulle gå næsten ti år, fra Scania præsenterede den første Scania Touring-turistbus, til det første eksemplar fik danske nummerplader på. Det skete for et par måneder siden, da Hirtshals Turistfart modtog en ny Scania Touring i bytte for en Scania Irizar PB fra 2004

Siden introduktionen af Scania Touring for knap ti år siden, er der produceret og leveret næsten 3.000 Touring-busser i forskellige udførelser. Fælles for dem alle er, at den senest producerede er lidt bedre end den forrige, da Scania løbende har udviklet og moderniseret model-programmet.

Touring som to- og tre-akslet i tre længder

- Vi har løbende fået forespørgsler på Scania Touring fra interesserede danske kunder, men vi har vurderet, at den først nu er helt klar til det krævende, danske busmarked. Til gengæld kan vi nu stå 100 procent inde for både kvalitet, ydeevne og services, siger Erik Rolvung, der er salgsdirektør for Bus hos Scania Danmark.

- Vi kan se, at Touring klarer sig rigtig godt i forhold til sammenlignelige busser på især det nordeuropæiske marked, herunder i høj grad også i Skandinavien, så nu giver vi den fuld gas også her i Danmark, fastslår han.

Scania Touring modelprogrammet består af højdeækker-busser på 12,1 og 12,9 meters længde som to-akslet samt 13,7 meters længde som tre-akslet med plads til 47-59 passagerer plus chauffør og eventuel guide. Touring-programmet er kendetegnet ved, at bussen er designet og udviklet af Scania i Södertälje ved Stockholm, hvor også bussernes komplette drivliner med motor, gearkasse og bagaksel samt chassis og førerplads bliver produceret.

Svensk-kinesisk samarbejde

Karosseriet er udviklet i samarbejde med den kinesiske busproducent Higer og monteres på chassiset på Scania og Higers fælles fabrik i Suzhou i nærheden af Shanghai i det østlige Kina. Den moderne fabrik blev indviet i 2016, og siden er der rullet over 1.200 Touring-busser ud af fabriksportene til godt 40 markeder over hele verden - herunder nu også til det danske.

Når busserne efter en omfattende kvalitetskontrol er klar til afskibning, sejles de til Antwerpen i Belgien, hvor Scania's Delivery Center tager imod busserne og giver dem et yderligere kvalitetstjek. Det er også her, at busserne udrustes med europæisk producerede passagerstole, inden de sendes videre på egne hjul til de europæiske modtagerlande. På turen fra Belgien til Scania Danmarks buscenter i Aarhus kørte en første dansk-indregistrerede Scania Touring 6,18 km/liter.

- Med de seneste produktudviklinger er Scania Touring mere end konkurrencedygtig mod tilsvarende busser på det danske marked. Det gælder ikke mindst på driftssikkerhed, totaløkonomi og miljøegenskaber, som i kraft af Scantias legendariske 13-liters Euro 6-motorer leverer fremragende brændstoføkonomi til kørsel på markedets bredeste udvalg af brændstoftyper som diesel, biodiesel (FAME) og HVO, siger Erik Rolvung.

Mange trumfer

- Af øvrige trumfkort byder Scania Touring på ægte Scania-egenskaber, når det gælder specifikationsmuligheder, kvalitet, servicenetværk, adgang til Scania Assistance nødservice fra det fintmaskede servicenetværk, finansierings- og forsikringsydelser, opkoblings-services og meget mere. Både busserne og serviceydelserne drager stor nytte af



Hirtshals Turistfart er den første i Danmark til at tage en ny Scania Touring i brug.

familieskabet med Scanias lastbiler, der har givet os en position som markedsleder i flere år i træk, siger Erik Rolvung.

Den første danske Scania Touring blev en alsidig, K-EB 4x2 bus på 12,1 meter med 51+1+1 siddepladser. Den er udrustet med en seks-cylindret 13-liters Euro 6-dieselmotor på 410 hk med et maksimalt drejningsmoment på 2.150 Nm i kombination med en otte-trins gearkasse med fuldautomatisk Opticruise gearskiftesystem og integreret fem-trins retarder samt enkelt-reduceret bagaksel med 2,92 i udveksling.

Stål, aluminium og komposit

Karosseriet på Scania Touring er opbygget i galvaniseret stål, aluminium og komposit-materialer og er udrustet med sideforskydelige Kiel1020 komfortstole med klapborde og to-punkts sikkerhedsseler, Konvekta KL85T-klimaanlæg og Valeo oliefyr samt Bode for- og midterdør.

Det gennemgående bagagerum mellem akslerne med parallelt-gående, trykløftbetjente sidelemme og fladt gulv rummer ca. syv kvadratmeter, og bussen er desuden leveret med fuldt udstyret toilet med varme.

Førerpladsen er indrettet med fuldt justerbar Isri-førerstol med varme og vibration tilkoblet vognbane-assistenten, ergonomisk multi-justerbart rat, overskuelig og logisk indrettet instrumentgruppe hentet fra Scanias seneste lastbil-ge-

neration. Dertil kommer separat, opvarmet chaufførrude, monitor til bak- og dørkameraer, Bosch Professional III audio/DVD-anlæg med to monitører, og chaufføren råder desuden over sikkerhedssystemer som ESP, EBS, ABS, ACC, LDW, Hill Hold, vejesystem på begge aksler, centrallås med fjernbetjening og med mere.

To demo-busser på vej til Danmark

Scania Danmark vil i løbet af foråret have to Scania Touring demo-busser til rådighed på det danske marked. De er begge specificeret som fuldblods turistbusser i luksus-segmentet i tre-akslet version på 13,7 meter med henholdsvis 53+1+1 og 57+1+1 siddepladser. De er udrustet med den kraftigere 450 hk-version af den 13-liters motor samt 12-trins gearkasse med fuldautomatisk Opticruise gearskift, så skulle der sidde en dansk kunde, der har travlt, er de to demo-busser naturligvis også til salg i en hurtig handel.



