

Magasinet Bus

Torsdag 30. april 2020 - nummer 4 - 8. årgang *

Comfort-rejsen startede med en dagvogn

Læs mere side 48 - 54

Fjernbus-operatør kritiseres for at fylde busserne

Læs mere side 8

De hvide busser kørte for 75 år siden

Læs mere side 76 - 79

Persontransportorganisation:

Bus- og taxibranchen er hårdt ramt

Læs mere side 38 - 40

Nordjylland kører med tre brint-elektriske busser

Læs mere side 20

Corona-tiden er mindre miljøbelastende

Læs mere side 30

Udbud med samlet 57 busser koster mere

Læs mere side 14

Corona-tiden giver et godt miljøargument

I dette nummer af Magasinet Bus fortæller vi blandt andet om, at luftforureningen er faldet med omkring 35 procent, fordi indsatsen for at dæmme op corona-virussen har lagt en dæmper på vores brug af transport. Trafikken er faldet med omkring 40 procent, luftforureningen er blevet tilsvarende mindre.

Det er vel at mærke sket, selvom den kollektive transport fortsatte med at køre - i april dog efter en form for weekend-køreplan og med stort set uændret lastbiltransport.

Hvor er reduktionen så kommet fra, når de "osende" busser og lastbiler stadig har leveret transportydelser?

Vi kører mindre i vores personbiler.

Dermed står det tydeligt skrevet i den klare luft, at vi kan opnå en stor reduktion af luftforureningen og CO2-udslippet ved at se på personbiltrafikken.

Og en del af reduktionen kan klares ved, at vi ændrer vores adfærd. Og corona-tiden har vist, at vi godt kan ændre adfærd. En stor gruppe mennesker har arbejdet hjemmefra og holdt virtuelle møder.

Det har vi faktisk kunnet i en del år - men der skulle en virus fra Asien til, for at vi for alvor kom i gang.

De af os, der kører i egen bil til og fra arbejde og har bilen holdende på p-pladsen i arbejdstiden, kan skære 20 procent af vores miljøbelastningen, hvis vi kan arbejde hjemmefra en enkelt dag om ugen.

Den mindre trafik udløser også bedre fremkommelighed, så busserne i den kollektive transport har lettere ved at holde køreplanerne og dermed styrke positionen som en anden transportmulighed.

Det lyder enkelt.

Så opfordringen fra denne plads er, at vi skal lade os inspirere af corona-tiden - ændre vores adfærd og bruge fælles transport i langt større omfang end før corona-tiden her i 20-erne.

God læselyst.

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.

CROSSWAY LOW ENTRY NATURAL POWER

NATUREN ER I LUFTEN



BÆREDYGTIG FRA NATURENS HÅND

- Halvering af støj, NO_x reduceret med mere end en tredjedel og PM tæt på nul.
- Fås til biometan med op til -95% CO₂.
- Ingen begrænsninger for kørsel i bycentre eller forstæder.

OPTIMERET TCO

- Reducerede brændstofomkostninger takket være den nye Cursor 9 Natural Power på 360 hk.
- Let vedligeholdelse og dokumenteret driftssikkerhed arvet fra Crossway-serien.

SMART DESIGN

- Patenterede gastanke fuldt integreret i taget giver markedets laveste højde på 3.210 mm, der er perfekt til enhver rute.
- Konstrueret til maksimal stabilitet på vejen.

KOMFORT OG INDSTIGNINGSFORHOLD

- Let ind- og udstigning for passager i en flydende strøm.
- Brugervenlig adgang for bevægelseshæmmede.
- Varme og belysning skaber et komfortabelt miljø.

Kontakt os for at høre mere:



INTERCITY 2018

IVECO BUS

Your partner for sustainable transport



I dag holder fjernbusserne ved kantstenen langs Ingerslevsgade i København. Nu ligger der en aftale om at etablere en fjernbusterminal ved Dybbelsbro ikke så langt fra bussernes nuværende holdepladser.

Fjernbusterminal i København får penge af Staten

S-Regeringen, Radikale, SF, Enhedslisten og Alternativet er blevet enige om at øremærke 361 millioner kroner fra finansloven til en forbedring af den kollektive trafik - blandt andet til at etablere en fjernbusterminal ved Dybbølsbro i København. Meldingen bliver positivt modtaget hos organisationen Dansk PersonTransport

- Vi er utroligt glade for, at dette projekt, der har været vores hjertebarn længe, nu endelig lykkes. Vi vil gerne sige tak til alle partierne, og vi ser frem til den nye terminal, der virkelig kommer til at gøre en forskel for vores medlemsvirksomheder og især de mange rejsende, der vælger fjernbussen på deres rejse til og fra København, siger Michael Nielsen, der er administrerende direktør Dansk PersonTransport.

Dansk PersonTransport fremhæver, at antallet af passager i fjernbusser har været stigende og har skabt et øget behov for bedre forhold i Hovedstaden. Størstedelen af passagererne med fjernbusserne rejser ind eller ud af København, og det har med Dansk PersonTransports formulering "medført kaotiske tilstande på Ingerslevgade", når rejsende skulle til og fra busserne på tværs af og rundt om den almindelige trafik.

Derudover omfatter aftalen eksempelvis også et fælles stationsanlæg med omstigningsfaciliteter og bedre adgangsveje ved Ny Ellebjerg Station, der bliver et nyt centralt knudepunkt i Hovedstaden.

Politisk aftale skal forbedre den kollektive trafik

S-Regeringen, Radikale, SF, Enhedslisten og Alternativet er blevet enige om at udmønte 361 millioner kroner fra finansloven til en forbedring af den kollektive trafik. Pengene skal bruges på takstnedsættelser til unge og ældre, flere tog mellem Øst- og Vestdanmark, nattog mellem Danmark, Tyskland, Sverige og Belgien, et fælles stationsanlæg ved Ny Ellebjerg, medfinansiering af ny bus-terminal i København, en ny rolle for Passagerpuls og cykelfremme

- S-Regeringen prioriterer håndteringen af COVID-19 meget højt, og det er vores primære fokusområde lige nu. Vi må dog ikke glemme, at vi skal have endnu flere til at vælge den kollektive trafik, når vi igen får en normal hverdag. Derfor er jeg meget tilfreds med denne aftale, hvor vi blandt andet sænker taksten for unge og ældre brugere af den kollektive trafik, indsætter flere tog mellem landsdelene og etablerer et nyt rådgivningscenter for cykelfremme, siger transportminister Benny Engelbrecht.

Partierne er optaget af borgernes transportvaner, som bliver skabt i en ung alder. Derfor skal det være mere attraktivt for unge at benytte kollektiv trafik. I dag betaler unge mellem 16 og 19 år uden for uddannelse samt studerende på videregående uddannelser 666 kroner for et ungdomskort til kollektiv transport. Med aftalen sænkes egenbetalingen til 606 kroner om måneden.

- Mange unge er afhængige af den kollektive transport i hverdagen samtidig med, at de er en del af en generation, som virkelig gerne vil rejse mere klimavenligt og stoppe klimaforandringerne, og for dem betyder udgifterne til bus og tog altså en hel del for pengepungen. Hvis vi skal gøre de unges forhold til den kollektive transport så varmt og venkeligt, som muligt, så de også senere i livet fortsætter med at rejse grønt med bus og tog, så skal vi altså også skele til prisen på deres transport, udtaler transportordfører Anne Valentina Berthelsen (SF).

Derudover er god og tilgængelig kollektiv trafik vigtig for, at mange pensionister kan leve et aktivt liv. Nogle pensionister er afhængige af den kollektive trafik for at komme på indkøb, passe børnebørnene eller dyrke fritidsaktiviteter. Partierne er derfor enige om at afsætte 25 millioner kroner årligt fra 2021 til takstnedsættelser for pensionister, som udmøntes af trafikselskaberne.

- Enhedslisten har kæmpet hårdt for, at mimrekortet bliver bevaret. Det kan vi sikre med denne aftale! Samtidig kan pensionister på Sjælland, der ikke har mimrekort, få rabat i den kollektive trafik, hvis de benytter rejsekort. Og der afsættes penge til yderligere pensionistrabatter i hele landet. Og vi glæder os over, at det lykkedes os at finde penge til passagerernes talerør og vagthund, Passagerpuls, som ellers var truet af nedlæggelse. Aftalen er en styrkelse af den kollektive trafik og cyklismen og følger sporet fra det såkaldte "forståelsespapir", siger transportordfører Henning Hyllested (EL).

Partierne vil desuden indsætte ni ekstra daglige afgang i myldretiden over Storebælt med lyntog på hverdage og fire søndagsafgange, ligesom partierne er enige om at etablere et rådgivningscenter for cykelfremme for virksomheder. Cykling kombinerer nemlig mobilitet med motion og bidrager til at forbedre danskernes folkesundhed, samtidig med at det er en meget miljøvenlig transportform.

- For os har det været vigtigt med grøn handling på trængselsudfordringerne; vi har kæmpet for flere tog over Storebælt, investeringer i en fjernbus terminal og i at fremme cyklisme. Vi glæder os også over at unge i yderområder får billigere ungdomskort til den kollektive trafik, så de billigere kan rejse til deres uddannelsessted, siger transportordfører Andreas Steenberg (R).

Interessen for nattog som grønt alternativ til flyrejser er inden for de seneste år vokset markant blandt både borgere,

Kollektiv trafik

operatører og beslutningstagere. Nattog er et miljøvenligt alternativ på korte og mellemlange strækninger til destinationer på det europæiske kontinent. Partierne vil derfor afsætte penge til at medfinansiere og/eller på anden vis fremme indkøb af nattogtrafik mellem Sverige og Tyskland/Belgien med mulighed for ophold i Danmark.

- Jeg er rigtig glad for, at vi med denne aftale er med til at sikre, at vi igen får mulighed for at rejse med nattog mellem Danmark og vores nabolande. Nattog er en transportform, som danskerne længe ikke har kunnet benytte sig af, og som er et godt og grønt alternativ til at transportere sig på en fornuftig og afslappende måde, siger politisk leder Josephine Fock (Alternativet).

Antallet af fjernbusrejser har været stigende i en lang årrække. Fjernbusserne opererer i hele landet, men størstedelen af passagerne rejser ind eller ud af København, som er udfordret af, at der ikke er ordentlige standsningsforhold for busserne og de rejsende. Derfor vil partierne give et statsligt bidrag til en ny busterminal ved Dybbølsbro Station, ligesom partierne har aftalt at medfinansiere et fælles stationsanlæg med omstigningsfaciliteter og bedre adgangsveje ved Ny Ellebjerg Station, som bliver et nyt centralt knudepunkt.

Og så skal Passagerpulsens være tovholder for fem nye regionale passagerråd og skal i samarbejde med disse arrangere fem årlige passagerkonferencer for derigennem at sætte fokus på de regionale udfordringer og muligheder inden for den kollektive trafik.

Interesserede kan se aftalen om udmøntning af reserve til initiativer inden for kollektiv trafik **her**:

Enhedslistens transportordfører kommenterer aftale om kollektiv trafik

Partierne bag finansloven har indgået en aftale, som udmønter 360 millioner kroner til den kollektive trafik og cyklisme. Enhedslistens transportordfører, Henning Hyllested, der har ført forhandlingerne for Enhedslisten, er glad for resultatet, som blandt andet betyder, at pensionisternes "mimre-kort" bevares

- For Enhedslisten er det vigtigt, at kollektiv trafik er for alle. Derfor har vi sat hårdt ind for at bevare mimrekortet for pensionisterne. Og det er lykkedes. Samtidig med, at vi har sikret store rabatter til de pensionister på Sjælland, der ikke har mimrekort. Ligesom pensionisterne i hele landet tilgodeses, siger Henning Hyllested og fortsætter:

- Derfor er jeg glad for, at Ungdomskortet bliver sat ned i pris for de 16-19 årige, som ikke er under uddannelse og de unge på videregående uddannelser.

Derudover peger han på følgende:

- Det er lykkedes at opretholde Passagerpulsens, passagerernes talerør og vagthund, som ellers var truet af lukning
- Derudover styrker vi med aftalen den kollektive trafik med flere lyntog i myldretiden mellem København og Jylland/Fyn, nattog mellem Sverige og Europa med stop i Danmark, busterminal i København, fremme af cyklisme i virksomheder, bedre omstigningsmuligheder på Ny Ellebjerg station i København

Transportnyhederne har leveret nyheder i 20 år

Fredag 28. april 2000 begyndte vi at levere online transportnyheder. De første par år var det under navnet trafik-transport.dk, men udviklingen med online-nyheder gik hurtigt og efter et par år skiftede vi navn til transportnyhederne.dk - Danmarks første helt elektroniske transportmedie på internettet

Den nyeste nyhed før denne har nummer 69.889 og er dateret mandag 27. april. Det betyder, at vi siden starten for 20 år siden i gennemsnit har leveret lige under 10 nyheder dagligt - hver dag - 24/7 365 dage om året.

Her på redaktionen, som i april 2000 og en del år frem bestod af nu afdøde journalist Per Grau i København og undertegnede i Aarhus, kan vi huske, at vi de første måneder kunne ringe til hinanden ved middagstid og spørge, hvad vi nu skulle lave.

De først måneder opdaterede vi siden to gange den ene uge og tre gange den anden. Der var ganske enkelt færre virksomheder, organisationer og myndigheder, der var online i foråret 2000.

Men det ændrede sig meget hurtigt. I sensommeren 2000 begyndte vi at levere nyheder dagligt i hverdage. Og vi fik følgeskab af andre medier, som hidtil havde haft deres hovedfokus på papir-aviser og magasiner.

Når vi på vores 20-årsdag sidder bag skærmen og ser på, hvad der er sket på transportområdet - både godstransport og persontransport - kan vi konstatere, at transportområdet er blevet mere bæredygtigt. Transportområdet har også flere gange vist, at det er med til at holde samfundet i gang - senest her i corona-tiden.

Men det bestyrker blot, hvad en kørselsdisponent en gang sagde til undertegnede, som den gang sad bag rattet i et stor eksportvogn tog:

- Landmandens mælk er ikke ret meget værd, hvis den ikke kan komme på mejeriet og videre ud i forretningerne. Det kræver transport, og transport gør varerne mere værd.

Det forhold er uændret - og vil nok også gælde de næste mange generationer.

For uanset om kunderne kommer til varerne - eller varerne kommer til kunderne - kræver det en eller anden form for transport.





Buspassagerer, der stod på FlixBusser i København blev forundret over, at de skulle sidde tæt sammen.

(Arkivfoto: Jesper Christensen)

Fjernbus-operatør kritiseres for at fylde busserne

TV2 og Jyllands-Posten kunne fornyligt berette om, hvordan passagerer i FlixBus' fjernbusser undrede sig over, at alle sæder blev besat på vejen mellem København og destinationer på Fyn og i Jylland. Artiklerne fik ifølge TV2 transportminister Benny Engelbrecht (S) til at indkalde FlixBus til et møde, hvor han ville indskærpe retningslinierne på persontransportområdet

- Ingen er undtaget, siger Benny Engelbrecht ifølge TV2.

TV2 og Jyllands-Posten skrev om flere passagerer, der havde oplevet, hvordan alle sæder i FlixBusserne blev optaget. Det skabte undren, da passagerne havde ventet, at der ville være frie sæder for at forebygge spredning af corona-virus i busserne.

En af passagerne, der har været med FlixBus, var Lukas Lykke.

- Jeg har gjort mig meget umage de sidste tre uger, gået store buer uden om andre, sprittet hænderne af, holdt mig hjemme. Og alt det er spildt, når man sætter sig ind i en bus i tre timer, sagde Lukas Lykke ifølge TV2.

Trafikselskaberne, DSB og FlixBus' konkurrent på ruten mellem Aalborg og København - KombardoExpressen - holder alle igen med billetsalget, så kapacitetsudnyttelsen ligger på omkring halvtredsprocent af det normale.

Til Jyllands-Posten forklarede FlixBus blandt andet, at selskabet:

"...er nødt til at overveje den økonomiske levedygtighed for os og vore buspartnere, som er hårdt påvirket af den aktuelle situation"

"...arbejder tæt sammen med sundheds- og regeringsmyndigheder og følger deres råd."

På FlixBus web-side skriver selskabet følgende om tiltag i forbindelse med corona-situationen:

"Ud over den grundige rengøring af vores busser, der udføres ved afslutning af hver tur, overvåger vi konstant de statsligt udstedte regulativer og er klar til straks at iværksætte nye retningslinjer for vejtransport over lange afstande fra de ansvarlige myndigheder.

Nogle af de gennemførte foranstaltninger af FlixBus inkluderer: boarding gennem bagdør, blokering af de to første rækker bag chaufføren, passagerernes egen håndtering af bagage og indtjekning, hvor muligt, for at reducere direkte kontakt.

Vi beder vores rejsende om at følge de nuværende anbefalinger fra de offentlige myndigheder, ikke at rejse, hvis man føler sig syg, og at sørge for at hoste og nyse i sit ærme og undgå at røre sit ansigt.

Ny bekendtgørelse skal lægge loft over antal passagerer i fjernbusser

Alle skal deltage i indsatsen mod spredning af corona-virus - både borgere og virksomheder. Sådan lyder budskabet endnu en gang fra S-Regeringen. Tirsdag 21. april om morgen var det transportministeren, der var budbringer, fordi JyllandsPosten og TV2 har kunnet berette om fyldte fjernbusser, hvor myndighedernes opfordringer ikke er blevet fulgt

Siden begyndelsen af marts har myndighederne i Danmark opfordret Rigets borgere til kun at foretage de mest nødvendige rejser. Udbydere af den kollektive trafik er ligeledes blevet opfordret til at være med til at begrænse trængslen ved ikke at medtage for mange passagerer. Opfordringen var og er også møntet på fjernbusselskaberne og fjernbusoperatørerne.

- Jeg blev faktisk ret fortørnet over at se billederne med fyldte FlixBusser. Jeg syntes, at vores opfordringer om at undgå trængsel i den kollektive trafik har været ret klare og velbegrundede. Undgå smittespredning - følg sundhedsmyndighedernes anbefalinger, siger transportminister Benny Engelbrecht (S) og fortsætter:

- Jeg har derfor bedt sundheds- og ældreministeren om at udstede en bekendtgørelse om tilladt maksimalbelægning i fjernbusserne. Herefter må fjernbusserne på intet tidspunkt være mere end halvt fyldte. Påbuddet gælder fra i dag.

Benny Engelbrecht går ud fra, at fjernbusselskaber og fjernbusoperatørerne vil overholde påbuddet.

- Men hvis de mod forventning ikke gør, så vil deres tilladelse til at drive fjernbuskørsel blive inddraget, siger Benny Engelbrecht.