Scania kører spanske luksusbusser ind i Danmark

Scania Danmark udvider sit busprogram på det danske marked med luksuriøse Beulas Jewel dobbeltdækkerbusser på 14,15 meter med 83+1+1 pladser på første klasse. Den spanske karosseriproducent Beulas er kendt for sine skræddersyede luksusbusser

- Scania har i de senere år haft stor succes på det danske marked for by- og regionalbusser. Med den nye samarbejdsaftale med Beulas for det danske marked får vi nu nogle af markedets bedste dobbelt- og højdækkere på programmet, så vi nu kan tilbyde vores kunder endnu flere valgmuligheder i det absolutte luksussegment, siger Erik Rolvung, der er Director Bus & Coach hos Scania Danmark A/S.

Materiel

- Vi har i starten valgt at fokusere på to Beulas-modeller. Det er den meget velrenommerede dobbeltdækker Jewel samt den avancerede HDS-højdedækker Glory, tilføjer han.

Gode kort på hånden

- Kombinationen af Beulas' høje byggekvalitet og avancerede design på karosseriet, Scania's tre-akslede buschassisser med nogle af markedets mest brændstoføkonomiske og driftssikre Euro 6-drivlinier samt Scania's brede service-netværk både i Danmark og i resten af Europa giver os rigtig gode kort på hånden, siger Erik Rolvung.

Erik Rolvug understreger, at Beulas' Jewel- og Glory-modeller ligger i den øverste superluksus-klasse i turistbussegmentet og vil være et perfekt match til Scania's øvrige busprogram på det danske marked. Det omfatter i forvejen Scania Irizar-modellerne med den luksuriøse i8 øverst i segmentet samt den effektive i6S-model lige under. Dertil kommer den driftsøkonomiske Scania Touring, der blev introduceret på det danske marked i 2019. Dermed tilbyder Scania fremover et turistbusprogram, der spænder fra to-akslede 12-meters "slidere" til regional kørsel over to- og tre-akslede højdedækkere i forskellige udgaver til tre-akslede dobbeltdækkere på op til 14,6 meter i det absolutte luksus-segment.

Desuden markedsfører Scania Danmark helbyggede to- og tre-akslede Interlink-busser fra 10,9 til 15 meter til regional trafik og turistbuskørsel samt et komplet Citywide-program med forskellige typer drivlinier og længder fra 10,9 til 18 meter til decideret bykørsel.

Om spanske Beulas S.A.U:

- Beulas S.A.U. er en uafhængig spansk producent af buskarosserier
- Den familieejede virksomhed blev etableret i 1934 og har hovedkvarter i Arbúcies ca. 75 km nordøst for Barcelona i Spanien
- Beulas har cirka 210 medarbejdere på fabrikken og producerer årligt omkring 200 turistbusser af forskellige typer. Heraf bygger Beulas busser på Scania-chassisser til blandt andet Sverige, Benelux, Tyskland, England, Frankrig, Schweiz, Italien, Tjekkiet og Rumænien
- Beulas er anerkendt på markedet for en meget høj kvalitet samt individuelle kundespecifikke løsninger



Solaris har leveret den første af 130 elektriske ledbusser til den kollektive transport i Polens hovedstad, Warszawa.

Den første af 130 el-ledbusser er sat i drift

Siden årsskiftet har borgere i den polske hovedstad kunnet køre med elektriske busser leveret af den i dag spanske ejede polske busproducent Solaris. Solaris var i juli sidste år en kontrakt på 130 led-busser med elektriske drivlinjer

Hver af de 130 ledbusser - Urbino Electric - har plads til 133 passagerer. Busserne er forsynet med Solaris High Power-batterier på 150 kWh, der kan håndtere hurtigopladning. Solaris fremhæver, at batterierne har en lang levetid og kan genoplades et meget stort antal gange. Solaris har blandt andet leveret tilsvarende batteri-løsninger til busser til Bruxelles i Belgien og Barcelona i Spanien.

I den daglige drift vil bussernes batterier både blive opladt på depotet med kabel og med pantografer på taget og ladestationer placeret centrale steder i Warszawa. Busserne bliver leveret med to plug-in-muligheder i siden.

- Købet af de 130 busser hos Solaris er en stor begivenhed for os. Takket være denne og andre investeringer vil vi snart være i stand til at køre med 500 lavemissions- eller nul-emissionsbusser. Det er godt nyt for borgerne i Warszawa, siger Jan Kuźmiński, der er administrerende direktør i busselskabet Miejskie Zakłady Autobusowe Sp. z o.o. (MZA)

Solaris, der har hovedsæde i Bolechowo, og MZA har samarbejdet siden 1997. MZA er Solaris indtil videre største kunde. Siden 1997 har Solaris leveret over 1.100 busser.

MZA's mål er, at en tredjedel af selskabets busser skal køre bæredygtigt - batteri-elektrisk, brint-elektrisk eller med gas

Nye MB Sprintere - Euro VI *Vi bygger din nye minibus efter dine ønsker og behov.*



- Mercedes Sprinter 314 CDI fra kr. 335.000,-
3500 kg. M1 Lift 5 + G + F
- Mercedes Sprinter 316 CDI fra kr. 385.000,-
3500 kg. R1 Lift 7 + G + F
- Mercedes Sprinter 414 CDI fra kr. 390.000,-
4100 kg. A3 Lift 12 + G + F
- Mercedes Sprinter 416 CDI fra kr. 399.000,-
4100 kg. A3 Lift 12 + G + F
- Mercedes Sprinter 516 CDI fra kr. 465.000,-
5000 kg. R3L Lift 19 + G + F

De anførte priser er standard opbygning. Bemærk, at der efter de nye regler for kørestole ikke kan komme det samme antal i som hidtil.