Bekendtgørelse om maksimal tilladt belægning i fjernbusser som led i håndtering af Coronavirussygdom 2019 (COVID-19)

I medfør af § 12 a i lov om foranstaltninger mod smitsomme og andre overførbare sygdomme, jf. lovbekendtgørelse nr. 1026 af 1. oktober 2019, som ændret ved lov nr. 208 af 17. marts 2020 og lov nr. 359 af 4. april 2020, fastsættes efter forhandling med transportministeren:

§ 1. I en bus, der anvendes til fjernbuskørsel, må der, uanset tilladelser udstedt efter § 22 i lov om trafikskaber, på intet tidspunkt medtages mere end halvt så mange passagerer, som bussen har siddepladser til.

§ 2. Ved tilladelsesindehaverens overtrædelse af § 1 tilbagekaldes tilladelsen udstedt efter § 22 i lov om trafikskaber, medmindre særlige forhold taler imod.

Stk. 2. Tilbagekaldelse af en tilladelse sker indtil den 11. maj 2020.

Stk. 3. § 24, stk. 3, i lov om trafikskaber finder anvendelse ved tilbagekaldelser efter stk. 1. § 24, stk. 1, 2 og 4, i lov om trafikskaber finder ikke anvendelse ved tilbagekaldelser efter stk. 1.

§ 3. Bekendtgørelsen træder i kraft den 21. april 2020.

Stk. 2. Bekendtgørelsen ophæves den 11. maj 2020.

Sundheds- og Ældreministeriet, den 20. april 2020

Magnus Heunicke

/ Brit Gotthard Jensen

Den midlertidige bekendtgørelse gælder frem til 11. maj 2020.

Bekendtgørelse om begrænset antal passagerer i fjernbusser kan læses på nettet

Fra tirsdag 21. april må fjernbusser maksimalt medtage halvt så mange passagerer, som bussen har siddepladser til. Færdselsstyrelsen har offentliggjort en bekendtgørelse, hvor reglerne om begrænsning af antal passagerer i fjernbusser er opført. Bekendtgørelsen har en begrænset varighed

Begrænsningen af passagertallet blev indført efter flere eksempler på fjernbusser, hvor passagertallet lå over 50 procent af kapaciteten og dermed ude af trit med hensigten i myndighedernes retningslinier for at forebygge spredning af corona-virus.

Fra 21. april og frem til 11. maj må der ved fjernbuskørsel på intet tidspunkt medtages mere end halvt så mange passagerer, som bussen har siddepladser til.

Belægningsbegrænsningen gælder for hver enkelt bus, på samtlige afgang og på den fulde rute.

Kollektiv trafik

Der må ikke på noget tidspunkt på en rute opstå en situation, hvor antallet af passagerer overstiger halv belægning i forhold til antallet af siddepladser i bussen.

Begrænsningen af antal passagerer er med til at sikre, at fjernbusserne kan anvendes sundhedsmæssigt forsvarligt. Hvis der sker overtrædelse af reglerne vil tilladelsen til fjernbuskørsel blive tilbagekaldt, medmindre særlige forhold taler imod.

Begrænsningen gælder indtil 11. maj, hvor bekendtgørelsen udløber.

Hvis man som passager i en fjernbus oplever, at der på noget tidspunkt på rejsen er flere end halvt så mange passagerer med, som der er siddepladser til, opfordrer Færdselsstyrelsen til, at man kontakter styrelsen.

Færdselsstyrelsen fører tilsyn med, at belægningsbegrænsningen bliver overholdt. Det sker ved, at styrelsen stikprøvevis vil anmode fjernbusoperatører om oplysninger om bussen/busserne på en konkret rute, herunder belægningsprocent i den enkelte bus og en oversigt over antal solgte billetter med angivelse af på- og afstigningssted, samt oplysninger om den benyttede bus.

Oplysningerne skal udleveres til Færdselsstyrelsen straks, da formålet med tilsynet er at dæmme op for spredning af coronavirus.

Mulighed for ophør af rute

Hvis en fjernbusoperatører finder det nødvendigt at afbryde betjeningen eller ophøre med én eller flere ruter på baggrund af den nuværende situation i Danmark, er det muligt at afbryde serviceringen af en rute midlertidigt eller fuldstændigt at ophøre med ruten.

Det kan ske i henhold til paragraf 7 i bekendtgørelse om rutekørsel med henvisning til ganske særlige omstændigheder i forbindelse med corona-situationen.

Færdselsstyrelsen skal i så fald modtage besked om afbrydelse, genoptagelse eller ophør af en rute.

Såfremt en fjernbusoperatør giver meddelelse om ophør af en rute, vil tilladelsen til fjernbuskørsel blive tilbagekaldt.

Ønsker operatøren senere at genoptage en ellers ophørt rute, skal der på ny ansøges om tilladelse til fjernbuskørsel ved Færdselsstyrelsen.

Interesserede kan læse bekendtgørelsen **her**:





Fjernbusselskab retter ind efter nye regler

FlixBus - selskabet med grønne og orange fjernbusser - som for et par uger siden kom i søgelyset for at fylde busserne mere end hensigten i myndighedernes retningslinier i corona-situationen, retter ind og indfører de nye regler om et maksimalt passagertal på 50 procent af kapaciteten i de enkelte fjernbusser

Af Jesper Christensen

Fredag 17. april kunne JyllandsPosten og TV2 berette om passagerer i FlixBusser, der følte sig overraskede og utrygge over, at busserne blev fyldt eller næsten fyldt. Ifølge TV2 forklarede FlixBus, at selskabet var nødt til at tage hensyn til selskabets og busoperatørernes økonomi.

Tirsdag 21. april lyder det fra fra FlixBus, at:

“Sikkerhed og velvære for vores passagerer er vores primære bekymring i disse uforudsigelige tider. FlixBus indarbejder derfor hurtigt de nye regler fra Sundheds- og Ældreministeriet om det maksimalt tilladte antal reserverede pladser i fjernbusserne”

FlixBus fremfører videre, at corona-situationen har påvirket driften af fjernbusserne markant, da rejsemønstret blandt passagererne har ændret sig, da passagerne har fulgt myndighedernes opfordring til at begrænse deres rejseaktivitet mest muligt.

Kollektiv trafik

FlixBus har gennem de seneste uger oplevet et fald i antal passagerer, så den gennemsnitslige belægningsgrad ligger på 30 procent.

Derfor kom et stigende passagertal i påskeferien fra fredag eftermiddag 3. april til og med mandag 13. april ifølge FlixBus som en overraskelse.

- Uheldigvis reserverede mange passagerer plads i sidste minut, hvilket betød, at vi på nogle afgange havde flere passagerer end forventet. Vi må indrømme, at det overraskede os, og at vi desværre ikke havde tid nok til at indsatte ekstra busser, lyder det fra Jelena Jovanovic, der er PR Manager Nordics hos FlixBus.

- Vi beklager dybt over for de passagerer, der har følt sig utrygge, siger hun videre.

Hun fremhæver videre, at FlixBus i samarbejde med organisationen Dansk PersonTransport har indført en række tiltag, der skal være med til at dæmme op for spredning af corona-virus - eksempelvis hyppigere rengøring, ind- og udstigning af bagdøre, blokering af de to forreste sæderækker bag chaufføren, opfordring til passagerne om at holde afstand i eventuelle køer og om bord på busserne. For at sikre god afstand mellem chauffører og passagerer, skal passagerne også selv håndtere deres bagage, mens chaufførerne ikke kontrollerer fysiske billetter, men tjekker passagerens navne på afstand.

I forbindelse med de nye regler om maksimalt 50 procents belægning i busserne oplyser FlixBus, at selskabet har foretaget en række ændringer i sit bookingsystem for at kunne leve op til de nye regler.

- Vi fortsætter aktivt med en positiv dialog med de relevante myndigheder for at sikre løbende sikkerhed ombord på vores busser. Vores mål er at sikre den bedst mulige sikkerhed og velvære for vores passagerer samt at gøre vores bedste for at hjælpe med den løbende gradvise åbning af dansk økonomi på en sikker og kontrolleret måde, lyder det fra Jelena Jovanovic.

Fjernbus-selskab blev tvunget til at afvise passagerer med billet

Tirsdag morgen 21. april måtte FlixBus afvise flere passagerer, der havde købt billet til en af selskabets fjernbusser fra København, fordi transportministeren havde fået udsendt en bekendtgørelse, der dikterede, at der højst måtte være passagerer på hveranden sæde i den enkelte fjernbus med henvisning til indsatsen mod corona-virus

Reglerne om maksimalt antal passagerer i fjernbusser kom efter at Jyllands-Posten og TV2 fredag 17. april uge kunne berette om, at flere passagerer i FlixBusser havde følt sig utrygge ved, at busserne blev fyldt godt op, selvom retningslinierne fra myndighederne var, at der skulle være god plads i den kollektive trafik.

Efter et virtuelt møde med transportminister Benny Engelbrecht (S) i løbet af den efterfølgende weekend ville selskabet ifølge dr.dk ikke gå med til at reducere antallet af passagerer i busserne. Derfor så ministeren sig nødsaget til at indføre et forbud mod, at busselskaber fylder busserne mere end 50 procent af det, de egentlig har plads til. Hvis et selskab bryder reglen, risikerer selskabet at miste sin tilladelse til at drive fjernbuskørsel.

Bekendtgørelsen trådte i kraft tirsdag morgen 21. april.

Ifølge dr.dk kørte FlixBus trods omtalen stadig med fyldte busser søndag 20. april.

Bekendtgørelsen er midlertidig og løber frem til 11. maj.



Nordjyllands Trafikselskab - her illustreret med et billede fra Hjørring med en bus med trafikselskabets nye bemaling - har haft en række ruter i udbud.

Udbud med samlet 57 busser koster mere

Nordjyllands Trafikselskab, NT, har afgjort et udbud, der samlet omfattede 57 busser og 55.000 kø-replantimer for Frederikshavns bybusser plus lokale og regionale ruter i Brønderslev, Frederikshavn, Mariagerfjord og Thisted kommuner. Udbuddet stillede blandt andet krav om fossilfri busdrift for by-busserne i Frederikshavn

Udbuddet omfattede omkring 6,8 procent af NT's samlede buskørsel og blev udbudt både som A- og B-kontraktkørsel.

A-kontraktbusserne, som omfatter bybuskørsel i Frederikshavn, blev udbudt med krav om fossilfrihed i henhold til NT's grønne strategi, og løsningen bliver to busser, der kører på biogas, og to busser, der skal overgå fra at køre på fossil diesel til at køre på HVO-diesel.

For A-kontrakternes vedkommende medfører de valgte tilbud en prisstigning på 14 procent, som til dels var ventet blandt andet på grund af krav om en fossilfri løsning samt den almindelige pris- og lønudvikling.

For B-kontrakterne var der en stor variation i prisudviklingen fra kommune til kommune, men med en generel prisstigning på 9 procent. Prisstigningen tilskrives den almindelige pris- og lønudvikling samt, at NT har indført krav om en maksimal busalder på 16 år for at øge kvaliteten af busmateriellet på lokalruterne.

Kollektiv trafik

NT oplyser, at 5 virksomheder kom med 5 bud på A-kontraktkørslen, mens 17 virksomheder kom med i alt 92 bud på B-Kontraktkørseln.

De indkomne tilbud er evalueret ud fra tildelingskriteriet laveste pris i henhold til udbudsvilkårene, og på den baggrund er kontrakterne tildelt entreprenørerne som oplistet nedenfor.

pakke nr.	rute nr.	Entreprenør	Kommende entreprenør	Timer	Busser
40	Frederikshavn By	Jørns Rutetrafik	Jørns Rutetrafik A/S	8538	4
515	Frederikshavn By	Ny	Jørns Rutetrafik A/S	4299	4
11	102	Vebbestrup Turistfart	Olesens Busser	694	1
41	409,419,FR12,(99)	Jørns Rutetrafik	Hirtshals Turistfart	3841	3
42	404,407,414,417	Jørns Rutetrafik	Brdr. Davidsen Rute og Turistservice A/S	2828	4
230	213 (212)	Keolis-Tylstrup	Brdr. Davidsen Rute og Turistservice A/S	1247	1
265	265	Terndrup Taxa & Turistbusser	Brdr. Davidsen Rute og Turistservice A/S	1761	1
271	271 (600)	Stoltzes Rute & Turistbusser	Solsidens Turistfart ApS	825	2
276	276	Keolis-Tylstrup	Brdr. Davidsen Rute og Turistservice A/S	830	1
278	278	Hørby Rute & Turistbusser	Solsidens Turistfart ApS	717	1
454	439,440,442,448,454, 462	NY	Olesens Busser	4787	6
460	460, 470	Midtbus Jylland A/S	Hobro-Døstrup Turist	721	1
461	461, 4000	Midtbus Jylland A/S	Midtbus Jylland A/S	777	1
463	463	Midtbus Jylland A/S	Midtbus Jylland A/S	717	1
464	464, 4000	Midtbus Jylland A/S	Midtbus Jylland A/S	805	1
468	468, 4000	Døstrup Turistfart	Hobro-Døstrup Turist	563	1
573	74,273,274,973X	NY	Hørby Rute & Turistbusser I/S	1770	3
574	74, 212	Jørns Rutetrafik	Jørns Rutetrafik A/S	309	1
811	331,312,314 (310,TH3)	Arriva	Morsø Bustrafik I/S	3432	2
815	315,325,335	Veslæs Busser	Morsø Bustrafik I/S	1903	3
816	316,326,333 (321E)	Morsø Taxi & Turistfart	Morsø Bustrafik I/S	2771	4
817	317	Veslæs Busser	Morsø Bustrafik I/S	566	1
818	318,319,328,329 (321)	Morsø Taxi & Turistart	Morsø Bustrafik I/S	3346	4
824	324,330,331,332 (320)	Veslæs Busser	Morsø Bustrafik I/S	2601	4





I Frederikshavn har der kørt busser med grøn profil - både farvemæssigt og miljømæssigt.

(Arkivfoto: transportnyhederne.dk)

Politisk flertal indgår aftale om grønne busser og klimasamarbejdsaftaler

S-Regeringen, Radikale, SF, Enhedslisten og Alternativet er blevet enige om en aftale, der udmønter 75 millioner kroner til grønne regionale busser, ligesom transportministeren skal indgå klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik med landets største kommuner. Begge tiltag skal være med til at accelerere den grønne omstilling af bustrafikken frem mod 2030

Transportminister Benny Engelbrecht (S) og transportordførerne fra Radikale, SF, Enhedslisten og Alternativet har aftalt, hvordan de 75 millioner kroner, der er afsat i finansloven til en grøn buspulje, bedst kan bidrage til at gøre den kollektive bustrafik mere bæredygtig. Det er aftalt, at buspuljen skal prioriteres til grøn omstilling af den regionale bustrafik og bustrafik på øer

- Regeringens primære fokusområde lige nu er håndteringen af COVID-19. Men når hverdagen vender tilbage, er det vigtigt, at vi får gjort den kollektive trafik endnu grønnere, end den er i dag. Derfor er jeg meget tilfreds med, at vi har indgået en aftale, som skal være med til at sætte yderligere gang i den grønne omstilling af bustrafikken rundt omkring i hele landet, siger transportminister Benny Engelbrecht.

Som led i den nye aftale skal der også indgås såkaldte klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik med landets største kommuner. Det er parternes forhåbning, at de store kommuner vil være bannerfører for den grønne omstilling, og at de øvrige kommuner og regionerne vil følge trop. Aftalerne skal være med til at sikre, at der bliver lagt en ambitiøs plan for grøn omstilling af den samlede kollektive busstrafik frem mod 2030. Der kan dog også være tale om andre transportelementer end busser såsom indkøb af grøn taxikørsel eller omstilling af den kommunale bilflåde.

- Vi startede med et finanslovsudspil uden et eneste grønt initiativ, men endte med en aftale, der tager nogle skridt i forhold til vores mål om 70 procent CO2-reduktion. Investeringerne i klimavenlige busser er et af vores resultater, og vi er glade for, at vi kan få de penge ud at rulle, siger transportordfører Andreas Steenberg (R).

Den regionale buskørsel er karakteriseret ved lange ruter på tværs af kommunegrænser. Det kan gøre det sværere og mere omkostningsfuldt at finde grønne løsninger. Derfor er regional buskørsel og buskørsel på øer også prioriteret i den nye aftale.

- Vi er specielt glade for, at buspuljen bliver forbeholdt regionerne. Det er dem, der har de største udfordringer med den grønne omstilling af buskørslen, og samtidig dem, der har færrest penge til at investere i den kollektive trafik. Aftalen her sikrer, at regionerne kommer med på vognen, og er endnu et skridt i omstillingen af transportsektoren i en grøn retning, siger transportordfører Henning Hyllested (Enh).

Der er meromkostninger forbundet med omstilling af buskørsel til grøn trafik. Derfor bliver det med den nye aftale også muligt for regioner og øer at søge om midler i den grønne buspulje til dækning af deres meromkostninger i forbindelse med den grønne omstilling af busstrafikken.

- Der er virkelig brug for en samlet strategi for den grønne omstilling af busstrafikken, så den bliver mere klima- og miljøvenlig så hurtigt som muligt. Til efteråret samler vi trådene, og så må der stilles krav til de kommuner, som skal have mere end et kærligt skub bagi for at komme i gang. Men nu tager vi et første skridt og laver klimasamarbejdsaftaler med landets største kommuner om deres planer samtidig med, at vi giver hjælp til grønnere busstrafik på øerne og de lange, regionale ruter på tværs af kommunegrænserne, som er noget af det sværeste og mest omkostnings-tunge at gøre grønne. Bagefter kigger vi på, hvad vi mere kan gøre, siger transportordfører Anne Valentina Berthelsen (SF).

Den grønne omstilling af den kollektive trafik er i gang. Ved indgangen til 2020 var der 342 mere bæredygtige busser på de danske veje - svarende til ca. 10 procent af den samlede busflåde til kollektiv trafik - som kørte på bæredygtige energiformer som for eksempel el, biogas eller biodiesel.

- Jeg er glad for, at vi har opnået enighed om at udmønte endnu en del af finansloven til den grønne omstilling. Med denne aftale fremmer vi den grønne kollektive trafik og antallet af busser på grønne energiformer på tværs af landet og sikrer klimasamarbejdsaftaler med landets største kommuner, siger politisk leder Josephine Fock (Alt).