Fra april måned: Nyproduceret Isuzu

- NOVO LUX 29 + F + G fra kr. 625.000,-



Ny VW

- VW Caddy Maxi 2,0 TDI Trendline

fra kr. 199.000,-

M1 - Lift
5 pers. + 1 kørestol
eller 7 personer

- Afgiftsfri
- Alm. kørekort
- El optræk af kørestol



Ny MAN TGE 3.140

7 + F + G
fra kr. 300.000,-



Konkurrencedygtigt
alternativ til flexkørsel

Visigo Hyper



Med lift og plads til 8 kørestole

ISUZU

Visigo Hyper med fuldautomatisk ZF gear & 320 HK

9,66 m. Euro 6 bus med forbedret brændstofføkonomi & kørekøkomfort. **Fra**
Har fået designpris for sit elegante & aerodynamiske ydre look. **35 + F + G** **kr. 1.350.000,-**

Kontakt:

Salg: Jylland & Fyn

Leif Brændekilde • Tlf. +45 4035 9308
E mail: lb@busimport.dk

Salg: Sjælland

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

Værksted/Lager

Tlf. +45 7356 1445 / +45 7356 1444
E mail: info@busimport.dk



- Vi har aldrig været så godt kørende, som vi er nu, og vi har aldrig haft så lidt at lave som nu, siger Carsten Baggers, der ejer og driver Edelskov Bus i Ballerup.

Danmarks ældste busvirksomhed:

Det er pokkers alvorligt

Edelskov Bus i Ballerup lagt 98 år bag sig. Men med den aktuelle coronavirus-epidemi skal alvorlige tiltag til, for at busselskabet vil kunne fejre sin næste runde fødselsdag. Med en spritny luksus-dobbeltdækker i garagen og 12 chauffører sendt hjem, sidder direktør og ejer Carsten Baggers og rykker rundt med tal i regnearket

- Vi har aldrig været så godt kørende, som vi er nu, og vi har aldrig haft så lidt at lave som nu, siger Carsten Baggers.

Den nyeste investering - en luksuriøs dobbeltdækkerbus med læder på alle sæder til fire millioner kroner - står på pladsen foran Edelskov Bus på pladsen i Ballerup. Den nåede lige at trille ind, inden corona-epidemi lukkede Danmark ned, og så blev den stående. Der er ingen passagerer at køre med.

Busrejser

- Vores forretning er stoppet 100 procent op. Der er intet, der kører. Som i slet ingenting. Det startede faktisk en 8-10 dage før, alt rigtigt gik løs. Vi kører både i Danmark og i udlandet, og efterhånden som messer, seminarer og møder blev aflyst, væltede det ind med aflysninger på stribe, siger Carsten Baggers.

Edelskov Bus har måttet sende alle 12 chauffører hjem og lade dobbeltdækkeren og de andre busser stå i garagen. - Alle mine chauffører er ansat på 37 timer, så jeg har ikke bare lige kunnet skille mig af med mine folk over natten og sige "der er ikke mere fra i morgen". Vi lavede en midlertidig hjemsendelsesordning, dagen inden aftalen blev landet i regeringen. Nu ved vi ikke, hvad vi skal gøre - skal vi rulle den tilbage og bruge den anden løsningen eller hvad? Vi ved det ikke på nuværende tidspunkt, og vi venter stadig svar fra vores arbejdsgiverforening. Men vi laver naturligvis den løsning, der er bedst for vores chauffører, siger Carsten Baggers.

Ny bus til fire millioner står stille

Edelskov Bus A/S har satset på at være frontløbere inden for miljørigtige busser. Det har betydet betragtelige investeringer i nye, moderne busser og i luksusbusser som den nye dobbeltdækker og den VIP-bus til over tre millioner, de har bestilt til levering i foråret.

- Nu står vi med helt nyt materiel, som vi ikke kan gøre noget med, og det er jo ganske forfærdeligt, siger busvognmanden fra Balle-rup og fortsætter:

- Vi kører fra dag til dag, aftale til aftale med erhvervsrejsebu-reauer, virksomheder, foreninger og så videre i Danmark og udlan-det. I 2020 var ordrebøgerne nærmest fyldt op frem til efter-året, vi har aldrig haft så meget forudbestilt kørsel i forbindelse med alle de store internationale

*Der er sæder nok i bussen -
men passagerne mangler i
øjeblikket på grund af corona-
situationen.*





arrangementer, der skulle afholdes i København over sommeren. Og nu er alt afbooket. Det betyder, at vi ingenting har at lave nu og ingenting at bruge vores busser til.

Carsten Baggers fortæller, at han fik en god idé sidste lørdag.

- I Tyskland var tingene jo meget normale i forhold til her, de har slet ikke været lukket ned i det er omfang. Jeg nåede at få landet en aftale søndag middag med en tysk kollega, om at jeg kunne sende fem busser til ham, der skulle køre i Tyskland. Men klokken 17 samme dag kom pressemeddelelsen om, de lukkede Tysklands grænser klokken 6 næste morgen, og der røg sidste mulighed for at holde nogle af vores busser i normal drift, siger han.

Danmark blev lukket - og forretningen lukket ind i et regnerk

- Jeg gjorde simpelthen det, jeg satte hele molevitten ind i et regneark, og så sagde jeg: Det her, det kan fjernes med det samme, det her kan jeg fjerne på sigt, og det her kan jeg midlertidigt sætte stand-by, og det her står fast, og det skal betales, uanset om busserne kører eller ej. Det er en rasende svær situation, siger Carsten Baggers.

Han tog fat i finansieringspartnere som banker, leasingselskaber og leverandører med servicekontrakter og prøvede at få nulstillet så meget som muligt, efter statsminister Mette Frederiksen (S) gik til pressemøde og lukkede Danmark ned.

- Jeg har det også sådan, jeg føler, jeg har greb om rattet lige nu. Jeg føler stadig, jeg ved, hvor jeg styrer hen. Men problemet er, at hvis der ikke kommer nogen pakker, som understøtter den tabte indtjening, vi har ..., Carsten Baggers stopper lidt op og fortsætter så:



Total Cost of Ownership (TCO): Find ud af hvilke faktorer der påvirker din samlede rentabilitet på mercedes-benz.dk/busser

Stjerner i byen.

Mercedes-Benz Citaro. Referencen. Som en image skaber med garanteret popularitet følger Citaro ingen trends - den sætter dem. Siden produktionen startede, har den været en af de mest solgte bybusser. Nøglefaktoren til denne succes er Citaro modul systemet: med 16 bybusvarianter i 25 modeller og utallige udstyrsmuligheder har denne køretøjsfamilie den rette bus til næsten alle bykrav. Derudover imponerer den også med ekstraordinær kvalitet, et højt niveau af økonomisk effektivitet og omfattende sikkerhed. For mere information gå til www.mercedes-benz.dk/busser

Mercedes-Benz
The standard for buses.



Busrejser

- Lige nu er det som at gå ud i skoven i frostvejr og tisse i bukserne bag træet. Det varmer lidt, men det bliver fandme koldt og ubehageligt lige om lidt.

Er der et liv efter krisen

Carsten Baggers råber vagt i gevær, for det er ikke kun krisen, der skal overleves for ham og alle de andre virksomheder og brancher i krise. Når Danmark åbner igen, vil der fortsat være store problemer, for udgifterne vil vælte frem:

- Virksomheder som for eksempel brændstofleverandørerne, de kommer ikke bare og siger: I kan bare fylde tankene op igen og bruge for 3-400.000 om måneden. De vil have penge forud, fordi de ved godt, at kassen er tom. Det samme kommer til at gælde værksteder og lignende. De vil nok også have penge forud, for de ved, branchen er i knæ. Det bliver branchens helt store problem. Der er ikke nogen, der bare åbner op for hannerne, når det her er færdigt. Det kan godt være, vi lige nøjagtigt overlever krisen, men vi har ikke råderum eller luft til det, der kommer bagefter, påpeger Carsten Baggers.

- Firmaet bliver 98 år i år. Det ville være virkeligt ærgerligt, hvis vi ikke nåede de 100. Men ingen ved det. Jeg kan ikke bare kaste håndklædet i ringen og sige "nu er alt ad helvedes til", for vi har medarbejdere, der er rasende bange for at miste deres arbejde. Og jeg vil også gerne sidde her om to år og være med til, at virksomheden kan fylde 100. Og at vi kan få den nye flotte dobbeltdækker ud at køre, siger busvognmanden.



Morgenkaos får flere skoler i Aarhus til at lave trafikpolitik

Flere og flere aarhusianske skoler vælger at udarbejde deres egen trafik-politik, der kan understøtte, at flere elever kommer sikkert og aktivt i skole - og forhåbentlig også ændre det forældreskabte trafikale kaos, der hver morgen skaber utryghed på mange skoler. En trafikpolitik kan hjælpe skolerne med at rammesætte den lovpligtige færdselsundervisning og samtidig være med til sætte fokus på både elever - og forældres - transport og adfærd omkring skolerne

- Det glæder mig, at flere skoler arbejder med egne trafikpolitikker. Vi har et løbende fokus på sikre skoleveje i Aarhus Kommune, men fysiske tiltag kan ikke stå alene. Derfor er det nødvendigt også at fokusere på, hvordan både børn og voksne opfører sig i trafikken, så alle kommer sikkert til og fra skole, siger Bünyamin Simsek (V), der er rådmand for Teknik og Miljø i Aarhus Kommune.

En lokal trafikpolitik tager udgangspunkt i de udfordringer, som elever, forældre og lærere oplever på den enkelte skole, og kan være alt fra et enkelt tiltag til en samlet strategi med planlagte understøttende aktiviteter hen over et helt skoleår.

Især en trafikal udfordring går igen på de aarhusianske skoler. Nemlig det trafikkaos, som opstår om morgenen omkring mange skoler, når rigtig mange forældre vælger at køre deres børn i skole. Det er en udfordring, som blandet andet Viby Skole i den sydlige del af Aarhus oplever.



Skovvangskolen i det nordlige Aarhus er en af de skoler, hvor der er sket ændringer for at øge sikkerheden for skolebørnene.

- Det er jo lidt paradoksalt, at forældre, der kører deres børn helt til døren om morgenen, så de kommer sikkert i skole, samtidig kan være med til at skabe utryghed - og i nogle enkelte tilfælde også farlige situationer - for andre børn. Derfor har vi som en del af vores trafikpolitik på Viby Skole valgt at sætte fokus på netop denne problematik, siger Katrine Minke Mikkelsen, der er trafikansvarlig i skolebestyrelsen på Viby Skole.

På Viby skole er der i samarbejde med Teknik og Miljø lavet nogle mindre fysiske ændringer, der skal gøre det lettere at sætte børn af på en forsvarlig måde.

Aarhusianske skoler med en trafikpolitik kan i 2020 søge tilskud til initiativer i forbindelse med implementeringen af deres trafikpolitik - eksempelvis udstyr til skole-patruljer eller informationsmaterialer. Skoler der ønsker at udarbejde en trafikpolitik kan ligeledes få støtte og hjælp til den proces.

Resultat af pilot-forsøg:

Hurtigere oprydning efter uheld på motorvejene har positive effekt

Vejdirektoratet har gennemført et pilotforsøg med oprydning efter uheld på Motorvej E20 over Fyn. Forsøget viser gode effekter af en række afprøvede initiativer med brug af materiel til oprydning, optimering af arbejdsgange ved uheld, tilstedeværelse af rette kompetencer på uheldsstedet og samarbejde