Aftale om klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik og grøn buspulje til regionale busser og øer kan ses **her**:

Faktaark om Klimasamarbejdsaftaler grøn kollektiv trafik kan ses **her**:

Faktaark om Grøn buspulje til regionale busser og øer kan ses **her**:



Busproducent og busoperatør:

Brændselceller skal forlænge bybussens rækkevidde

Busoperatøren SWEG med hovedsæde i Lahr/Schwarzwald i Sydtyskland, har sammen med Daimler med hovedsæde i Stuttgart, underskrevet en hensigtserklæring, der skal bane vejen for at få en eCitaro-bybus ud at køre med et brændselscellesystem, der kan øge aktionsradiussen

Den nye eCitaro med tilføjelsen REX - Range Extender - som SWEG skal have ud at køre, vil blive den første serieproducerede Mercedes-Benz eCitaro REX. Den nye bus, som dermed både bliver batteri-elektrisk og brint-elektrisk, skal leveres i 2022.

I løbet af de seneste år har Mercedes-Benz markeret sig med elektriske løsninger til både gods- og passagertransport. Med det nye samarbejde om at få en Mercedes-Benz eCitaro REX ud at køre, tager den tyske koncern endnu et skridt eller to mod dieselmotorens suppleant og en mulig afløser.

Mercedes-Benz har siden præsentationen af den første eCitaro arbejdet videre på de elektriske drivlinier til busser. I løbet af 202 vil Mercedes-Benz levere batteriløsninger, der øger bussernes aktionsradius mellem opladningerne med

blandt andet Solid-State-batterier. Med et brændselscellesystem, der ud fra brint producerer strøm til bussens driveline, vil rækkevidden blive øget yderligere.

Ind til leveringen af den første serieproducerede Mercedes-Benz eCitaro REX vi SWEG arbejde på at udvikle et koncept for forsyningen af brint til bussen.

SWEG har over 400 busser i drift - både bybusser og regionalbusser. Selskabet, der også er togoperatør inden for både passager- og godstransport, beskæftiger godt 1.300 medarbejdere.

20 kinesiske el-busser kører ud i Odense i 2021

Trafikselskabet FynBus har på vegne af Odense Kommune forlænget aftalen med operatøren Kelolis. Som et led i aftalen vil der i 2021 komme 20 el-busser ud på vejene i Odense. Busserne skal erstatte de ældste dieselbusser i Odense og dermed bidrage til at køre den kollektive transport i Odense mere bæredygtig

De 20 el-busser skal leveres af kinesiske Yutong, som i efteråret 2019 leverede en række el-busser til busoperatøren Anchersen i Hvidovre. Busserne, der skal køre i Odense, bliver 12 meter lange og får plads til 66 passagerer - heraf 33 siddepladser. Alle 20 busser er udstyret med elektriske handicapramper.

FynBus og Odense Kommune fremhæver, at el-busser giver store fordele for både klima og miljø. De udleder hverken CO₂, partikler eller kvælstof lokalt, da de kører på den strøm, der er i elnettet. Efterhånden som andelen af vedvarende energi i elnettet forøges, bliver busserne mere og mere klimavenlige.

Når letbanen i Odense kører i slutningen af 2021, skal antallet af bybusser reduceres. Busflåden vil derefter bestå af 20 el-busser, 18 hybridbusser og 14 dieselbusser, som overholder den nyeste miljøstandard.

De nye el-busser vil blive opladt på garageanlægget på Gammelsø. Da de vil blive leveret med en batterikapacitet, der kan dække en hel dags energibehov, skal der ikke etableres ladestationer i bybilledet ved endestationerne.





Belgiske Van Hool har leveret de tre brint-elektriske busser, som blev sat ind i den kollektive trafik i Nordjylland 20. april.

Nordjylland kører med tre brint-elektriske busser

Mandag 20. april kørte Danmarks første tre brintbusser officielt ud i den kollektive trafik i Nordjylland. Det skete på initiativ fra Region Nordjylland og Aalborg Kommune, som via EU-projektet 3Emotion de kommende tre år vil afprøve brintbusser som en klimavenlig teknologi og transportform til gavn for både miljøet, passagererne og erhvervslivet. Den første af de tre brint-elektriske busser, der er produceret og leveret af belgiske Van Hool, kom til Danmark 10. marts efterfulgt af de to andre kort tid efter

I ugerne fra 10. marts og frem til 20. april var busserne gennem en række omfattende testkørsler på udvalgte ruter - både med og uden passagerer. Resultaterne var så tilfredsstillende, at man i Region Nordjylland med glæde kunne sætte de tre nye brintbusser ind som en fast del af landsdelens kollektive trafik.

- Vi er stolte af at kunne gå forrest og tilbyde rejsende i Nordjylland at tage bussen med endnu grønnere samvittighed end før, siger regionsrådsformand Ulla Astman (S) og fortsætter:

- De nye busser kører på brint, som er produceret med vedvarende energi, hvilket både reducerer CO₂-udledningen markant og samtidig helt fjerner partikelforurening i nærmiljøet, fordi busserne kun udleder vanddamp.

Det er Region Nordjylland, som er landets første klimaregion, der sammen med Aalborg Kommune står bag initiativet med et fælles ønske om at gå forrest i den grønne omstilling af Danmarks tunge transport - herunder den kollektive trafik. Initiativtagerne har købt tre fabriksnye brintbusser, som i samarbejde med Nordjyllands Trafikselskab vil blive indsat på udvalgte bybusruter i Aalborg og regionalbusruter i Nordjylland i en testperiode, der forventes af vare tre år.

Initiativet er led i et stort EU-projekt ved navn 3Emotion, hvor i alt 29 brintbusser skal køre i London (GB), Aalborg (DK), Rotterdam (NL), Versailles (F) og Pau (F) for at undersøge potentialet i brint som et klimavenligt brændstof i kollektiv trafik.

Brint har potentiale som brændstof

Den tre-årige test af Danmarks første brintbusser er et skridt i retningen mod grøn omstilling af den kollektive trafik og øvrige tunge transport i Danmark. Kollektiv trafik samt transport af gods på landets veje står for omkring 25 procent af Danmarks CO₂-udledning.

Bliver forsøget en succes, sådan at brint som brændstof kan rulles ud i stor skala, vil det være et vigtigt bidrag til, at Danmark kan nå målsætningerne i dels S-Regeringens klimalov 2020 og dels FN's klimaaftale, Paris-aftalen 2015. Førstnævnte har som målsætning, at Danmark reducerer sin udledning af drivhusgasser med 70 procent inden år 2030. Sidstnævnte har som målsætning, at alle medlemslandene reducerer deres CO₂-udledning med 40 procent inden år 2030.

Lidt om brint til køretøjer:

- Brint bruges ligesom batterier til at lagre elektrisk energi. Er brinten eksempelvis fremstillet ved at bruge strøm fra vindmøller eller solceller til at spalte vand til ilt og brint, er der tale om bæredygtig brint.
- I køretøjet ledes brinten til en system med brændselsceller, frigives der energi, som kommer ud af brændselscellerne som strøm, der så driver køretøjets el-motorer

Det er ambitiøse mål rummer både udfordringer og muligheder. Og Region Nordjylland hæfter sig især på det sidste, da det regionale erhvervsliv i Nordjylland er i førerfeltet for teknologi og know-how inden for vedvarende energi.

- Energi- og klimainitiativer er en drivkraft for erhvervsudviklingen i Nordjylland, og særligt inden for vedvarende energi står vi stærkt med virksomheder, der er specialiserede i blandt andet brint, brændselsceller og grøn omstilling. Når vi går forrest med Danmarks første brintbusser, er det derfor også med forventning om, at initiativet vil bidrage med viden og erfaringer, der kan bruges i nordjyske virksomheders udvikling og styrke deres position på det globale marked, siger Ole Stavard, der er formand for udvalg for Regional Udvikling i Region B





Indretningen af de nye svenske gasbusser fra Scania er inspireret af ønsker fra buspassagerne i Nordjylland.

Buspassagerer kan tage gas på CO2

Fredag 1. maj indsætter Nordjyllands trafikselskab (NT) 16 nye busser, der får deres energi fra biogas, på seks ruter i fem nordjyske kommuner. De nye biogasbusser giver den kollektiv transport i Nordjylland endnu et nøk fremad, når det gælder bæredygtighed, da biogasbusserne er CO₂-neutrale. Med busserne tager NT også endnu et skridt på vejen mod målet i trafikselskabets grønne strategi

I NT's forretningsplan har den grønne dagsorden en helt central rolle. Over de kommende år arbejder NT på at omstille busser, tog og flexbiler til mere miljøvenlige drivmidler. Ambitionen i den grønne strategi er, at alle større buslinjer skal være omstillet til mere miljøvenlige drivmidler inden udgangen af 2025. I forbindelse med det seneste større udbud af buskørsel blev ruterne 55, 56, 118, 200, 208 og 209 udbudt som biogasbusser. Busserne kommer til at køre på certificeret biogas og vil derfor være helt fossilfrie.

Der indsættes busser på biogas både nord og syd for Limfjorden. Ruterne er finansieret af henholdsvis Region Nordjylland og kommunerne Aalborg, Rebild, Jammerbugt, Hjørring og Brønderslev.

Hos Arriva i Aalborg, der skal køre de seks ruter, glæder man sig til at tage de nye busser i brug.

- Biogasbusserne er fabriksnye, og det i sig selv er altid en fornøjelse for chaufføren. Busserne er udstyret med den allernyeste teknologi, og så har de aircondition, hvilket helt sikkert vil glæde vores kunder. Vi oplever også, at busserne er noget mere lydsvage end den traditionelle dieselbus. Så alt i alt er køreglæden stor i de nye busser, siger Claus Børsting, der er driftschef for Arriva i Aalborg.

I foråret 2019 satte NT i gang i et større arbejde omkring indretning og bemaling af fremtidens nordjyske busser. I begge tilfælde spillede input og forslag fra kunderne en afgørende rolle.

I forhold til bemalingen af NT's by- og regionalbusser blev der gennemført en større analyse af, hvordan kunderne i Nordjylland orienterer sig i den kollektive trafik. Konklusionen på analysen var helt klar. Hvis det skal være lettere og mere enkelt for kunderne at benytte den kollektive trafik, skal der behov for en langt mere ensartet. De kommende fem år er alle nordjyske busser i udbud, og den nye ensartede bemaling vil blive introduceret i takt med at busserne udbydes. De første busser med den nye bemaling kørte på gaden i 2019 og med de 16 nye biogasbusser, vil man i Nordjylland kunne møde endnu flere busser, der er malet i de nye farver, som er inspireret af den nordjyske natur, kysten og det særlige lys, der findes i den nordligste del af Danmark.

Udover bemalingen har kunderne også spillet en afgørende rolle for indretningen af de nye busser. Indretningen blev blandt andet skabt i et virtuelt univers, hvor kunderne havde mulighed for at se og kommentere de forskellige indretninger. De nye busser har derfor et større flexareal til eksempelvis cykler og barnevogne, end tidligere, niveaufri adgang samt et større antal muligheder for USB-opladning i bussen.

- Med de 16 nye biogasbusser har vi samlet set 145 busser kørende på gaden med vores nye nordjyske bemaling. I juni 2020 har vi igen et større udbud, hvilket betyder, at vi med udgangen af 2021 har 220 busser i det nye design på gaden. Så kunderne har mere at glæde sig til de kommende år, og det er jo positivt i den her tid, hvor Corona fylder meget også i den kollektive trafik, siger Mette Henriksen, der er chef for kunder og salg i NT.

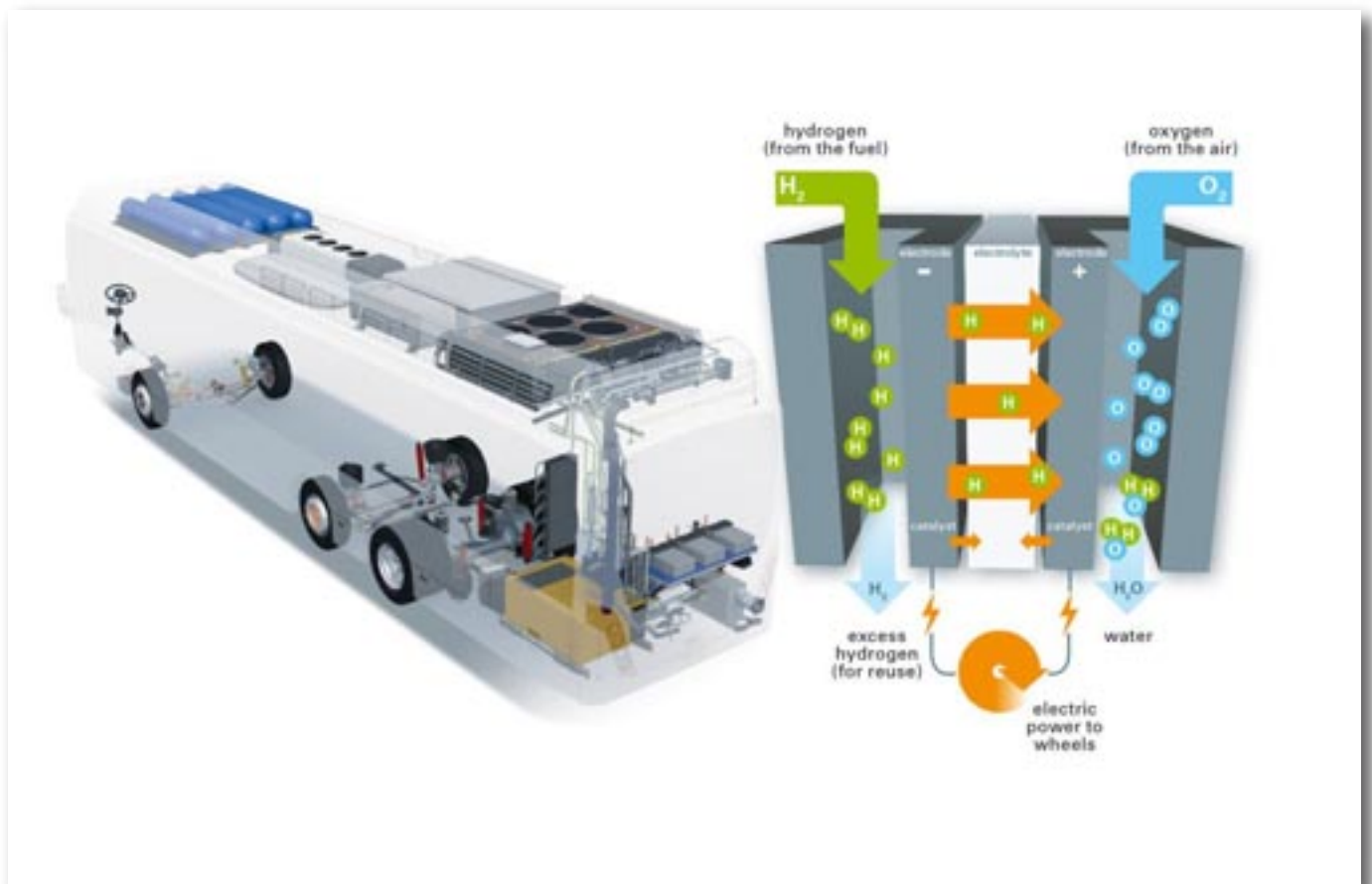
Hun peger på, at kørslen hos NT er normaliseret igen efter at have været reduceret i det meste af april som følge af corona-situationen. Kapaciteten i busser og tog er dog begrænset, da NT bestræber sig på at holde dem halvt fyldte. Hun fremhæver også, at man trygt kan benytte den kollektive trafik hvis man tager visse forholdsregler. Kunderne skal stadig benytte midterdøren, ind- og udstigning er efter princippet "Først ud, så ind", undgå kontant betaling og holde en god afstand til hinanden.

Hos NT peger man på, at den kollektive trafik skal opretholde det høje serviceniveau både under de nuværende betingelser og når tingenes tilstand er normaliseret. For den kollektive trafik er en vigtig del af den grønne klimadagsorden og afgørende for miljøet og den trængselsproblematik, som fylder meget hos alle danskere.

Fakta om flåden, der kører under NT:

- Flåden af busser er på 435 busser, mens flåden af tog er på 21 tog. Der til kommer omkring 800 personvogne, der varetager flextrafikken
- Togene hos Nordjyske Jernbaner transporterer over 2,7 millioner passagerer årligt, busserne har over 30 millioner påtignere, mens flextrafikken har 1,6 millioner afslatte brugere





Princippet i en brændselscelle, der leverer elektrisk energi til el-motorerne, der skal drive køretøjet frem. (Illustration: Van Hool)

Brintbusser har eget el-værk

Hvad er ligheden på el-busser og brintbusser. De er begge busser med elektriske motorer. Hvad er forskellen så? Det system, der leverer energi til el-motorerne. Hvor el-busser traditionelt er busser, der har batterier til at bære den elektriske energien frem, har brintbusser deres eget el-værk, som omformer den energi, som bliver udløst, når brint fra højtrykstanke på bussen reagerer med ilt fra luften og bliver til vand. Her på Magsinet Bus forsøger vi at være konsekvente og kalde brint-busser for brint-elektriske busser

Energien bliver omformet til elektricitet, som så ledes hen til bussens el-motorer. Ovenfor er en illustration fra belgiske Van Hool af en PEM (Proton Exchange Membrane).

“El-værket” fungerer på den måde, at brint-protoner passerer gennem en membran, der holder elektroner tilbage. Elektronerne må i stedet passere gennem cellen gennem et eksternt kredsløb, hvor der så bliver produceret elektricitet. Der er ingen udslip af skadelige stoffer ved processen i bussen. Eneste udslip er vand.

En anden fordel ved brændselsceller er, at de ikke har nogen bevægelige dele - og de støjer heller ikke.

Er brinten produceret ud fra bæredygtig energi til at spalte vand til brint og ilt (to H₂ og et O₂), kan brint-elektriske busser betegnes som bæredygtige.



(Foto: Storebælt)

Miljøvenlige køretøjer får rabat på brotaksterne

Et bredt politisk flertal i Folketinget - S-Regeringen, R, SF, V, DF, K og LA) - har besluttet at lægge erhvervsrabatterne på Storebæltsforbindelsen om, så der kun gives rabat til dem, der kører med de mest miljøvenlige køretøjer

I dag giver Storebæltsforbindelsen forskellige erhvervsrabatter - eksempelvis er en rabat baseret på, hvor mange ture virksomhederne har over Storebælt. Men med den politiske beslutning vil rabatterne fremover tilskynde brugerne til at køre med de mest miljøvenlige køretøjer. Aftalen betyder også en forenkling af rabatterne

Aftalen betyder, at der fremover kun gives rabat til køretøjer, der som minimum opfylder Euro 6-normen. Rabatten vil fremover være på 13 procent.

Samtidig bliver den omsætningsbestemte rabat afskaffet, så alle erhvervskunder får den samme rabat, uanset hvor mange ture der køres over Storebælt.