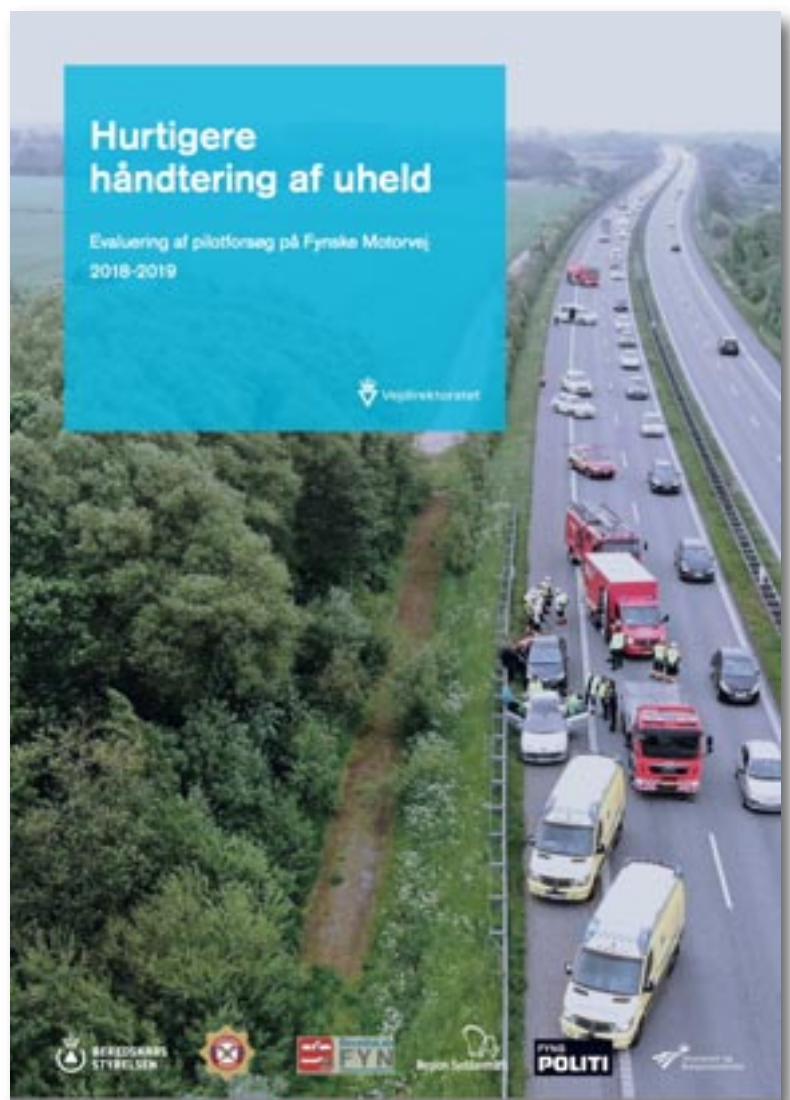
Transportminister Benny Engelbrecht ser positivt på resultaterne af det toårige pilotforsøg, hvor Vejdirektoratet har afprøvet initiativer, der ved uheld kan reducere tidstabet og risikoen for ekstra uheld.

- Indsatsen for at rydde op efter uheld skal ske så hurtigt og effektivt som muligt samtidig med, at oprydningen selvfølgelig skal foregå på for-svarlig vis, siger transportministeren, som vil undersøge mulige finansieringsmuligheder til at fastholde og bygge videre på erfaringerne.

- Det er frustrerende for den enkelte trafikant at blive fanget i lange og uventede trafikkkøer midt i en travl hverdag. Det tror jeg, at de fleste gerne vil slippe for. Derudover koster det rigtig mange penge for samfundet, når trafikanterne skal sidde i kø på grund af uheld på vejene. Derfor skal vi gøre, hvad vi kan for at sikre, at spildtiden bliver så kort som mulig, siger Benny Engelbrecht videre.

Trafikken på motorvejene er steget med 39 procent siden 2010, og det skaber stigende gener for bilisterne i form af stigende trængsel og øget rejsetid på vejene. Transportminister Benny Engelbrecht ønsker på den baggrund at indgå en bred infrastrukturaftale, hvor vejudvidelser forventes at indgå, så der også i fremtiden er veje, som fremtidens biler kan køre på.

- Det er frustrerende for den enkelte trafikant at blive fanget i lange og uventede trafikkkøer midt i en travl hverdag. Det tror jeg, at de fleste gerne vil slippe for. Derudover koster det rigtig mange penge for samfundet, når trafikanterne



skal sidde i kø på grund af uheld på vejene. Derfor skal vi gøre, hvad vi kan for at sikre, at spildtiden bliver så kort som mulig, siger Benny Engelbrecht.

Interesserede kan læse Vejdirektoratets rapport - Hurtigere håndtering af uheld - Evaluering af pilotforsøg på Fynske Motorvej 2018-2019 - [her](#):

Fakta om pilotprojektet:

- Vejdirektoratet satte gang i pilotforsøget i maj 2018 og har gennemført det i samarbejde med Rigspolitiet, Fyns Politi, de kommunale redningsberedskaber (Trekantområdets Brandvæsen og Beredskab Fyn), Region Syddanmark og Beredskabsstyrelsen
- Forsøget viser gode effekter af de afprøvede initiativer inden for nye løsninger med brug af materiel til oprydning, optimering af arbejdsgange ved uheld, tilstedeværelse af rette kompetencer på uheldsstedet og samarbejde
- Vejdirektoratets beregninger viser, at det samfundsøkonomiske tidstab ved trængsel i forbindelse med uheld på motorveje, er steget med 27 procent fra 2016 til 2018, og at tabet udgjorde ca. 630 millioner kroner i 2018
- Ud over konsekvenser i form af øget rejsetid, betyder uheldene også, at rejsetiden, når man vil køre i bil, bliver mindre forudsigelig

Trekantområdet efter oprydningsrapport:

- Vi ønsker ens regler ved uheld

Det vil lette rednings- og oprydningsarbejdet efter uheld på motorvejene, hvis retningslinjerne for køkørsel ved uheld blev de samme i hele landet. Det konkluderer et forsøg på Motorvej E20 over Fyn. [Nabo-området vest for Fyn - Trekantområdet Danmark - efterlyser handling nu](#)

Trængslen på motorvejen i Trekantområdet - med Vejle-Fredericia-Kolding som de centrale byer - er stigende, og på nogle af strækningerne er den kritisk med lange bilkøer. Værst er det omkring myldretid, og når der sker uheld. Borgmestrene i Trekantområdet sætter deres lid til, at S-Regeringens kommende infrastrukturplan blandt andet vil indeholde et ekstra spor på motorvejen rundt om Kolding.