- S-Regeringen er primært optaget af håndteringen af COVID19 lige nu. Det ændrer dog ikke på, at vi skal tilskynde erhvervslivet til at bruge de mest miljøvenlige køretøjer, hvis vi skal nå vores ambitiøse klimamål. Derfor er jeg glad for, at et bredt flertal af Folketingets partier står bag en grøn omlægning af erhvervsrabatterne på Storebælt, så der kun gives rabat til de mest miljøvenlige køretøjer. Samtidig er det positivt, at både små og store virksomheder får adgang til rabatten, så det ikke kun er forbeholdt de store virksomheder, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Den grønne erhvervsrabat træder i kraft 1. oktober 2020.

Interesserede kan læse "Aftale om grøn erhvervsrabat på Storebæltsforbindelsen" [her](#):



Endnu en tankstation åbner for dieselolie produceret ud fra naturgas

Energiselskabet DCC Energi, der driver Shell-stationer i Danmark, åbner en helt ny Shell-motorvejsstation ved afkørsel 30 på Motorvej Rute 15 mellem Aarhus og Silkeborg. På den nye tankstation kan chauffører eksempelvis busser tanke GTL i stedet for diesel. GTL er baseret på naturgas i stedet for råolie og kan dermed hjælpe med at udlede væsentlig færre skadelige partikler.

Den nye station ved Silkeborgmotorvejen er den anden i Danmark, hvor Shell tilbyder det renere naturgasbaserede GTL-brændstof til de tunge køretøjer. Den første Shell-station med GTL ligger i Vordingborg.

- Vi oplever en stadig stigende interesse for GTL som et renere alternativ til diesel. Mange virksomheder og kommuner kører allerede på GTL, som de får leveret til deres hjemmetank, men så snart muligheden byder sig, vil vi også meget gerne tilbyde erhvervskunder at tanke GTL på Shell tankstationerne, siger Søren Møller Maretti, der er retaildirektør i DCC Energi.

Han forklarer, at brugerne af GTL oplever betydelig mindre røg og lugt, og at målinger viser op til 38 procent lavere partikeludledning, når tunge køretøjer kører på GTL.

En genvej til renere luft

GTL står for Gas-to-Liquids og er et flydende brændstof til dieselmotorer fremstillet af naturgas. I dag leverer DCC Energi store mængder GTL til danske erhvervskunder inden for transport, byggeri og kollektiv trafik.

GTL kan anvendes på samme måde som diesel. Selv i nyere maskiner, busser, både og lastbiler kan brugen af GTL sænke motorens udledning af skadelige partikler. Afhængig af motortype, filtersystem og maskinens eller transportmidlets anvendelse udleder GTL op til 38 procent færre skadelige partikler end almindelig diesel.

Polske brint-elektriske busser skal køre i Zuid-Holland

Busoperatøren Connexxion, der er en del af den fransk-baserede Transdev-koncernen, har bestilt 20 elektriske Urbino 12 bybusser med brint som energibærer hos den polske busproducent Solaris Bus & Coach S.A., der i september sidste år blev overtaget af spanske CAF Group

Polske Solaris har gennem de seneste produceret og leveret et stigende antal busser med el-motorer - de fleste med batterier som energibærere - færre med brint. Men Solaris mærker en stigende efterspørgsel efter brint-elektriske busser, hvilket ordren på de nævnte 20 Urbino 12 hydrogen-busser understreger.

Operatøren Connexxion vil indsætte de 20 nye brint-elektriske busser ind på ruter i områderne Hoekse Waard og Goeree-Overflakke i Zuid-Holland, der er Hollands folkerigeste provins og ligger ud mod Nordsøen. Bussene vil blive leveret, så de kan være i drift i slutningen af 2021. Med busserne følger en serviceaftale, der løber over 12 år

De brint-elektriske busser vil blive leveret med brændselsceller med en effekt på 70kW. Brinten, der skal få brændselscellerne til at producere strøm til bussernes el-motorer, vil blive lagret i gas-form i tryktanke i komposit-materiale på bussernes tag. Tankenes totale kapacitet vil være på 1.560 liter. Busserne har også et batteri, som fungerer som et lille energilager, så busserne har nok energi at tære på i spidsbelastningssituationer, hvor behovet er større, end brændselscellernes kapacitet.

Busserne skal tanke brint på et anlæg i busdepotet i Heinenoord, hvor private med brintbiler også kan tanke energi på deres biler.

De 20 brint-elektriske lav-entrebuser på 12 meter vil få 37 siddepladser, USB-stik, aircondition, inforskærme og plads til kørestole og barnevogne. Et specielt kamerasystem vil erstatte de traditionelle sidespejle og give chaufføren et bedre overblik bagud langs siderne.

Solaris fik fornyligt en ordre på 25 brint-elektriske busser af de tyske busoperatører WSW Mobil GmbH i Wuppertal og RVK i Köln. Sidste år afgav den italienske operatør SASA Bolzano en ordre på 12 brint-elektriske busser.

Brint-elektriske busser kan betegnes som CO2-neutrale, hvis brinten bliver produceret ud fra vedvarende energi.





Konkurrenter vil samarbejde om brint-løsninger til tunge køretøjer

Daimler Trucks AG og AB Volvo har indgået en indtil videre uforpligtende aftale om at skabe et nyt joint venture, der skal have fokus på udvikling og produktion af kommercielt bæredygtige brændselscelle-systemer til først og fremmest lastbiler og busser. Bliver aftalen ført ud i virkelighedens verden vil Daimler AG samle alle sine nuværende brændselscelleaktiviteter i det nye joint venture, mens Volvo-koncernen for et beløb på 600 millioner euro - omkring 4,48 milliarder kroner - vil få 50 procent i joint venture'et

- Transport og logistik holder verden kørende, og behovet for transport vil fortsætte med at vokse, siger Martin Daum, der er formand for bestyrelsen i Daimler Truck AG og medlem af bestyrelsen for Daimler AG.

- Med elektriske drivlinjer med energi fra batterier eller fra konvertering af brint til elektricitet via brændselsceller kan vi opnå reel CO2-neutral transport. For lastbiler, der skal kunne klare tunge transporter over lange afstande, er brændselsceller et vigtigt bud og en teknologi, hvor Daimler har opbygget en betydelig ekspertise gennem sin Mercedes-Benz brændselscelleenhed. Det fælles initiativ med Volvo-koncernen er en milepæl i at bringe brændselscelle-drevne lastbiler og busser ud på vores veje, siger han videre.

Martin Lundstedt, der er koncernchef i AB Volvo, peger på, at elektrificering af vejtransport er et nøgleelement i at levere et kulstofneutralt Europa og i sidste ende en kulstofneutral verden.

- Brug af brint som bærer af grøn elektricitet til at drive elektriske lastbiler i langdistanceoperationer er en vigtig del af puslespillet og et supplement til elektriske batterikøretøjer og vedvarende brændstoffer. Kombinationen af erfaringerne hos Volvo og Daimlers på dette område for at accelerere udviklingen er godt for både kunder og samfund, siger Martin Lundstedt og fortsætter:

- Ved at danne dette joint venture viser vi tydeligt, at vi tror på brintbrændselsceller til erhvervskøretøjer. Men for at denne vision skal blive realitet, er andre virksomheder og institutioner også nødt til at støtte og bidrage til denne udvikling, ikke mindst for at etablere den nødvendige infrastruktur til brintforsyningen.

Volvo Group og Daimler Truck AG vil være 50/50-partnere i det omtalte joint venture, der skal fungere som en uafhængig og selvstyrende enhed, da Daimler Truck AG og AB Volvo fortsat vil være konkurrenter inden for alle andre forretningsområder.

Men ved at lægge kræfterne vil de to koncerner kunne reducere deres udviklingsomkostningerne og fremskynde introduktionen af brændselscelle-systemer til tung transport og transport over lange afstande.

Daimler AG og AB Volvo peger på, at det i den nuværende økonomiske afmatning er blevet endnu vigtigere at samarbejde for at nå de bæredygtige mål inden for en overskuelig tidsramme.

Begge koncerner har som mål at have tunge køretøjer med brændselsceller i serieproduktion i anden halvdel af dette årti.

Den underskrevne foreløbige aftale er uforpligtende. Parterne forventer at have en endelig aftale på plads i løbet af tredje kvartal, så den kan lukkes inden udgangen af 2020.

Alle potentielle transaktioner er underlagt undersøgelse og godkendelse af de ansvarlige konkurrencemyndigheder.

Fakta om brændselsceller og brint som energi til køretøjer:

- Der er to hovedmåder til at producere brint på. Den ene er at benytte bæredygtig produceret elektricitet - eventuelt lokalt produceret på tankstationen - til at spalte vand (to vandmolekyler - H_2O - giver et iltmolekyle O_2 og to brintmolekyler H_2). Brinten samles op, mens ilten slippes ud i atmosfæren til senere brug.
- Brint kan også produceres ud fra naturgas, der kan være CO_2 -neutral biogas, der kan være produceret ved at opsamle CO_2 fra atmosfæren.
- En brintbrændselscelle omdanner den kemiske energi i brinten til elektricitet ved hjælp af den mængde ilt, der som nævnt ovenfor blev sluppet ud i atmosfæren til senere brug. Elektriciteten driver køretøjets elektriske motorer.
- For at brinten kan betegnes som bæredygtig skal den være produceret ved hjælp af bæredygtig produceret elektricitet - eksempelvis fra vindmøller og solceller.



Færre biler på vejene betyder mindre forurening. Mindre luftforurening betyder mindre belastning af luftvejene, og det betyder igen færre sygedage og forureningsrelaterede dødsfald.

Corona-tiden er mindre miljøbelastende

Forureningen fra vejtrafikken er faldet som følge af den generelle opfordring til at arbejde hjemmefra for at dæmme op for spredning af corona-virussen. Den mindre trafik, der også er blevet båret frem af lukkede uddannelsesinstitutioner, kultur-arrangementer, restauranter og caféer, betyder færre sygedage og et fald i antallet af for tidlige dødsfald på grund af luftvejsproblemer

Tiltagene for at nedbringe risikoen for smitte med coronavirus har indtil videre betydet en nedgang i vejtrafik på landsplan på ca. 40 procent, og en tilhørende nedgang i udledninger af luftforureningskomponenter fra vejtrafik på ca. 35 procent.

I et notat vurderer Forskere fra DCE - Nationalt Center for Miljø og energi ved Aarhus Universitet - at den renere luft vil spare over 60.000 sygedage og 80 for tidlige dødsfald i 2020 på grund af luftforurening fra vejtrafikken.

Notatet fra DCE bygger på tal fra Vejdirektoratet, der følger trafikken udvikling dag for dag på en række tællestationer i Danmark. Vejdirektoratet har offentliggjort trafiktal, der kan belyse effekten af indsatsen mod spredning af corona-virus.

Forskere fra DCE - Nationalt Center for Miljø og energi ved Aarhus Universitet har i et notat anvendt tallene til at udregne, hvordan den faldende forurening påvirker antallet af blandt andet sygedage og for tidlige dødsfald. Forskerne antager i deres beregninger, at den reducerede vejtrafik vil vare i en periode på tre måneder.

For at beregne, hvilken betydning faldet i luftforurening har for helbredseffekter i Danmark, har forskerne blandt andet benyttet tidligere beregninger gennemført med det såkaldte EVA-modelsystem og reduceret trafikken bidrag til helbredseffekterne.

Udledninger fra dansk vejtrafik fører til luftforurening, der kan spredes med vinden over store afstande, hvilket også giver Danmark luftforurening fra udenlandsk vejtrafik. Samtidigt sker der kemisk omdannelse af en række af de forskellige luftforureningsstoffer, ligesom en række af disse stoffer afsættes på land- og vandoverflader. Alle disse processer er medtaget i modellerne bag notatet.

Beregninger af helbredseffekter relateret til luftforurening indgår som et fast element i rapportering af det danske luftovervågningsprogram under NOVANA, hvor gennemsnitsværdier for dødelighed og sygelighed over tre år, som kan tilskrives luftforurening, opgøres på årlig basis.

I notatet anfører forskerne, at de har udført en skønsmæssig beregning af, hvordan helbredseffekterne i Danmark bliver påvirket af den reducerede vejtrafik under coronakrisen. Notatet præsenterer både tal for effekten af ændringer af udledningerne fra vejtrafikken i Danmark og for konsekvensen af tilsvarende ændringer i trafikken i de øvrige udland.

Der er store usikkerheder på vurderingerne - blandt andet fordi der endnu ikke er viden om, hvor lang tid restriktionerne i relation til corona-situationen vil vare ved, og fordi DCE ikke har eksakte tal for, hvor store ændringer der har været for vejtrafikken i det øvrige Europa.

Interesserede kan læse DCE- notatet "Coronakrisens effekt på omfanget af helbredseffekter relateret til luftforurening" [her](#):





Tysk bus- og lastbilproducent går i gang igen

MAN Truck & Bus, der er en del af den tyske VW-koncern, vil genoptage produktionen af lastbiler og busser, som blev sat i stå midt i marts som følge af corona-situationen. Det vil ske under omfattende sikkerhedshensyn

For at sikre de ansattes velfærd med hensyn til COVID-19 besluttede MAN Truck & Bus i midten af marts at stoppe produktionen af køretøjer. Under omfattende sikkerhedshensyn bliver fabrikkerne nu langsomt åbnet op igen.

Fabrikkerne har været lukket ned i næsten seks uger. Efter planen vil de fra mandag 27. april komme op at køre igen - i første omgang med reduceret kapacitet og med fokus på medarbejdernes sikkerhed. I den forbindelse er der blevet taget ekstra hensyn ved at skabe en generel hygiejnevejledning til de ansatte, større afstand mellem de ansatte, alternative gangpassager - og for nogle at benytte beskyttelsesudstyr.

- Over de seneste uger har vores afdeling for krisestyring arbejdet intensivt på at sikre forholdene på vores fabrikker, så de kan starte sikkert op igen. Vores største udfordringer har været at sikre stabil levering af reservedele fra vores leverandører, at arbejdsforholdene har høje hygiejne standarder samtidigt med, at vi så vidt muligt stimulerer salget af vores erhvervskøretøjer, siger Joachim Drees, der er administrerende direktør hos MAN Truck & Bus SE.

- Vores leverandører kommer fra alle EU lande. Derfor beder vi om support fra politikerne til at sikre en koordineret fremgangsmåde på tværs af EU til at genetablere markedet, siger han videre.



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.



Materiel

MAN Truck & Bus fremhæver, at de ansattes helbred og sikkerhed er den vigtigste prioritet.

- I henhold til dette har vi med vores afdeling for helbred og medarbejdersundhed igangsat mange organisatoriske ændringer, som sikrer den nødvendige sikkerhed, hygiejne og en minimum distance mellem de ansatte, siger Dr. Carsten Intra, der er Executive Board Member for Human Resources og Human Resources Director i MAN Truck & Bus SE.

Et fåtal af ansatte i både produktionen og administration vil på nuværende tidspunkt fortsætte med at arbejde på deltid eller benytte sig af fleksible arbejdstider, samt arbejde hjemmefra hvis muligt. Genåbningen af kontoret vil ske gradvist og efter tilrådede sikkerhedsforanstaltninger.

MAN Truck & Bus vil fortsat sikre at service netværket er operationelt for både MAN og Neoplan, så nødkøretøjer, leverancer og offentlig transport forsat kan holdes i gang.

MAN er en af verdens førende producenter af erhvervskøretøjer. MAN Truck & Bus Danmark A/S er et datterselskab i MAN koncernen og en del af VW Group. Det danske selskab beskæftiger 220 medarbejdere, som varetager salget og serviceringen af lastbiler og busser i Danmark. De 220 medarbejdere er fordelt på hovedkontoret i Storkøbenhavn og fem filialer.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



Du kan hente tidligere numre af Magasinet Bus **her**:

Nye MB Sprintere - Euro VI *Vi bygger din nye minibuss 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

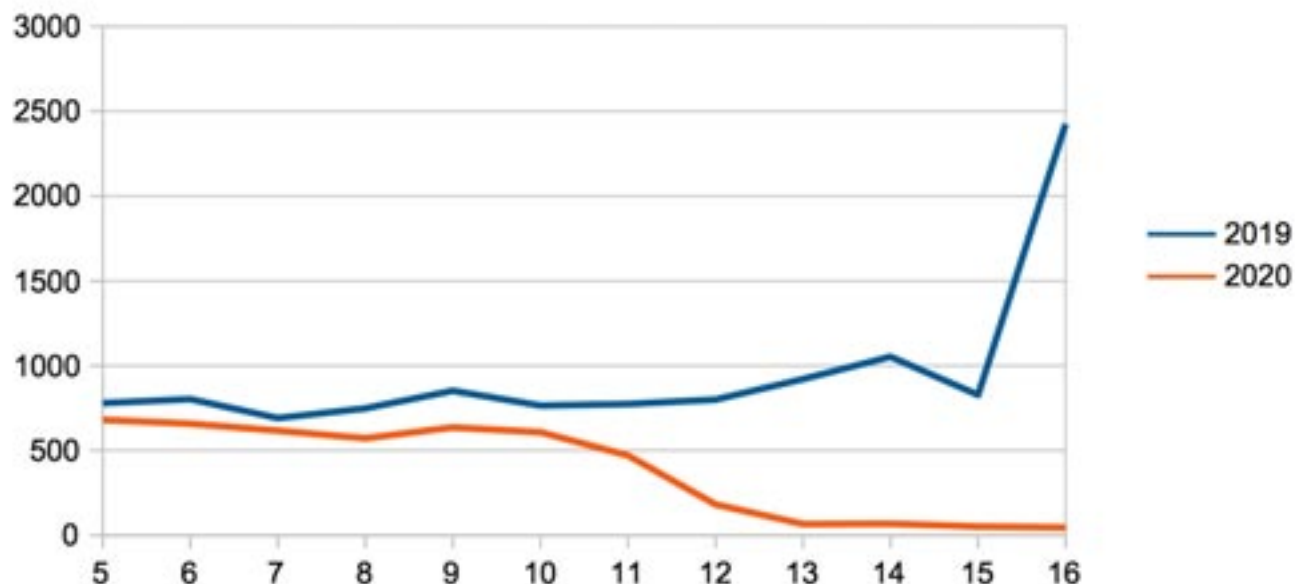
Salg: Sjælland

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

Ugetrafik - Busser uge 5-16 2019/2020



(Kilde: Storebælt. Grafik: Magasinet Bus)

Bustrafikken mellem øst og vest er faldet med over 90 procent

I ugerne 13 til 16 kørte der samlet 231 busser over Storebæltsbroen. I den samme periode sidste år var tallet 5.227. Både i år og sidste år faldt påsken i de nævnte uger

Faldet skyldes den aktuelle corona-situation med en række begrænsninger, der har lagt en dæmper på rejseaktiviteterne.

Påskeugen var sidste år i uge 16 sidste, mens den i år var i uge 15.

Trafikken i faktiske tak.

Uge	2019	2020
5	779	681
6	803	658
7	691	617
8	748	572
9	852	636
10	785	608
11	774	471
12	800	182
13	921	00
14	1053	68
15	828	52
16	2425	40

Persontransportorganisation ønsker længerevarende hjælp til busbranchen

S-Regeringen og Folketingets indsats for at dæmme op for yderligere smitte med coronavirus, betyder, at de fleste danske turistbusser holder stille. Organisationen Dansk PersonTransport forudser, at der vil gå lang tid før, turistbusserne er ude at køre i normalt omfang igen. Derfor slår organisationen til lyd for, at Staten eksempelvis hjælper turistbusbranchen ud over den tid, der er sat i de hidtidige hjælpepakker

Den tur, de danske turistbusvognmænd kører lige nu, er en nedtur. Grænserne er lukket, salingen turister kommer ind eller ud. Grupper, der skulle til sportsbegivenheder eller anden udflugt, skal ikke samles eller køres - ingen skal køres. Og alle planlagte ture aflyses

Det er billedet her og nu for de turistbusvognmænd, der har grupper og turistikørsel som deres forretningsgrundlag. Og der er udsigt til en meget lang nedtur. Vognmændene kommer direkte fra en vinter med traditionel lavsæson, og hvor der traditionelt tæres på opsparede midler eller kassekrediten. Under normale omstændigheder hentes hovedparten af årets omsætning i forårsmånederne april, maj og juni samt i september og oktober.

- Alle Dansk PersonTransports turistbusmedlemmer melder om tømte ordrebøger, og alle forventer, at omsætningen i denne sæson er tabt. Herefter står branchen foran endnu en vintersæson - uden omsætning. Det vil tage livet af den del af branchen, der stadigvæk er tilbage, hvis der ikke sættes ind med ekstra hjælp, siger administrerende direktør for Dansk PersonTransport, Michael Nielsen.

Dansk PersonTransport foreslår derfor, at politikerne uden tøven og helt konkret sikrer en udvidelse af hjælpepakken for selvstændige, så grænsen hæves fra 10 til 50 ansatte. Turistbusbranchen er arbejdskrafttung, så selv en lille vognmandsforretning med relativt få busser kommer hurtigt op over grænsen på 10 ansatte i sæsonen.

At hæve grænsen for ansatte vil sikre, at også turistbusvognmænd kan få kompensation for deres tabte omsætning og få noget at leve af i den lange periode, hvor de vil være uden indtægt.

Dansk PersonTransport foreslår også, at perioden, der er behov for hjælp, forlænges til april 2021. Turistbusvognmændene vil mærke effekterne af indsatsen mod corona-virus længe efter, resten af Danmark er gået i gang igen. For dem går det først i gang igen med den næste turist-sæson i april 2021, hvilket støttes af undersøgelsen som Tourism Economics har foretaget, hvor de estimerer, det tager indtil udgangen af 2022, før branchen er tilbage til normalen igen.

- Hvis ikke turistbusbranchen hjælpes igennem denne periode, så vil efteråret og vinteren blive et rent blodbad i branchen. Branchen er sæsonbetinget og afhængig af kunder, som er forsvundet ved de nødvendige love for at inddæmme COVID-19, siger Michael Nielsen.

Om Dansk PersonTransport - DPT:

- DPT er brancheforeningen for danske persontransportvirksomheder og repræsenterer omkring 2.000 vognmænd indenfor rute, turist, taxi, fjernbus og flextrafik.



Det er begrænsnet, hvor mange turistvognmænd landet over har at køre med. Men lidt er der dog, når en børnehave skal på udflugt.

Persontransportorganisation:

Bus- og taxibranchen er hårdt ramt

Taxi- og turistbusvognmændene har det slemt - rigtig slemt. Indsatsen for at dæmme op for spredning af coronavirus satte i løbet af få døgn i marts en stopper for udflugter og ture til og fra forlystelser, restauranter, caféer og sportsbegivenheder. Her på Magasinet Bus har vi fået en situationsrapport om, hvordan persontransporterhvervet har det - og en vurdering af, hvad de kommende måneder vil indeholde af udfordringer. - Situationen er forskellig fra sektor til sektor. Turistsektoren lukkede helt ned på et par dage, mens taxisektoren mistede omkring 80 procent af omsætningen. - Der er slemt for alle, men mest slemt i taxi- og turistbranchen, siger Michael Møller Nielsen, der er direktør for organisationen Dansk PersonTransport, som rummer både taxi- og busvognmænd

Af Jesper Christensen

Han peger på, at de busvognmænd, der baserer deres forretning på turistikørsel og ikke har aktiviteter på andre områder, holder helt stille.

Taxi-området, hvor mange vognmænd har aftaler med det offentlige om sygetransporter, har der stadig været så mange kunder i butikken, at nedgangen overordnet set har holdt sig på de nævnte 80 procent. Hvis det kan være nogen trøst. For nogle taxivognmænd er ramt virkelig hårdt - lige så hårdt som turistvognmændene.

Busrejser

For rutesektoren har klaret sig med færre skræmmere - Michael Møller Nielsen anslår, at tilbagegangen ligger på omkring 50 procent.

- Busserne hos de rene turistvognmænd står helt stille - fuldstændig stille, siger han og fortsætter:

- Det er kun hos de turistvognmænd, som har skolekørsel til deres turistbusser, der har nogle af deres busser ude at køre.

Og udsigterne til at få besat nogle af sæderne de kommende mange måneder er ikke lyse.

- Vi vurderer, at der ikke vil være mange skiglade mennesker, der har lyst til at tage på skitur til Ischgl eller andre steder i Østrig - eller i Norditalien til vinter, siger han og fortsætter:

- Og vi skal være heldige, hvis der kommer lidt national kørsel i sensommeren.

Michael Møller Nielsen vurderer, at der vil gå et års tid, før turistbusvognmændene vil kunne sige, at de nærmer sig et mere normalt aktivitetsniveau.

Når det gælder den traditionelle taxikørslen, peger han på, at denne del af branchen er helt afhængig af aktivitetsniveau i den øvrige del af samfundet - kulturlivet med teatre, biografer, museer, koncerter og sportsbegivenheder, restauranter og caféer - og turister fra ind- og udland.

- Men der sker ikke noget i øjeblikket, påpeger han.

Og når der atter begynder at være kunder, vil den enkelte taxi-vognmanden selv kunne klare at servicere dem til at begynde med. Der skal mere til, før taxi-chaufførerne atter kan sætte sig bag rattet.

De vognmænd, der kører for det offentlige med eksempelvis skolekørsel og flextrafik, får i takt med genåbningen af de lukkede dele af samfundet trinvist mere at lave.

- Det ligger vel på 30 procent i øjeblikket, siger Michael Møller Nielsen.

Ruteområdet er den del af persontransportområdet, der har klaret sig med færrest skrammer. Blandt andet takket være aftaler med trafikselskaberne, der sikrede fundamentet, selvom kørslen blev begrænset og passagertallet svandt ind.

- Rutesektoren er startet op igen, påpeger han.

Fremtiden er ukendt

De hjælpepakker, som S-Regeringen med Folketingets opbakning har fået sat sammen og givet til virksomhederne på en række betingelser har hjulpet på den første del af turen gennem corona-tiden. Men hvordan kommer virksomhederne videre på vejen mod mere normale tilstande.

Michael Møller Nielsen peger på, at nogle brancher har behov for mere specifikke hjælpepakker og med længere løbetid, da det eksempelvis vil tage længere tid for turistbusvognmændene at nå frem til den nye hverdag, der ligger og venter efter corona-tiden.

Han nævner løsninger, hvor virksomhederne kan komme i gang i takt med, at deres kunder melder sig på banen igen.

Han mener, at hjælpepakkerne i genåbningsfasen skal sættes sammen på en sådan måde, at virksomhederne ikke mister livet, fordi de er aktive på et område, der er sæsonafhængigt og derfor ikke kommer ordentligt i gang igen, hvis de nedlukkede dele af samfundet åbner i lavsæsonen og turistvognmændene begynder at tage kørsels ind igen - for "en svale giver ingen sommer"

Hvem vil eksempelvis tage på sensommer tur til skagen, hvis kalenderen siger oktober. Og de aflyste koncerter rundt i landet kommer først igen til næste år.

- Hjælpepakkerne til turistbusbranchen skal køre til næste sommer. Vi tror ikke på megen aktivitet for turistbusvognmændene i de kommende mange måneder. Lige nu er lysten til at sætte sig ind i en turistbus og tage på tur nok begrænset, siger Michael Møller Nielsen, der understreger, at uden hjælpepakker og initiativer, vil man se mange konkurser de kommende måneder.

Finansielle virksomheder og forsikringsselskaber har været positive

Michael Møller Nielsen fremhæver, at Dansk PersonTransport som organisation hurtigt var i kontakt med leasing- og forsikringsselskaber for at hjælpe med at få etableret løsninger på det finansielle område, der kunne lette presset på vognmændenes økonomi.

- De fleste af de leasing-selskaber, som vi har været i dialog med, har været indstillet på at lægge måneder på kontrakterne i den anden ende, siger han og peger på, at også forsikringsselskaberne har været imødekommende over for branchen med mere fleksibelt sammensatte forsikringer, der passer til den nye hverdag i corona-tiden.

- Noget af det første, vi som organisation tog fat i, var, hvordan medlemmerne kan begrænse deres omkostninger.

Hvad er det basale

Michael Møller Nielsen kommer også med bud på, hvad de næste måneder vil indeholde af problemstillinger, der skal afklares for at få det basale grundlag for den nye virkelighed på plads - for det er svært at tro, at verden kommer til at ligne den, vi kendte før corona-tiden.

Han peger på, at krydstogtskibene nok først begynder at lægge til kaj i danske havne en gang til næste år - og i et endnu ukendt omfang i både antal skibe og passagerer.

Han peger også på, at branchen kommer til at forholde sig til, hvor mange passagerer, man må byde velkommen i turistbusserne. Bliver der tale om 50 procent? Og hvad vil det betyde for priserne? Og hvordan er kravene på de hoteller, hvor gæsterne skal bo? Og hvilke muligheder er der for national turisme?

Og der bliver nok også krav om, at rengøringsniveauet skal et niveau op.

- Vi er i tæt kontakt med de andre turistorganisationer, men på nuværende tidspunkt er det er svært at se, hvordan det kommer til at se ud, siger han og fortsætter:

- Hvordan får vi lavet nogle scenarier, der peger på de forskellige trin i en gradvis genåbning.

Michael Møller Nielsen er fuldt og helt klar over, at det er svært for bus- og taxivognmændene at se, hvordan hverdagen skal komme i gang igen, og hvad de skal og kan gøre.



Fredag 28. april var det 20 år siden, at vi for første gang sendte transportnyheder ud på nettet.

Det vil vi gerne markere ved at give

fri adgang i maj og juni 2020

Du skal blot bestille et abonnement på transportnyhederne.dk ved at udfylde nedenstående formular og skrive "28042000" i feltet til bemærkninger.

Når den fri periode er slut, sender vi en abonnementsopkrævning på et årsabonnement, så du kan fortsætte med at få fuldt udbytte, når du besøger transportnyhederne.dk.

Klik her, læs mere og bestil dit abonnement!



Persontransportorganisation kommer med plan til genopretning af turistbusbranchen

En ny undersøgelse fra Dansk PersonTransport viser, at de vognmænd, der udelukkende kører med turistbusser, har mistet hele deres omsætning, siden samfundet gik på vågeblus for at dæmme op for spredning af corona-virus. 10 procent af dem er truet af lukning de næste tre måneder på trods af de omfattende hjælpepakker til lønninger og dækning af de faste omkostninger, som S-Regeringen med Folketingets opbakning har vedtaget og sat i værk. Yderligere 30 procent er truet af lukning senere i 2020, hvis den nuværende situation fortsætter de næste tre måneder, hvis hjælpepakkerne ikke forlænges. Derfor har Dansk PersonTransport langt en fem-punktsplan for genopretning af turistbusbranchen på bordet

Hos Dansk PersonTransport, DPT, mener man, at hvis hjælpepakkerne ikke forlænges og gøres tilgængelig for en større del af branchen, vil mindst 40 procent - 4 ud af 10 - af danske turistbusvognmænd være truet af lukning i år.

Organisationens analyse viser desuden, at for turistbusvognmænd med under 30 ansatte (årsværk) er det over halvdelen af vognmændene, som er truet af lukning i år som følge af corona-situationen, som er udgangspunktet for fem-punktsplanen fra DPT.

De fem punkter i genopretningsplanen er:

Forlæng lønkomensationen

Dansk PersonTransport foreslår:

- At modellen for lønkomensation forlænges for turistbusvirksomheder indtil april 2021
- At modellen for lønkomensation gøres mere fleksibel, så medarbejdere, der kan komme tilbage på deltid, kan gøre brug af ordningen

Udvidelse af og forlængelse af komensationen af de faste udgifter

Dansk PersonTransport foreslår:

- At modellen for komensation af faste udgifter til turistbusvognmænd, indtil grænserne åbnes, og forsamlingsforbuddet ophæves, kompenseres 100 procent, da de de facto kan betegnes som værende lukkede ved lov
- At hjælpepakken forlænges indtil april 2021 for turistbusvognmænd og udvides således, at virksomheder, der oplever omsætningsfald på 20 - 40 procent kompenseres 20 procent, 40 - 60 procent kompenseres 40 procent (nu 25 procent), 60 - 80 procent kompenseres 60 procent (nu 50 procent), 80 - 100 procent kompenseres 80 procent

Udvidelse og forlængelse af hjælpepakken til små selvstændige

Dansk PersonTransport foreslår:

- En udvidelse af hjælpepakken for selvstændige, så grænsen hæves fra 10 til 50 ansatte
- Forlænges af hjælpepakker indtil april 2021, hvor den næste turistsæson starter
-

Forslag til hjælp med likviditet

Dansk PersonTransport foreslår:

- At vægtafgift for turistbusser fremadrettet betales kvartalsvis i stedet for årligt, som det er i dag. Det vil sikre busvognmændene en varig likviditetsmæssig hjælp

Turismefremmende initiativer

Dansk PersonTransport foreslår:

- At der nedsættes en turisme taskforce, som skal fremme den nære/nationale turisme i en situation, hvor den globale turisme er svækket
- At der foretages investeringer i forbedringer for de besøgende på landets rastepladser
- At der oprettes en statslig infrastrukturpulje, der kan bidrage til investeringer i på- og afsætningsfaciliteter for turistbusser i centrale byer og på destinationer, hvor der kommer mange turistbusser

Interesserede kan læse Dansk PersonTransports genopretningsplan [her](#):

Dansk PersonTransport peger også på, at udsigterne til bedring inden for turistbranchen ser dystre ud. I begyndelsen af marts konkluderede OECD, at turismen er det hårdest ramte erhverv, og at det vil være påvirket i hele 2020.

Oxford Economics udregnede best case og worst case scenarier 16. marts. I deres best case scenario, hvor epidemien er inddæmmet efter fem måneder, vil turismen være kommet sig i 2022. I worst case-scenariet, hvor epidemien først er under kontrol efter otte måneder, vil turismeerhvervet først komme sig i 2023.

På de næste sider kan interesserede læse den fulde ordlys af genopretningsplanen fra Dansk PersonTransport.

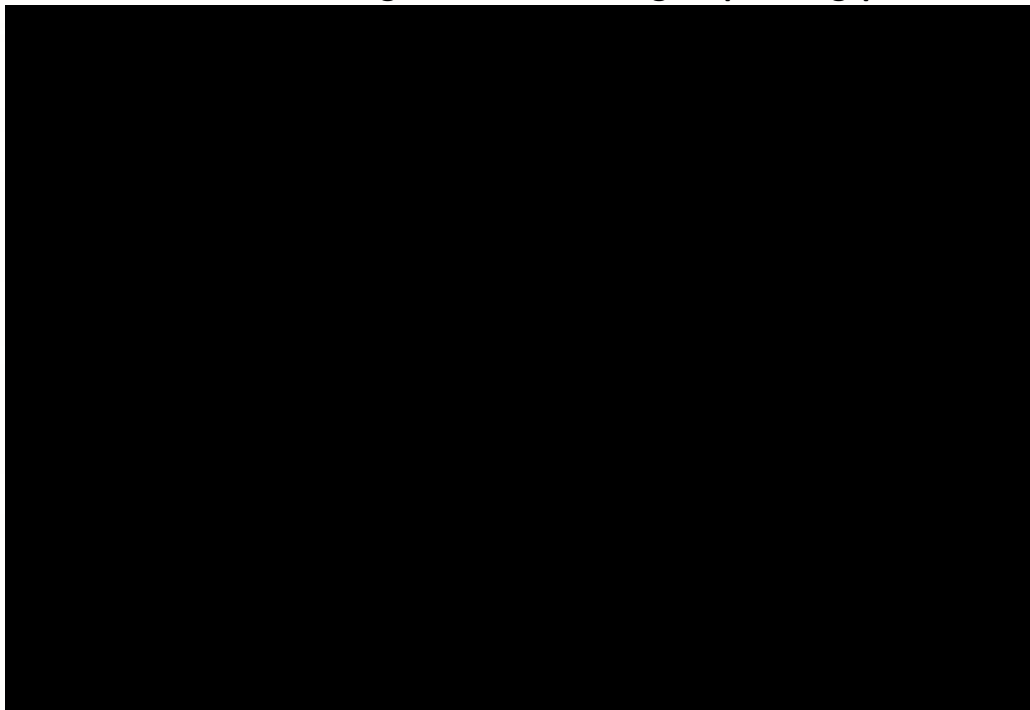


Få transportnyheder dagligt
direkte i din e-postkasse

for kun 1.596,00 kroner for 12 måneder

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

Turistbusbranchen lukningstruet: Behov for genopretningsplan



Under normale omstændigheder kører turistbusbranchen kunderne til store sportsevents og virksomhedsarrangementer, foreninger på udflugt, sportsforeninger til stævner, udenlandske turister til diverse seværdigheder, krydstogtgæster fra skibene til centrum og lufthavnen, de kører store grupper af pensionister og danskere på ferie i udlandet og meget mere. Fælles for alle de kørselsaktiviteter er, at de er lukket fuldstændigt ned, idet der ikke kommer nogen turister ind eller ud af landet, når grænserne er lukkede, foreninger af forskellige slags ikke afholder arrangementer [redacted], og når der ved lov er forsamlingsforbud og frygt for smitte.