Men der vil gå endda nogle år, før en eventuel udvidelse kan stå færdigt. Derfor appellerer Trekantområdet Danmarks formand Jens Ejner Christensen (V), der er borgmester i Vejle Kommune, til, at man i ventetiden indfører ens regler ved køkørsel i hele landet. Han peger på, at en ny rapport lavet på baggrund af forsøg på den fynske motorvej viser, at ens standarder letter rednings- og oprydningsarbejdet - og dermed mindsker ventetiden for bilisterne i kø.



- Det er klart, at trængselsproblemerne i Trekantområdet langt fra kan løses med ens regler. Men mens vi venter på en ordentlig løsning, kan vi jo ligeså godt afhjælpe trafikken, hvor det er muligt. Og det her er jo et tiltag, der kan indføres med det samme uden store omkostninger, siger han.

I dag er det sådan, at hvis man holder i stillestående kø på motorvejene i Syd-og Sønderjylland (E45 og E20) på grund af et uheld, forventer mange fleste bilister, at de skal holde deres bane, så redningskøretøjerne kan komme forbi i nødsporet.

Hvis uheldet i stedet sker på motorvejen på Fyn (E20), skal bilisterne holde helt til højre i inderbanen eller helt til venstre i yderbanen, så der er plads til redningskøretøjerne mellem bilrækkerne - en såkaldt "udrykningsvej", som mange kender fra Tyskland. Det er en fynsk praksis, der er vedtaget efter gode resultater fra forsøget, og en praksis, som beredskabsdirektør i Trekantbrand, Jarl Vagn Hansen, gerne så indført i hele Danmark.

- Trekantområdet er et utroligt trafikeret område, og vi har behov for en ensartet reaktion fra bilisterne, så vi under udrykning hurtigst muligt kan komme frem til uheldsstedet og påbegynde en oprydning. Min anbefaling flugter helt klart rapportens anbefaling om en ensartet procedure for en såkaldt udrykningsvej, siger Jarl Vagn Hansen

I maj 2018 satte den daværende transportminister Ole Birk Olesen (LA) gang i et pilotforsøg på Motorvej E20 på Fyn med deltagelse fra Vejdirektoratet, Rigspolitiet, Fyns Politi, Beredskab Fyn, Region Syddanmark og Trekantområdets Brandvæsen. Forsøget skulle undersøge, hvordan man hurtigere kan håndtere uheld på motorvejene og formindske kø-tiden.

Pilotforsøget omfattede 20 initiativer, som alle er evalueret i den afsluttende rapport, som kan hentes **her**:

Den omtalte udrykningsvej er omtalt på side 40 i rapporten.

Ny tysk Fehmarnsund-forbindelse bliver også en sænketunnel

Den 18 kilometer lange Femern Bælt-tunnel mellem Rødbyhavn på Lolland og Puttgarden på øen Fehmarn bliver suppleret med en ny tunnelforbindelse mellem Fehmarn og det tyske fastland

Deutsche Bahn har meddelt, at der sammen med Forbundstransportministeriet og delstaten Slesvig-Holsten er truffet beslutning om, at den nye faste forbindelse mellem Fehmarn og det slesvig-holstenske fastland bliver en sænketunnel under Fehmarnsund.

Sænketunnellen er udvalgt som den foretrukne løsning på baggrund af grundige analyser af en række tekniske alternativer, herunder en boret tunnellsøsnig, en ny kombineret vej- og jernbanebro samt to nye separate broer for jernbane og vej.

- Det er glædeligt, at der efter grundige analyser er truffet beslutning om en ny, fast Fehmarn-sund-forbindelse. Jeg noterer mig, at valget er faldet på en sænketunnel ligesom Femern Bælt-tunnelen. Det bidrager til, at vi i fremtiden får en stærk og miljøvenlig mobilitetskorrider for hele regionen, siger Claus F. Baunkjær, der er administrerende direktør for Femern A/S.

Med den valgte sænketunnellsøsnig bevares samtidig den eksisterende Fehmarnsund-bro fra 1963, som i dag består af to vejspor og et enkelt jernbanespor. Broen vil blive istandsat til brug for fodgængere, cyklister og langsom vejtrafik.

Den nye Fehmarnsund-forbindelse vil blive en 1,7 km lang sænketunnel til kombineret vej- og jernbanetrafik, bestående af fire vejbaner samt to elektrificerede jernbanespor. Tunnellen indgår i opgraderingen af de tyske jernbane- og vejlandlæg som led i Femern Bælt-projektet. Den nye Fehmarnsund-forbindelse skal efter planen stå klar, når Femern Bælt-tunnelen åbner.

Arbejdsskader udløste betaling på over 2,7 millioner kroner

I januar fik Chaufførernes Fagforening i København i alt 2.761.932 kroner ind i sager om arbejds-skader

Pengene er udbetalt til de berørte medlemmer af fagforeningen.

Faglige sager udløste betaling på godt 130.000 kroner

I januar fik Chaufførernes Fagforening i København i alt 130.916,78 kroner ind i faglige sager om eksempelvis betaling af løn- og feriepenge

Pengene er udbetalt til de berørte medlemmer af fagforeningen.



Plan for Samsø's hurtigfærge er blevet virus-ramt

Hurtigfærgen »Lilleøre«, der næsten er bygget færdig på værftet Afai Southern Shipyard i Kina og dermed næsten klar til at komme til Danmark, bliver forsinket i ankomst på grund af den aktuelle corona-situation. Det betyder, at indsættelsen af hurtigfærgen, der skal sejle mellem Aarhus Midtby og Samsø, er udskudt til næste år

Beslutningen om at udskyde indsættelsen blev truffet på et møde i kommunalbestyrelsen i Samsø Kommune tirsdag 24. marts efter indstilling fra Samsø Rederis direktør, Carsten Kruse.