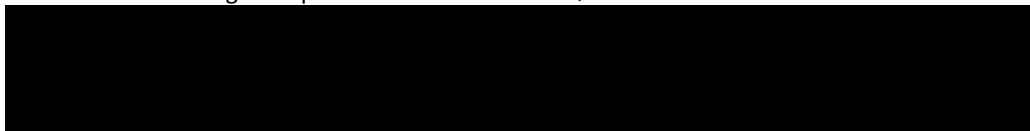
Det er billedet her og nu for de turistbusvognmænd, der har grupper og turistkørsel, som deres forretningsgrundlag, og der er desværre udsigt til en meget lang nedtur. Vognmændene kommer direkte fra en vinter, der er lavsæson, og hvor der traditionelt tæres på opsparede midler eller kassekreditten. Under normale omstændigheder hentes hovedparten af årets omsætning derfor i forårmånederne april, maj og juni samt i september og oktober.

Corona-krisens betydning for turismen er ikke til at tage fejl af, når OECD allerede 2. marts konkluderede, at turismen er det hårdest ramte erhverv, og at erhvervet vil være påvirket hele 2020. Siden da har situationen udviklet sig markant. Senest har UNWTO nedsat en 'Global Tourism Crisis Committee' til at tackle de udfordringer, turismen står overfor og de konsekvenser, det får.



Tourism Economics (Oxford Economics) har 16. marts ud fra et positivt scenarie om, at virussen er inddæmmet efter fem måneder, vurderet, at turismeerhvervet vil have kommet sig i 2022. I et negativt scenarie, hvor epidemien først forventes inddæmmet efter otte måneder og med yderligere restriktioner på rejseaktivitet, vurderes europæisk økonomi at gå i recession i 2020, og turismeerhvervet vil først have kommet sig i 2023.

I Dansk PersonTransport har virksomhederne ikke blot oplevet en omsætningsnedgang – de har egentlig de facto lukket. Enten som følge af forbud eller fordi der ingen gæster er. Både nedlukning og genstart giver en række omkostninger, men også investeringer i at åbne og tiltrække kunderne igen vil påvirke virksomhedernes økonomi.



Forlæng lønkomensationen

Mange turistbusvognmænd vil langt fra have omsætning til at holde alle medarbejdere beskæftiget, når den midlertidige lønkomensation udløber 9. juni. Skal danske turistbuschauffører fortsat sikres, og afskedigelser undgås, bør den midlertidige lønkomensation for turistbusvognmænd forlænges og gøres mere fleksibel, indtil starten af næste turistsæson, så medarbejderne kan fastholdes og komme i arbejde i takt med efterspørgslen.

Dansk PersonTransport foreslår:

- At modellen for lønkomensation forlænges, for turistbusvirksomheder, indtil april 2021.
- At modellen for lønkomensation gøres mere fleksibel, så medarbejdere, der kan komme tilbage på deltid, kan gøre brug af ordningen

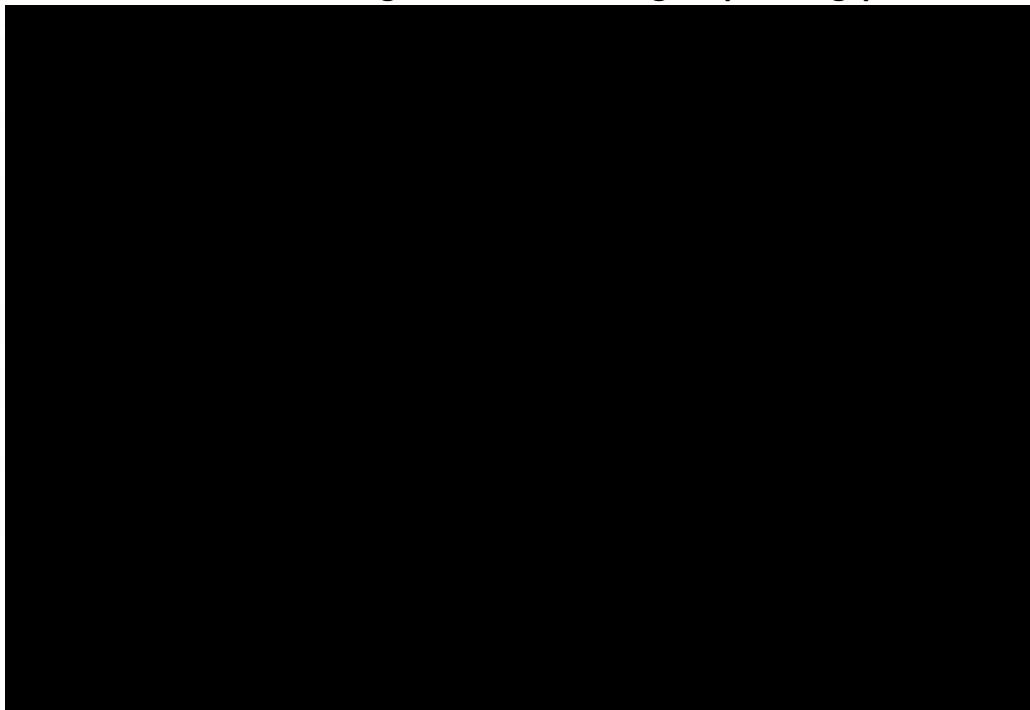
Udvidelse af og forlængelse af kompensationen af de faste udgifter

For mange virksomheder vil det tage lang tid at få fyldt ordrebøgerne igen. Møder, konferencer, fester, fødselsdage, ferierejser og meget andet planlægges med en længere tidshorisont, og der eksisterer en stor usikkerhed om, efteråret vil bringe en ny nedlukning af samfundet for at skærme mod corona-virussen. For at sikre at turistbusbranchen kommer på fode igen, skal muligheden for kompensation af de faste udgifter udvides og forlænges.

Dansk PersonTransport foreslår:

- At modellen for kompensation af faste udgifter til turistbusvognmænd, indtil grænserne åbnes, og forsamlingsforbuddet ophæves, kompenseres 100 %, da de de facto kan betegnes som værende lukkede ved lov.

Turistbusbranchen lukningstruet: Behov for genopretningsplan



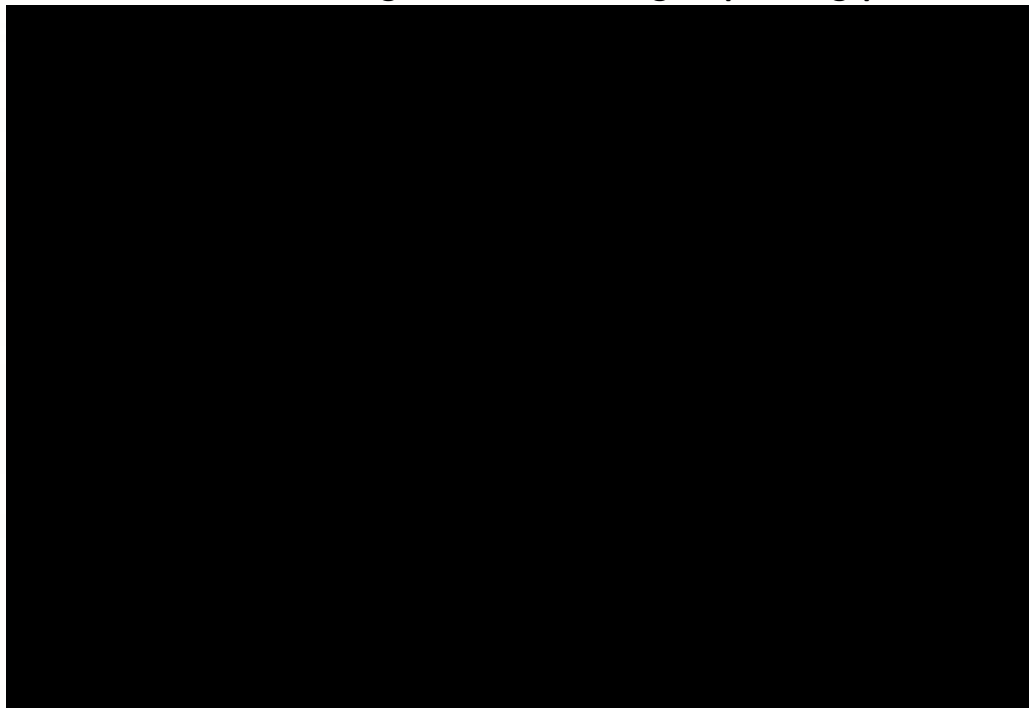
Under normale omstændigheder kører turistbusbranchen kunderne til store sportsevents og virksomhedsarrangementer, foreninger på udflugt, sportsforeninger til stævner, udenlandske turister til diverse seværdigheder, krydstogtgæster fra skibene til centrum og lufthavnen, de kører store grupper af pensionister og danskere på ferie i udlandet og meget mere. Fælles for alle de kørselsaktiviteter er, at de er lukket fuldstændigt ned, idet der ikke kommer nogen turister ind eller ud af landet, når grænserne er lukkede, foreninger af forskellige slags ikke afholder arrangementer [redacted], og når der ved lov er forsamlingsforbud og frygt for smitte.

Det er billedet her og nu for de turistbusvognmænd, der har grupper og turistkørsel, som deres forretningsgrundlag, og der er desværre udsigt til en meget lang nedtur. Vognmændene kommer direkte fra en vinter, der er lavsæson, og hvor der traditionelt tæres på opsparede midler eller kassekreditten. Under normale omstændigheder hentes hovedparten af årets omsætning derfor i forårmånederne april, maj og juni samt i september og oktober.

Corona-krisens betydning for turismen er ikke til at tage fejl af, når OECD allerede 2. marts konkluderede, at turismen er det hårdest ramte erhverv, og at erhvervet vil være påvirket hele 2020. Siden da har situationen udviklet sig markant. Senest har UNWTO nedsat en 'Global Tourism Crisis Committee' til at tackle de udfordringer, turismen står overfor og de konsekvenser, det får.

Dansk PersonTransport

Turistbusbranchen lukningstruet: Behov for genopretningsplan



Under normale omstændigheder kører turistbusbranchen kunderne til store sportsevents og virksomhedsarrangementer, foreninger på udflugt, sportsforeninger til stævner, udenlandske turister til diverse seværdigheder, krydstogtgæster fra skibene til centrum og lufthavnen, de kører store grupper af pensionister og danskere på ferie i udlandet og meget mere. Fælles for alle de kørselsaktiviteter er, at de er lukket fuldstændigt ned, idet der ikke kommer nogen turister ind eller ud af landet, når grænserne er lukkede, foreninger af forskellige slags ikke afholder arrangementer [redacted], og når der ved lov er forsamlingsforbud og frygt for smitte.

Det er billedet her og nu for de turistbusvognmænd, der har grupper og turistikørsel, som deres forretningsgrundlag, og der er desværre udsigt til en meget lang nedtur. Vognmændene kommer direkte fra en vinter, der er lavsæson, og hvor der traditionelt tæres på opsparede midler eller kassekrediten. Under normale omstændigheder hentes hovedparten af årets omsætning derfor i forårmånederne april, maj og juni samt i september og oktober.

Corona-krisens betydning for turismen er ikke til at tage fejl af, når OECD allerede 2. marts konkluderede, at turismen er det hårdest ramte erhverv, og at erhvervet vil være påvirket hele 2020. Siden da har situationen udviklet sig markant. Senest har UNWTO nedsat en 'Global Tourism Crisis Committee' til at tackle de udfordringer, turismen står overfor og de konsekvenser, det får.



Vognmand Lars Jensen lagde med hest og vogn i 1883 grunden til det, der i dag bærer navnet Comfort tours, hvor grundlæggerens oldebarn Jesper Rasch Jensen har greb om tømmerne.

Comfort-rejsen startede med en dagvogn

Jesper Rasch Jensen er fjerde generation i transportvirksomheden Comfort tours ApS i Odense. I øjeblikket holder virksomhedens ti busser alle hjemme på pladsen i Odense som følge af corona-situationen. Han har derfor god tid til at fortælle om virksomheden, der blev etableret af hans oldefar Lars Jensen, som i 1883 begyndte af køre med en dagvogn - der kan sammenlignes med en diligence - mellem Årup og Bogense samt Aarup og Assens på Fyn. Dermed kører Comfort tours nok ind som det busfirma, der har flest år på landevejene - snart 137

Af Jesper Christensen

I corona-tiden er telefonen her på Magasinet Bus blevet stedet for interviewet, selvom vi gerne var rejst til Odense for at møde busvognmanden ansigt til ansigt for at få en situationsrapport fra den del af persontransportområdet, der gerne vil servicere kunderne med komfortable rejser med store og små turistbusser, men hvor kunderne er længere væk, end øjet kan række.

Jesper Rasch Jensen kommer med en aktuel beretning om at drive en mindre busvognmandsforretning, som de seneste år har haft fuld fokus på turistikørsel med syv busser i den tunge ende, to i mellemklassen og en enkelt i den lette klasse.

Busrejser



Vognparken hos Comfort tours spænder som billedet viser fra turistbusser i den tunge ende og busser i mellemklassen - plus en enkelt bus i den lette klasse, som billedet ikke har med.

I normale tider beskæftiger Comfort tours fire-fem faste chauffører, som danner den daglige rygrad i forretningen. Der til kommer en halv snes chauffører, der sætter sig bag rattet, når højsæsonerne melder sig i foråret og efteråret.

Jesper Rasch Jensen forklarer, at det er mennesker, som har deres faste arbejde andre steder, efterlønnere og pensionister og som gerne vil have fornemmelsen af at have styr på bussen, servicere passagerne og fornemme, hvordan bussen "æder" den ene kilometer vej efter den anden på vej mod destinationen.

Men 2020 vil skrive sig ind i historien som et år, hvor hverdagen på én gang ændrede sig markant. Onsdag 11. marts meldte statsminister Mette Frederiksen (S), at S-Regeringen sammen med Folketingets partier var blevet enige om en lang række tiltag, der skulle dæmme op for en epidemi med corona-virus. En epidemi, der kunne overbelaste landets sygehuse med fatale konsekvenser for mange mennesker.

Tiltagene betød, at kunderne til busrejserne sagde fra. Den ventede højsæson forsvandt som dug for forårssolen, fordi rejseaktiviteterne rundt omkring i landet blev kraftigt reduceret eller helt indstillet.

- Vi kørte vores seneste tur 11. marts og har ikke kørt en eneste kilometer siden den dag, siger Jesper Rasch Jensen.

Kunderne - virksomheder, sportsklubber, kommunale kunder (skoler, uddannelsesinstitutioner og byråd på tur) - blev hjemme, for der var ikke noget at komme efter, da der i den anden ende blev lukket af for møder, sportsbegivenheder og besøg på andre virksomheder og institutioner.

- Det er noget af et vakuum, siger busvognmanden, der har arbejdet med transport siden 1983 - de seneste 26 år i Comfort tours, hvor han begynder 1. januar 1994. Den gang var det hans far og mor, der drev virksomheden. I dag er den ejet af Jesper Rasch Jensen og hustruen Susanne.

Jesper Rasch Jensen peger på, at selvom der ikke er kunder til komfortable rejser med selskabets busser, så holder komforten parat.

- I øjeblikket kan vi ikke levere komforten til vore kunder, og vi glæder os til mere almindelige tider, hvor folk efter-spørger komforten igen, siger han og fremhæver, at han sammen med sin hustru Susanne gennem de senere år har fornyet vognparken, så der blandt de ti busser kun er to ældre tilbage.

- Ellers er de alle Euro 6-busser, siger han.

Kunderne forsvandt med ét slag

Uanset alder og Euro-norm holder busserne hos Comfort tours stille. Hvor længe de vil gøre det, kan Jesper Rasch Jensen kun gætte på. Gætværk er ikke til megen nytte lige som det heller ikke nytter at give op og krybe sammen i fosterstilling, som Jesper Rasch Jensen udtrykker det.

- Vi må bare bevare roen og optimismen, siger han og konstaterer videre, at den aktuelle situation kommer til at koste. Bagefter handler det så om at tage fat. Men hvordan?

- Vi kan ikke tænke mange konstruktive tanker, for det hele holder stille.

En række arrangementer er blevet aflyst - Tinderbox i Tusind-årsskoven ved Odense, Heartland Festivalen i Slotsparken omkring Egeskov Slot på Midtfyn, Smukfest i bøgeskoven ved Skanderborg og rækken af Grønne Koncerter - alle begivenheder, hvor Comfort tours gennem en årrække har kørt festglade mennesker til - og hentet dem igen i en måske lidt mere slidt udgave efter den sidste sang.

- Det er bare væk, siger Jesper Rasch Jensen.

Efter Jesper Rasch Jensens vurdering vil corona-situationen få nogle konsekvenser på lidt længere sigt.

- Der er ingen tvivl om, at oplevelsesindustrien, som vi også baserer vores forretning på, vil komme til at se anderledes ud på den anden side.

På kort sigt - de kommende uger og måneder handler det om at sikre, at virksomheden kan komme gennem den aktuelle situation uden at få dødelige sår.

Aktuelt tager Comfort tours mod støtten i hjælpepakkerne fra Folketinget med håb om, at der snart begynder at komme hjælp i form af kontanter til dækning af størsteparten af de faste omkostning.

- Men vi skal stadig selv finde 20 procent, siger han og konstaterer, at det med løn til ham selv må han nok skyde en hvid pind efter i det meste af 2020, for det kan være svært at skabe omsætning til de ovennævnte 20 procent og lidt løn til sig selv, når kunderne holder sig hjemme for at medvirke til at undgå spredning af corona-virus.



- Vi må bare bevare roen og optimismen, siger Jesper Rasch Jensen.



Comfort tours kører blandt andet til sportsbegivenheder.

- Det er ikke sjovt. Vi håber og tror på, at der kommer gang i den igen, men desværre nok ikke rigtigt før i august, siger busvognmanden og fremhæver, at til den tid er der ikke meget tilbage af 2020-højsæsonen for landets turistbusvognmænd - og dermed ikke meget at lægge til side til lavsæsonen i vinterhalvåret.

Med en forårshøjsæson, der forsvandt med den første forårssol 11. marts, og en sensommer- og efterårssæson, der efter alt at dømme bliver mere end halveret, vil corona-situationen begynde at gøre rigtig ondt hen i sensommeren.

Derfor tager Jesper Rasch Jensen ligesom mange andre ramte virksomheder fat i leverandører og samarbejdspartnere - især de finansielle: banker, leasingselskaber og forsikringselskaber.

Situation er ret enkel. Turistbusvognmændenes finansielle samarbejdspartnere må tro på, at der også er et marked for turistikørsel, når trykket fra corona-situationen er lettet. Det er afgørende, hvis der også efter corona-situationen skal være turistbusvognmænd til at servicere kunderne.

Busrejser

Alternativet er, at en række turistvognmænd må lukke deres forretninger ned og eksempelvis aflevere busserne til finansieringsselskaberne. Og så kommer der mange busser til salg. Men hvem kan sælge turistbusser, hvis der ikke er nogen turistbusvognmænd.