- Det er naturligvis ærgerligt, at vi er blevet nødt til at udskyde indsættelsen af hurtigfærgen mellem Samsø og Aarhus, men på nuværende tidspunkt er der ikke andet at gøre. Vi må, som alle andre, også forholde os til de udfordringer corona-epidemien bringer med sig, siger borgmester i Samsø Kommune, Marcel Meijer.

På grund af Udenrigsministeriets rejserestriktioner er det ikke muligt for Søfartsstyrelsen at rejse til Kina for at udføre de afsluttende test og den endelige godkendelse af færgen. Samsø Rederi har undersøgt mulighederne for at udføre test og kontrol i Danmark i stedet, men det vil være forbundet med mange risici og store usikkerheder. Derfor er det blevet besluttet, at hurtigfærgen må blive i Kina, til verden igen bliver åbnet efter corona-epidemien.

- Det er en rigtig træls situation, men der er for meget usikkerhed forbundet med først at teste færgen i Danmark, og derfor venter vi med at teste den, til det igen er muligt at rejse til Kina, siger direktør for Samsø Rederi Carsten Kruse.

Flydende forbindelser

Det er endnu uvist, hvornår det er muligt for Søfartsstyrelsen at komme til Kina for at udføre de afsluttende test. Men fragtes færgen først fra Kina i september, kan den tidligst indsættes i december, hvilket er absolut lavsæson.

Når der er udarbejdet opdaterede budgetter for indtægter og omkostninger, vil det blive besluttet i kommunalbestyrelsen, hvornår færgen skal indsættes for at sikre det bedst mulige økonomiske grundlag. Der vil blive udarbejdet budgetter, som tager udgangspunkt i flere opstartsdatoer fra først mulige dato efter hjemkomst i år 2020 samt et stykke ind i foråret i 2021.



Passagertallet på Tunøfærgen begrænses

Frem til 13. april vil Tunøfærgen kun tage 35 passagerer med pr sejlads for at forbygge smittespredning med corona-virus på øen. Den generelle opfordring fra Odder Kommune, som Tunø hører til, er, at øens sommerhusejere, sejlere og andre gæster slet ikke besøger øen i de kommende uger.

- Færger er et af de steder, hvor man kan smitte hinanden, hvis mange rejser samtidig. Så vi begrænser antallet af passagerer på Tunøfærgen pr. sejlads til 35. Så kan alle sidde i behørig afstand af hinanden under overfarten, siger direktør for Social, Sundhed og Beskæftigelse, Jette Lorenzen.

- Er du sommerhusejer, sejler, eller påtænker du at tage på tur til Tunø i påsken? Så vil jeg opfordre til helt at lade være med at besøge øen. Vi vil gerne være med til at forhindre coronasmitten i, at sprede sig fra landsdel til landsdel. Lige nu er heldigvis Tunø smittefri, siger hun og fortsætter:

- Gennemsnitsalderen på Tunø er høj, så der er ingen grund til at løbe nogen risiko for tunboerne.



Stena Line lukker sin rute mellem Frederikshavn og Oslo lukker permanent

Stena Line lukkede tidligere på ugen færgeruten mellem Frederikshavn og Oslo midlertidigt på grund af grænselukninger og rejserestriktioner. Når grænserne åbner igen, vil ruten som følgevirkning af corona-virussen forblive lukket for at sikre den kritiske fragtvirksomhed

Den nuværende situation med grænselukninger og rejserestriktioner på tværs af flere lande som følge af corona-virus epidemien har medført, at Stena Line, ligesom mange andre virksomheder i transport- og rejsebranchen, oplever et dramatisk fald i bookinger. Virksomheden i Skandinavien er hårdest ramt, og det har tvunget rederiet til at måtte tilpasse omkostningerne for at sikre den kritiske fragtvirksomhed. Ruten Frederikshavn-Oslo har været lukket siden 14. marts, og ruten nedlægges nu permanent.

- Det er en historisk hård situation, som tvinger os til at tage svære beslutninger. Ruten Frederikshavn-Oslo er stort set udelukkende afhængig af passagertrafikken og den vigtige højsæson om sommeren. Vi har gjort vurderingen, at vi mister hele højsæsonen i år, og vi har simpelthen ikke råd til at vente og håbe på næste sommer. Det er derfor med et tungt hjerte, at vi nu lukker ruten mellem Frederikshavn og Oslo permanent, siger Niclas Mårtensson, der er administrerende direktør for Stena Line.

Flydende forbindelser

Færgen Stena Saga har siden 1994 besejlet ruten, som nu lukkes. Knap en halv million passagerer rejser årligt på ruten, hvoraf langt størstedelen af passagererne kommer fra Norge. Nedlægningen af ruten vil berøre 30 medarbejdere på Stena Line's norske kontor. Stena Saga, som indtil sidste lørdag besejlede ruten, sejler på svensk flag med svensk personale ombord. De svenske medarbejdere, der bliver berørt af lukningen, er allerede inkluderet i de i alt 950 afskedigelser i Sverige, der blev varslet mandag.

De øvrige danske ruter mellem Frederikshavn og Göteborg samt mellem Grenaa og Halmstad påvirkes ikke af nedlægningen. På disse ruter sejler færgerne fortsat med fragt og passagerer med et anerkendelsesværdigt formål med skærpede forholdsregler i overensstemmelse med myndighedernes anbefalinger. Ruterne forventes at vende tilbage i fuld drift når coronavirus-situationen er under kontrol.

Stena Line foretager i øjeblikket en vurdering af forretningen i samtlige regioner på grund af den dramatisk faldende passagertrafik og kan ikke udelukke, at der vil komme flere nedskæringer eller ændringer i sejlplaner og rutenetværket.

- Vi er en del af den kritiske infrastruktur, hvorfor vores hovedfokus er at holde varestrømmene i gang og sikre den vigtige fragtförretning mellem Danmark og Sverige samt på vores øvrige ruter i Europa, siger Niclas Mårtensson.

Fakta om ruten Frederikshavn-Oslo:

- Fra lørdag 14. marts lukkede Stena Line for både passager- og godstrafik på ruten mellem Frederikshavn og Oslo, som besejles af færgen »Stena Saga«. Ruten lukker nu permanent
- Ruten startede i 1979 og er siden da blevet betjent af tre forskellige skibe, alle navngivet Stena Saga
- Næsten en halv million passagerer rejser årligt via ruten, hvoraf størstedelen kommer fra Norge, hvor skibet Stena Saga populært kaldes "Danskerbåden"
- Blandt de loyale kunder er der oprettet en Facebook-gruppe kaldet "Stena Sagas Venner", som har over 12.000 medlemmer



Flere tager vandvejen over Kattegat

I 2019 havde færgerederiet Molslinjen 3.492.698 passagerer og 1.351.558 personbils-enheder med på sine hurtigfærger på ruterne mellem Jylland og Sjælland. Dermed kan rederiet notere fremgang for hurtigfærgerne for 10. år i træk

Da tallet i 2018 var 3.225.571 millioner passagerer, er der tale om den en stigning på 8,3 procent.

- Det betyder, at vi for 10. år i træk leverer øget sammenhængskraft i Danmark. Det viser, at vores koncept er rigtig og langtidsholdbart, siger Molslinjens administrerende direktør, Carsten Jensen.

Sidste år havde hurtigfærgerne 1.351.558 personbiler med – det er en stigning på 5,3 procent i forhold til 2018.

I 2019 sejlede Molslinjen 7.640 afgangse mellem Jylland og Sjælland, hvilket var 122 flere afgangse end året før. Molslinjen peger på, at netop fokus på frekvens er en af forklaringerne på fremgangen de seneste ti år.

- Det giver vores gæster den ønskede fleksibilitet, så de kan rejse, når de vil. Der er aldrig særligt længe til den næste færge, siger Carsten Jensen.

I 2020 har Molslinjen har planlagt at sejle 7.964 afgangse , hvilket er en stigning i antallet af afgangse på 4,2 procent i forhold til 2019.

Færgerute til Halmstad er blevet godt modtaget

Lørdag 1. februar åbnede det svenske færgerederi Stena Line sin nye færgerute mellem Grenaa og Halmstad. Ruten har ifølge rederiet fået en succesfuld start med en stigning i bookinger på mellem 20 og 50 procent i forhold til 2019, hvor rederiet sejlede mellem Grenaa og Varberg

Åbningen af den nye færgerute mellem Grenaa og Halmstad blev fejret med en stor åbningsfest, som tiltrak tusindvis af borgere såvel som borgmestre og ministre på begge sider af Kattegat. Lidt over en måned senere viser den varme velkomst sig i antallet af bookinger med en stigning i bookinger på mellem 20 og 50 procent sammenlignet med den tidligere rute, der sejlede mellem Grenaa og Varberg i 2019. I alt forventer Stena Line en fordobling i antallet af rejsende og fragt i løbet af fem år.

De kommende reservationer viser ifølge rederiet, at successen fortsætter. Især danske kunder bidrager til stigningen i reservationer i løbet af foråret. I alt er der 50 procent flere bookinger fra Grenaa til Halmstad sammenlignet med samme periode sidste år, hvor færgen sejlede til Varberg.

- Danskerne har i den grad opdaget den nye rute, og i alt er der tusindvis flere danske turister, der planlægger at rejse til Halmstad i foråret. Det er et klart bevis på styrken i at samarbejde på tværs af grænser og udvikle sig sammen på begge sider af den nye Kattegatregion, siger Gitte Krog, der er Sales & Marketing Manager hos Stena Line.

Reservationerne fra Halmstad til Grenaa er frem mod sommeren 20 procent højere end tidligere, og sommermånedene viser også en stigning sammenlignet med sidste år.

- Vi er meget glade for, at den nye rute er blevet taget så godt i mod. Det viser, at der er stor interesse fra begge lande for at benytte muligheden til at sejle på tværs af Kattegat. Vi ser helt sikkert frem til den første højsæson med ruten, siger Gitte Krog.

Over halvdelen af Stena Lines forretning består af fragt, og den succesfulde start på færgeruten giver også fragtafdelingen hos Stena Line en positiv forventning til fremtiden.

- Lige nu transporterer vi de mængder, vi forventer, fra både svensk og dansk side, og vi er meget optimistiske for fremtiden, da der er en klar interesse fra markedet for at udforske de nye transportmuligheder og -løsninger, som færgeruten giver. Vi sidder med tre stærke kort på hånden, nemlig tid, penge og et lavere CO2-aftryk, som andre transportmuligheder ikke kan matche, siger Dan Røding, der er ansvarlig for fragttransporten på Stena Lines danske ruter.

Om den nye færgerute:

- Ruten Grenaa-Halmstad blev åbnet lørdag 1. februar 2020 og besejles af Stena Nautica, som er 135 meter lang og har plads til 900 passagerer samt 1.200 længdemeter til biler og lastbiler
- Sejladsen fra Grenaa til Halmstad tager ca. 4,5 timer

Magasinet Bus

Torsdag 27. februar 2020 - nummer 2 - 8. årgang

To vognmænd får ros

Læs mere side 40 - 43

Busdirektør om 29 el-busser til Aarhus

- Volvo ville gerne

Læs mere side 17 - 19

Trafikselskab optimerer
buskørsel i industriområder

Læs mere side 13

...er kører frem
...s taxi-selskab

Læs mere side 50 - 51

PlusTur i Ejby på Fyn

Læs mere side 44 - 45

...se har fået sit første letbanetog

...ederreportage side 60 - 67

Trafikselskab gør status
over arbejdsklausul

Læs mere side 57

Færgerute blev
hilst velkommen

Læs mere side 72 - 75

Gik du glip af Magasinet Bus 2 - 2020?
Så hent det her!