Til den situationsbeskrivelse siger Jesper Rasch Jensen:

- Det handler om at holde hovedet koldt.

Han kan for sit eget vedkommende konstatere, at samarbejdspartnerne har været imødekommende, hvilket han er glad for.

Set lidt ovenfra vurderer han som engageret turistvognmand, at den aktuelle situation kan skabe basis for eksempelvis at se på forsikringer på en nye måde, hvor det bliver enklere at skifte mellem dage med kørselsaktiviteter til dage med stilstand. For på dage, hvor busserne holder hjemme på pladsen, er risikoen for skader minimal.

Logikken er, at med mindre risiko for skader, må forsikringerne blive billigere.

Jesper Rasch Jensen har som mange andre søgt om støtte via de hjælpepakker, som S-Regeringen med Folketingets opbakning har vedtaget. Ansøgningerne er sendt af sted, men han venter i skrivende stund her sidst i april lige som mange andre på, at støtten tikker ind på kontoen.

Støtten vil hjælpe her og nu, men på længere sigt - efter sommerferien, når turisterhvervets højsæson gulner og falder bort som efterårsløv på de fynske frugttræer - hvad så? Der er brug for mere støtte specielt til turistbusvognmændene. Busvognmændenes organisation - Dansk PersonTransport (DPT) - kom i begyndelsen af april derfor med et udspil, der kan hjælpe erhvervet gennem corona-tiden.

DPT foreslår blandt andet, at vægtafgiften for turistbusser fremadrettet betales kvartalsvis i stedet for årligt, som det er i dag. Det vil sikre busvognmændene en varig likviditetsmæssig hjælp.

Jesper Rasch Jensen støtter den tanke - og tænker videre. Hvorfor ikke refundere vægtafgiften for anden halvdel af 2020. Det vil også hjælpe på likviditeten og udgiftsniveauet.

Der kommer en ny fremtid

Selvom de kommende lyse måneder ser mørke ud for turistbusvognmændene, har Jesper Rasch Jensen stadig troen på en fremtid i behold.

Men som han tidligere i artiklen påpegede, vil meget være ændret, når presset fra corona-situationen letter.

- Jeg tror, vi er nødt til at finde sammen i større enheder, siger Jesper Rasch Jensen og forklarer, at hvis busvognmændene kan finde ud af at samarbejde på en række områder, og hvor de samtidig kan fastholde deres egen identitet, kan de optimere deres forretninger.

Jesper Rasch Jensen nævner områder som indkøb af dæk og dieselolie, men også at vognmænd deles om chauffører. En anden mulighed kunne være at samarbejde om at servicere kunderne, så den enkelte vognmand mindskede sin tomkørsel.

- Det kunne også være deciderede samarbejder eller fusioner, siger han og tilføjer:

- Jeg tror, vi bliver tvunget til det.



Udflugt med vognmandsfirmaet fra Aarup i 1920.

Historien bag Comfort tours ApS

- Grundlagt af Jesper Rasch Jensens olderfar, Lars Jensen - kaldet Lass - for 137 år siden i Aarup
- I 1883 blev "busserne" - dagvognene - trukket af levende heste
- Lars Jensen betjente ruten Aarup - Bogense og Aarup Assens
- Senere blev aktiviteterne øget med transportopgaver i bred forstand.
- Lars Jensens familie blev også øget og kom på et tidspunkt til at hedde LJS - Lars Jensen og Sønner
- Da transporten blev motoriseret, kom der lastbiler til forretningen.
- I en periode fik lastbilerne en kasse med sæder på ladet en hurra-kasse" - og så kunne de fungere som busser
- Forretningen kom senere til at hedde Aarup Vognmandsforretning med både busser, hyrevogne og lastbiler
- I 1966 overtog Lars Jensens sønnesøn Sven Jensen sammen med sin hustru Anni - Jesper Rasch Jensens far og mor - forretningen
- I 1976 blev lastbilerne solgt og fokus blev rettet mod persontransport med taxi'er og busser
- Ved årsskiftet 1993/94 kom Jesper Rasch Jensen til forretningen med en uddannelse som speditør i bagagen
- I dag er hedder firmaet Comfort tours med fokus på turistikørsel og bestillingskørsel i ind- og udland - mest i Danmark
- Virksomheden råder over 10 busser - syv store, to mellemstørrelse og 1 enkelt minibus

Busrejser



Aarup Vognmandsforretnings garage Østergade omkring 1948.



Aarup Vognmandforretnings garage i Østergade i 1935.

Forsikringsselskab:

Vognmænd bør tilpasse deres forsikringerne til corona-tiden

De fleste virksomheder har i øjeblikket fokus på at holde gang i omsætningen og have tilstrækkelig likviditet. Forsikringsselskabet If anbefaler i den forbindelse at tage forsikringerne med i dette regnestykke

- Det gælder om at være korrekt dækket, men også om ikke at betale for mere end det nødvendige. Forholdene i markedet ændrer sig meget hurtigere end normalt, men forsikringerne kan også tilpasses fra dag til dag. Vi oplever, at nogle kan spare penge og andre skal have justeret op for at overholde lovgivningen,, siger Anette Willadsen, der er leder af Erhvervscentret hos If Skadeforsikring.

Det er særligt følgende forhold, transportvirksomhederne skal være opmærksomme på:

Ændringer i omsætningen

Ansvarsforsikring bliver eksempelvis prissat med en procentsats af årlig omsætning. Husk at orientere forsikringsselskabet om væsentlige ændringer i omsætningen. Hvis omsætningen falder, falder prisen på forsikringen også.

Afskedigelser/nyansættelser

Det kan være nødvendigt at afskedige medarbejdere eller ansætte flere i en periode. Her er det vigtigt at justere den lovpligtige arbejdsskadeforsikring, så man kun betaler for det reelle antal medarbejdere.

Hvis bilerne står stille

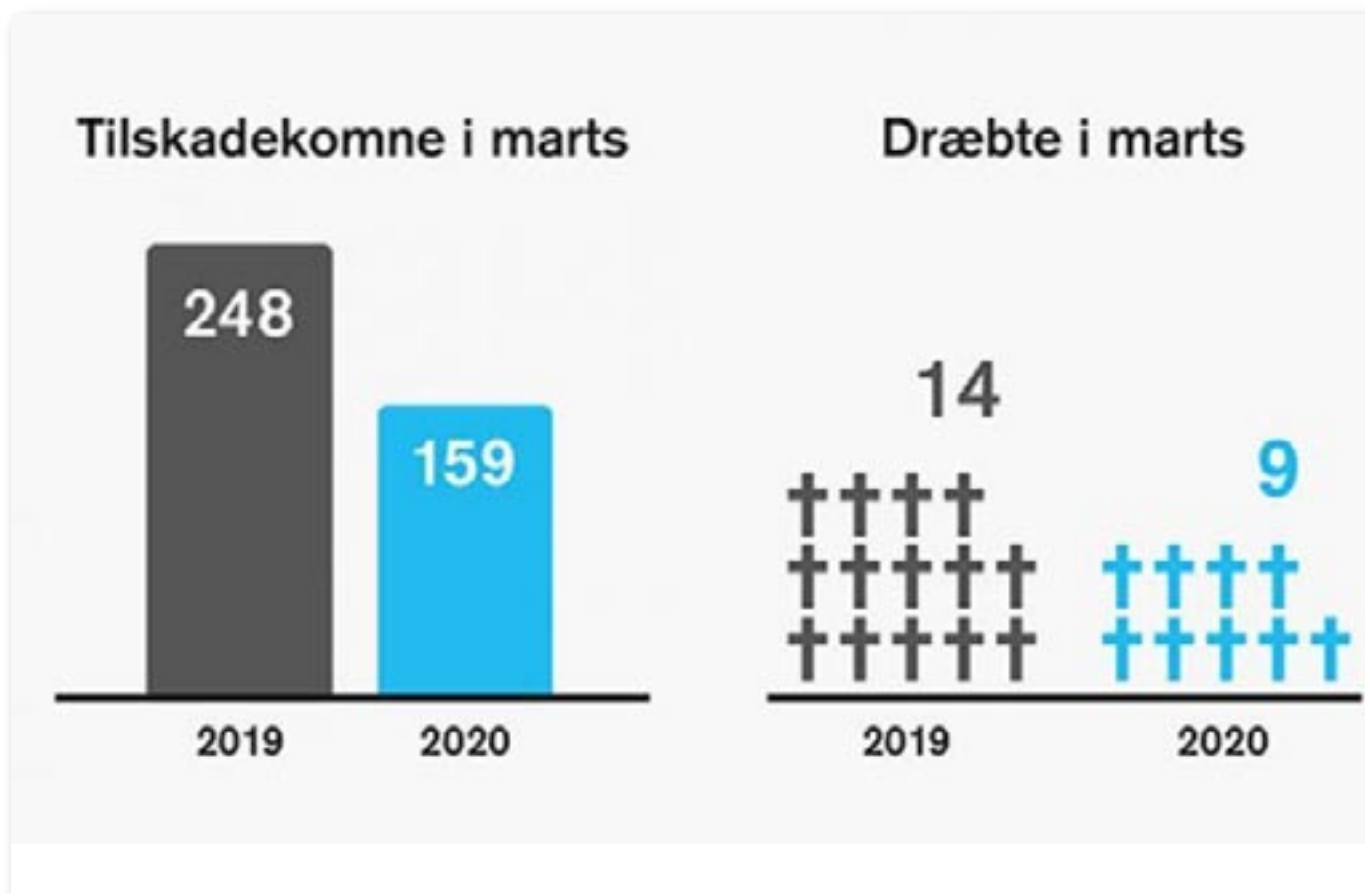
Står bilerne stille, er der ingen grund til at betale fuld forsikring. Den kan midlertidigt ændres til en Stilstandsforsikring, så bilerne er forsikret mod eksempelvis brand og hærværk. Når de skal i drift igen, kan forsikringen ændres tilbage.

If oplyser, at flere spørger hvorvidt Driftstabsforsikring dækker i forhold til corona-situationen.

- En driftstabsforsikring dækker tabt indtjening på grund af skade på maskiner, inventar, varer eller bygninger. Hvis for eksempel de ansatte skal i hjemmekarantæne, så er det ikke en årsag, der gør, at driftstabsforsikring dækker, siger Anette Willadsen.

Kompensation for forsikringsudgifter

Det er muligt at søge kompensation for faste udgifter via de statslige hjælpepakker - herunder forsikringsudgifter. Det gælder, hvis virksomheden har mistet minimum 40 procent af omsætningen, som følge af corona-situationen - foreløbigt for perioden 9. marts til 8. juli.



(Grafik: Vejdirektoratet)

Corona-situationen har haft en positiv effekt på antallet af trafikulykker

I marts faldt antallet af skadede og omkomne i ulykker på de danske veje. I faktiske tal blev der registreret 159 tilskadekomne i trafikken i marts, hvilket er under det hidtil laveste niveau, der var på 174 tilskadekomne i februar 2018 og det ind til nu laveste antal siden Vejdirektoratet begyndte at opgøre statistik på området i 1985

- Det er uden tvivl effekten af coronakrisen, vi kan se i tallene. Når personbiltrafikken falder så kraftigt, som det er sket i de seneste uger, så smitter det helt naturligt også af på ulykkesstatistikken, siger afdelingsleder Marianne Foldberg Steffensen fra Vejdirektoratet.

Lavt antal dræbte

Også på andre parametre end tilskadekomne er ulykkestallene for marts lave, om end ikke rekordlave.

Ifølge de foreløbige ulykkestal omkom ni personer ved trafikulykker i marts i år. Vejdirektoratet peger på, at tallet er lavt, men ikke usædvanligt. Eksempelvis var tallet syv i februar 2018 og otte i marts 2014 og april 2017.

De seneste fem år har gennemsnittet været på 14 omkomne ved trafikulykker i marts.

Hvad angår antallet af materielskadeulykker, er der foreløbigt registreret 634 i marts i år, hvilket også ligger under det sædvanlige niveau. I de seneste fem år har der i gennemsnit været 706 materielskadeulykker i marts.

Vejdirektoratet peger på, at det ikke helt usædvanligt at opleve måneder med så få materielskadeulykker. I februar 2017 var der 573 og i marts 2016 var der 629.

Vejdirektoratet formoder, at tendensen med lave ulykkestal vil vedblive i hele den periode, hvor samfundet er delvist lukket ned for at forhindre smittespredning. Det er dog stadig for tidligt at spå om de konkrete trafiksikkerhedsmæssige konsekvenser af Coronakrisen.

- Vi skal have mere data over en længere periode, før vi kan sige noget præcist om Coronatiltagenes påvirkninger af trafiksikkerheden, siger Marianne Foldberg Steffensen.

- Det er dog en udvikling, som vi følger tæt."

Vejdirektoratets ulykkestal stammer fra politiets ulykkesrapporter. Når månedstallene opgøres, er de altid et estimat, da alle fakta om ulykkerne og de tilskadekomne ikke indtastes i databasen med det samme. Denne usikkerhed om månedstallene kan for marts 2020 muligvis være forstærket af, at politiet under Coronakrisen kan have mere fokus på andre opgaver end indtastning af ulykkesrapporter.

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



Kontantautomater skaber sikkert arbejdsmiljø i Storebælts betalingsanlæg

Storebælts betalingsanlæg fik sidste år en opgradering, som bl.a. gjorde det muligt at øge farten for at passere fra 30 til 50 km/t i nye ekspresbaner. Og denne mulighed benytter g

Godt 80 procent af de bilister, der benytter Storebæltsbroen for at komme mellem Vest- og Østdanmark betaler med enten Bizz eller nummerplade-aflæsning i de nye ekspresbaner, som blev åbnet i 2019. Og tendensen er stigende. På den baggrund - og set i lyset af den aktuelle corona-situation - har A/S Storebælt valgt at erstatte den manuelle betjening med kontantautomater i de baner, hvor der tidligere sad en medarbejder. Det skaber samtidig et mere sikkert arbejdsmiljø.

- Vi har flere gange oplevet, at en af de bokse, som medarbejderne sidder i, blev påkørt af en passerende lastbil. Det skaber en potentielt meget farlig arbejdsituation. Heldigvis har det ikke ført til uheld med personskade, og med de nye kontantautomater sikrer vi nu, at det ikke kan ske, siger chef for betalingsanlægget Jens Kjær Nielsen.

I over 20 år har kunderne på Storebælt været vant til, at de gule baner har været bemandede. Men i corona-situationen har det været vigtigt for A/S Storebælt at reducere smittefare i betalingsanlægget og samtidig fortsætte med at tilbyde kunderne en mulighed for at betale kontant. Det sker nu via selvbetjening i nye kontantautomater

- Selv om kontantbanerne ikke længere er bemandede, vil der naturligvis fortsat være hjælp at hente for kunderne. Det foregår blot over samtaleanlægget, hvor vi vil betjene vores kunder fra vores kontrolrum. På den måde minimerer vi samtidig smitterisiko for både medarbejdere og kunder, siger Jens Kjær Nielsen.

Fremover skal kunder i kontantbanerne køre frem til kontantautomaten og betale. Automaten modtager sedler og mønter og har en hjælp-knap til at kontakte personalet, hvis en kunde har brug for hjælp.

- De første erfaringer viser, at kunderne lige skal vænne sig til de nye kontantautomater og derfor bruger lidt ekstra tid til at betale. Derfor er det en god ide at benytte kortbaner eller de nye ekspresbaner, medmindre man kun har kontanter med. Så undgår man den ekstra ventetid, der kan komme med de nye automater, siger Jens Kjær Nielsen.

Fakta om betaling på Storebælt:

- I dag betales 80 procent af alle ture over Storebælt med enten Bizz eller nummerplade i de nye ekspresbaner, hvor man kan passere med 50 km/t
- Den automatiske betalingsform giver adgang til en lavere pris og en række fritidsrabatter, som man ikke får, hvis man betaler med kontanter eller kort
- Ca. 19 procent af kunderne betaler med kort, mens 1 procent af alle kunder betaler med kontanter

Byret dømmer syv pirattaxi-chauffører

Syv mænd i alderen 22 til 31 år blev fredag 24. april ved Københavns Byret idømt mellem to år og fire måneder og seks måneders fængsel for i forbindelse med pirattaxi-kørsel at have franarret pin-kode og betalingskort fra kunderne. En af de dømte blev idømt en behandlingsdom. Fem af de dømte er også blevet betinget udvist

De syv mænd, der kommer fra Aarhus, blev ved Københavns Byret dømt for i flere tilfælde fra juni 2017 og frem til marts 2018 at have kørt pirattaxi-kørsel i København. Kunderne blev typisk samlet op i den indre by om natten. I forbindelse med betaling for turen er kunderne blevet snydt til at betale med kort og pinkode på en fiktiv betalingsterminal, hvor de syv mænd har haft mulighed for at aflure kundernes pinkode og efterfølgende ved trusler eller tricktyveri stjålet kundens betalingskort. Herefter er der blevet hævet store beløb ved hjælp af de stjålne kort.

I alt er de syv mænd kendt skyldige i at have svindlet 36 kunder for et samlet beløb på ca. 1,8 millioner kroner.

- Det er en usædvanlig sag, som både handler om ulovlig taxikørsel og databedrageri, hvor de intetanende kunder har fået franarret deres kort og kortoplysninger. Derfor er jeg også tilfreds med, at retten er nået frem til, at de syv personer er skyldige - omend i forskelligt omfang, siger senioranklager Mads Schønning Frandsen fra Københavns Politi.

Udover fængselsstraffe blev fem af de dømte også betinget udvist af Danmark.

Sagen har over 23 retsdage kørt siden december 2019.



Lokalbaneselskab på Sjælland får ny administrerende direktør

Lokaltog A/S, der driver ni lokalbanestrækninger på Sjælland, har de seneste ti år haft en passager-tilvækst på godt 25 procent. Fra udgangen af i år suppleres de eksisterende lokalbanestrækninger på Sjælland med den nordlige del af strækningen på Lille Syd mellem Roskilde og Køge. Det sker, fordi Lokaltog A/S fra årsskiftet overtager driftsansvaret på strækningen fra DSB. Samtidig skal selskabet også i de kommende år forny den snart 40 år gamle infrastruktur på en række lokalbanestrækninger, herunder Østbanen, ligesom der skal indkøbes nyt - og gerne mere klimavenligt - togmateriel. Derfor udvides selskabets direktion fra juni i år med selskabet Aviator Denmark A/S' nuværende administrerende direktør, Lars Wrist-Elkjær

Lars Wrist-Elkjær tiltræder som ny administrerende direktør i Lokaltog A/S. Som led i udvidelsen af ledelsen i Lokaltog fortsætter Lokaltogs nuværende administrerende direktør Røsli Gisselmann som driftsdirektør og medlem af Lokaltogs direktion.

- Lokaltog A/S er det største lokalbaneselskab i Danmark. Lokaltog spiller en afgørende rolle for borgernes mobilitet på hele Sjælland, og der ligger mange store opgaver for selskabet med øget driftsansvar, fornyelse af infrastrukturen og ikke mindst grøn omstilling, som jeg glæder mig til at tage fat på sammen med Røsli Gisselmann, som jeg også har arbejdet sammen med tidligere, siger Lars Wrist-Elkjær i anledning af sit jobskifte til Lokaltog A/S.

Nuværende administrerende direktør Røsli Gisselman fremhæver, at det bliver godt for Lokaltog at få styrket ledelseskraften i den øverste daglige ledelse.

- Lars Wrist-Elkjær tager både masser af ledelseserfaring og jernbaneerfaring med sig til Lokaltog, og jeg glæder mig til at løfte de store opgaver, som Lokaltog står over for, sammen med Lars Wrist-Elkjær, siger Røsli Gisselman.

Bestyrelsesformand i Lokaltog A/S, Dorthe Nøhr Pedersen, der er administrerende direktør i Movia, peger på, at Lokaltog A/S med Lars Wrist-Elkjær og Røsli Gisselmann får et stærkt direktør-hold.

- Vi ser frem til samarbejdet med den ny samlede direktion, siger hun.

Lars Wrist-Elkjær er 50 år og kommer fra en stilling som administrerende direktør i Aviator Denmark A/S, der har godt 700 medarbejdere. Tidligere har Lars Wrist-Elkjær blandt andet været underdirektør i DSB med ansvar for vedligehold og værksteder, ligesom Lars Wrist-Elkjær endnu tidligere har arbejdet hos Arriva med asset management og vedligehold.



Mobilitetspakke:

EU's ministerråd vedtager reform af chaufførers vilkår

EU's ministerråd har vedtaget den gennemforhandlede vejpakke fra EU-Kommissionen, der blandt andet betyder nye regler, som vil forbedre chaufførernes arbejdsvilkår, indføre særlige regler for udstationering af chauffører i international transport og ajourføre bestemmelserne om adgang til godskørselsmarkedet. Reglerne vil også gøre håndhævelsen mere effektiv

Ministerrådets formandskab og EU-Parlamentet nåede til foreløbig enighed 11. december sidste år. Den aftalte tekst blev efterfølgende godkendt af Ministerrådets faste repræsentanternes Komité 20. december og Ministerrådet bekræftede den politiske enighed 20. februar i år.

De nye regler har til formål at sikre balance mellem forbedrede arbejdsvilkår og sociale forhold for chaufførerne og operatørernes frihed til at levere grænseoverskridende tjenester og vil også bidrage til vejsikkerhed. De vil desuden give sektoren klarhed, hvad angår tidligere tvetydige bestemmelser, og bringe deres uensartede anvendelse mellem EU-landene til ophør.

Pakken består af:

- En forordning om adgang til godskørselsmarkedet og til erhvervet som udøver af godskørsel eller buskørsel
- En forordning om maksimal arbejdstid og minimumshviletider for chauffører og lokalisering ved hjælp af takografer
- Et direktiv, der ændrer håndhævelseskravene og fastsætter regler om udstationering af chauffører

Afstemningen, der skete ved skriftlig procedur, betyder, at Ministerrådet har vedtaget sin førstebehandlingsholdning. Retsakterne skal nu vedtages af EU-Parlamentet ved andenbehandlingen, inden de offentliggøres i EU-Tidende. De to forordninger træder i kraft 20 dage efter offentliggørelsen, og direktivet træder i kraft dagen efter offentliggørelsen. Reglerne i forordningen om markedsadgang og i direktivet om udstationering finder anvendelse 18 måneder efter retsaktens ikrafttræden. Reglerne i forordningen om køretid finder anvendelse 20 dage efter offentliggørelsen med undtagelse af særlige frister for takografer.

Forordning om adgang til erhvervet og til markedet kan hentes **her**:

Forordning om køre- og hviletid og takografer kan hentes **her**:

Direktiv om håndhævelse og udstationering af chauffører i vejtransportsektoren kan hentes **her**:

Ni er for - fire er kritiske

S-Regeringen arbejder på at få ændret lovgivningen om tildeling af kørselstilladelser - godstransport og persontransport - for at dæmme op for social dumping. Forslaget baserer sig på en bred politisk aftale fra januar. Her på transportnyhederne.dk/Magasinet Bus erfarer vi, at ni organisationer på transportorganisationer er positive over for forslaget, mens fire er kritiske

De ni organisationer, der støtter forslaget er:

Arbejdstagersiden:

- FH
- 3F Transport

Arbejdsgiversiden:

- DA
- DI Transport
- Dansk Erhverv
- DTL
- KA
- Dansk PersonTransport
- Trafikselskaberne



De fire organisationer, der er kritiske over for forslaget er:

Arbejdstagersiden:

- Det Faglige Hus
- Krifa

Arbejdsgiversiden:

- ITD
- Danske Speditører

Transportorganisationen ITD har i de seneste dage kaldt S-Regeringens forslag for kritisabelt og beskyldt S-Regeringen for at haste lovforslaget i gennem.

Arbejdet med at lovgive på området for at forebygge social dumping på transportområdet startede sidst i 2018 på baggrund af en sag, hvor en dansk transportvirksomhed havde aflønnet udenlandske chauffører med timeløn på mellem 15 og 20 kroner.





(Foto: Ærø EnergyLab)

El-færge sejler stabilt og når et vigtigt mål

El-færgen Ellen, der blev sat i drift sidste år på ruten mellem Søby på Ærø og Fynshav på Als, har nået et vigtigt mål, da færgen har øget sin frekvens til fem daglige retur-ture og dermed har bevist, at færgen både er en miljøvenlig og driftssikker færge

Målet for det EU Horizon 2020-støttede E-ferry projekt har været at sejle mindst fem retur-ture inden for et enkelt vagtskifte. Siden 1. marts har Ellen sejlet fem retur-ture dagligt mellem Ærø og Als og dermed vist, at færgen ved hjælp af sin hurtige lader kan erstatte tidligere tiders forurenende dieselfærger - også på travle ruter med høj frekvens.

Ellen sejler syv gange længere end nogen anden el-færge. Undersøgelser fra Siemens og Syddansk Vækstforum har beregnet, at over 80 procent af de nordiske og europæiske færgeruter kan dækkes med en el-færge med en rækkevidde på 22 sømil - cirka 40 kilometer. Ellen har med sin høje frekvens demonstreret, at el-drift også i praksis er en god og revolutionerende løsning på den kystnære færge- og skibstrafiks udledninger af drivhusgasser og skadelige partikler.

Ærøs borgmester, Ole Wej Petersen (S), udtaler i forbindelse med den forøgede frekvens, at han er "...stolt over, at Ærø har været med til at vise en helt ny retning for færgedrift og kystnær skibstrafik".

- Ærø Kommune har en visionsplan, som skal lede til 100 procent bæredygtighed, og Ellen er den logiske konsekvens af den plan. Også derfor er jeg yderst tilfreds med, at vi satsede på eldrift og på den velsejlende og hurtige Ellen, siger han.

Flydende forbindelser

El-færgen Ellen sejler også hurtigt og driftsøkonomisk. Passagerne sparer eksempelvis omkring 10 minutter på turen med el-færgen i forhold til overfarten med den tidligere dieselfærge. Ærøfærgerne kan samtidig spare mandskab, fordi den elektriske teknologi er mindre vedligeholdelseskrævende end den traditionelle dieseldrift. Det har også vist sig, at det er langt billigere at lade batterierne med strøm, end at fylde tanken med dieselolie. Der er derfor en række faktorer, der samlet set peger på en ny retning for skibstrafikken i praksis.

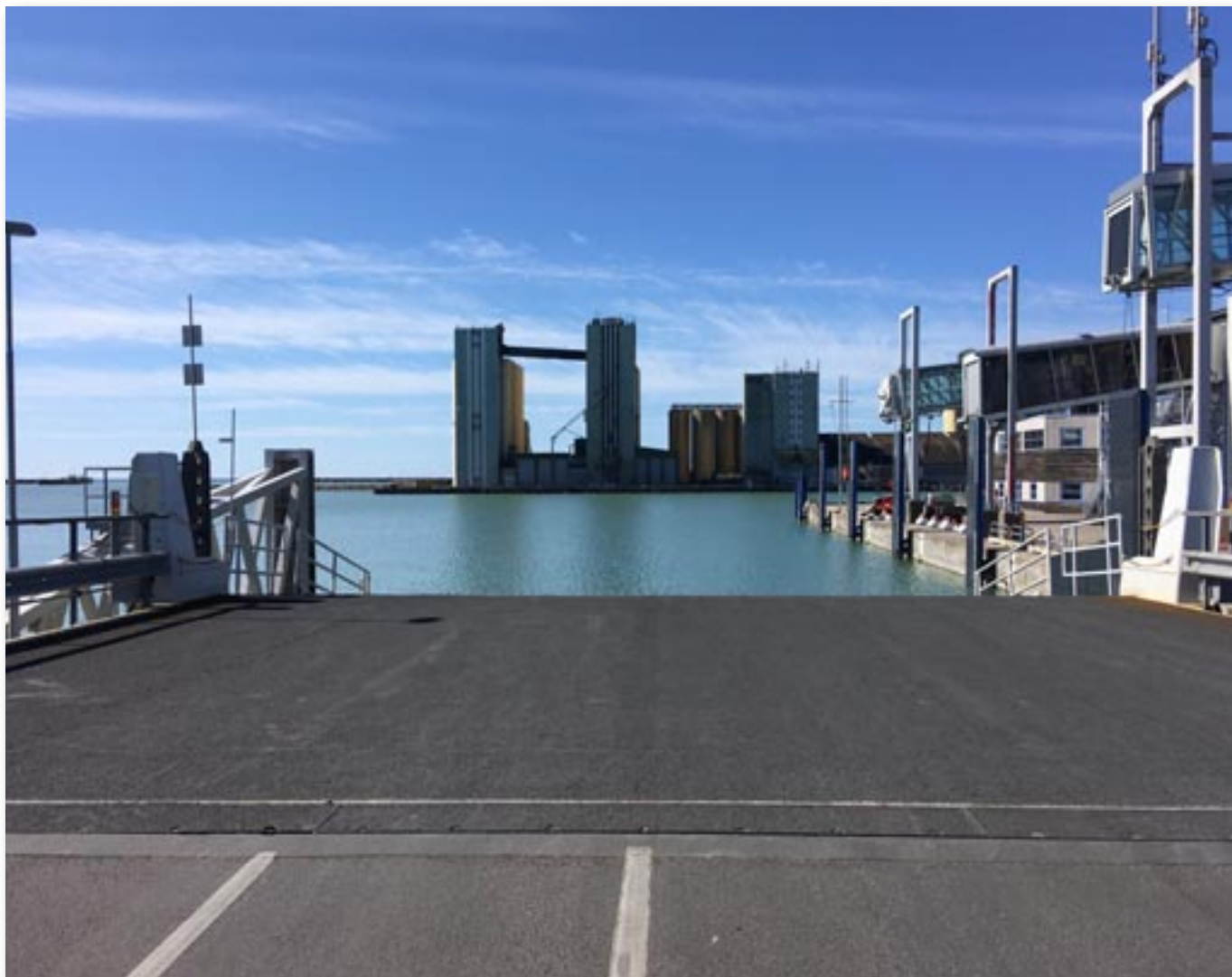
Passagererne har i kundeundersøgelser rost den behagelige, miljørigtige og hurtige overfart, men nogle har efterspurgt flere afgang.

- Vi har hele tiden planlagt med at sejle fem dobbeltture inden for 14 timer, da det betyder, at vi ikke har et besætningsskift i løbet af dagen, og vi er godt tilfredse med at have opfyldt endnu et af målene, der er til glæde for vore kunder. Vores besætning er godt tilfreds med hende, og de problemer vi havde i opstartsperioden bliver mindre og mindre. Især de forbedringer vi har fået lavet med manøvreringen er blevet godt modtaget. Så ja, hun er i god form, siger Ærø Kommunes trafikdirektør, Keld M. Møller.

Ellen har sejlet helt stabilt siden dokningen i efteråret, hvor de sidste justeringer blev udført og batteripakken blev optimeret. Ellen er blevet en succes og har modtaget en række påskønnelser og rosende ord fra fagblade og branchefolk. Senest onsdag 18. marts, hvor det blev annonceret, at Ellen er finalist ved Danish Design Award 2020 i kategorien 'Game Changer'. Juryen skriver, at Ellen viser en helt ny vej for den maritime branche, og at der er tale om en idriftsat løsning der allerede har bevist sit værd.

Fakta om E-ferry projektet:

- E-ferry projektet er et EU-støttet udviklingsprojekt, der har til formål at designe, bygge og demonstrere en 100 procent elektrisk drevet passager- og bilfærge med en markant forøget rækkevidde i forhold til tidligere el-færger
- Projekt er i sin endelige fase, hvor den elektriske færge er i normal drift og demonstrerer, at det er muligt at sejle mellem fem-syv daglige dobbeltture mellem Søby og Fynshav.
- Ærøfærgerne kan i dag sejle syv ture, men det vil kræve et indlagt vagtskifte, som i øjeblikket ikke er relevant for Ærøfærgerne, for at opfylde transportbehovet



Færgelejet i Ystad har været gennem en større ombygning, så det kan holde til tungt besøg af Povl Anker, når vejret driller.

Hurtigfærgeleje er bygget om til ro/pax-færge

Ystad Hamn og Bornholmslinjen er blevet færdige med tilpasningen af hurtigfærgelejet i Ystad. Det betyder, at erstatningsfærgen, Povl Anker fremover kan sættes ind på ruten Rønne-Ystad, når det giver mest mening og uafhængigt af andre færger

Baggrunden for ombygningen af færgeleje 5 i havnen i Ystad er, at det i flere år har været problemfyldt at indsætte Povl Anker som erstatningsfærgen på ruten, da det færgeleje, som færgen skulle benytte, ofte var optaget af polske færger.

- Det betød helt praktisk, at vi ikke kunne sætte Povl Anker ind, når der var behov for det. I stedet var vi tvunget til at vente på, at lejet i Ystad blev ledigt, forklarer Bornholmslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Ombygningen af lejet har været omfattende. Povl Anker er et helt andet skib end en moderne hurtigfærge, så det stiller store krav til lejet og fortøjningspullerter, som skal kunne holde til tungt besøg af Povl Anker.

Flydende forbindelser

- Ombygningen giver os mere frihed til at lave det trafikprogram, som giver mest mening og hjælper flest mulige bornholmere af sted, så de kan nå, det de har planlagt, når vejret driller. Det er et gevaldigt løft til færgebetjeningen af Bornholm, siger Jesper Skovgaard.

Færgerederi holder hver anden plads fri

Tirsdag 14. april begyndte det danske samfund på turen mod en mere normal hverdag. Det betød blandt andet, at den kollektive trafik begyndte at køre efter de tidligere normale køreplaner, men med færre passagerer i hver bus. På den fyldende kollektive forbindelse over Kattegat - Molslinjen - blev frekvensen også sat op, men med mere plads mellem passagerne, da rederiet besluttede at holde hver anden plads fri

Rederiet vil i de kommende måneder kun sælge hver anden billet, så passagerne fortsat kan holde afstand på turen.

Molslinjen's færger på ruterne Bornholmslinjen, Alslinjen, Langelandslinjen og Samsølinjen begyndte at sejle efter de kendte trafikplaner og med den sædvanlige frekvens fra tirsdag 14. april.

Fra mandag 27. april håber Molslinjen på at kunne sætte endnu en hurtigfærge ind på ruten mellem Aarhus og Odden, som i de seneste uger er blevet betjent af hurtigfærgen Express 2. I maj forventer rederiet at gå på fuldt program med tre færger, hvis trafikken udvikler sig positivt.

Fælles for alle ruterne er dog, at kun hver anden plads på færgen er til salg i både april og maj.

- Vi vil meget gerne i gang med at sejle igen. Men vi er også klar over, at selv om det lysner lidt, så er vi ikke ude på den anden side af denne krise, og at smittefaren stadig er til stede, siger Molslinjens administrerende direktør, Carsten Jensen.

Med kun hvert andet sæde til salg og med muligheden for at opholde sig i bilen på vogndækket under overfarten bliver det muligt at holde afstand på færgeturen.

- Samtidig vil alle vores besætninger have stort fokus på at hjælpe passagererne med at passe på sig selv og holde afstand. Rengøring og hygiejne vil samtidig være top-prioriteret, så vi kan tilbyde så tryk en tur som muligt, siger Carsten Jensen videre.

Undtagelsen for alt dette er Fanølinjen, som hele tiden har sejlet efter sin sædvanlige sejlplan mellem Esbjerg og Fanø, hvor mange passagerer opholder sig i bilen under den korte overfart.

Om Molslinjen:

- Molslinjen er Danmarks største indenrigs færgeselskab med en flåde på 15 skibe
- Rederiet betjener i alt ni ruter - Alslinjen, Bornholmslinjen, Fanølinjen, Langelandslinjen, Molslinjen og Samsølinjen. Tilsammen sejler færgerne med over otte millioner passagerer årligt
- Ruterne Aarhus - Odden, Ebeltøft - Odden og Rønne - Ystad betjenes af nogle af verdens største katamaran-færger, hvilket gør Molslinjen til et af verdens største hurtigfærge-rederier
- I samarbejde med Herning Turist driver Molslinjen busruten Kombardo Expressen. Den kører direkte til København fra Aarhus, Randers, Aalborg og Rønne
- Molslinjen beskæftiger over 1.000 medarbejdere



Fremrykkede investeringer hos letbane skal understøtte det lokale erhvervsliv

Aarhus Letbanes bestyrelse har som følge af corona-situationen valgt at fremrykke investeringer for omkring 20 millioner kroner for på den måde at understøtte lokale virksomheder

Bestyrelsen har valgt en række projekter, som udover deres kerneformål vil støtte en række leverandører i lokalområdet og i Danmark. Tilsammen vil projekterne have en betydelig positiv effekt på driftsstabiliteten, på sikkerheden på og ved letbanen, og på vedligeholdelsesomkostningerne

Derudover vil projekterne opfylde forskellige ønsker fra lokalområderne.

Aarhus Letbane har offentliggjort en ikke fyldestgørende liste over projekter:

- Nedlæggelse af visse usikrede overkørsler på Odderbanen
- Fjernelse af isolerklæbestød på hele banen
- Nyt sporskifte i Lystrups stations sydlige ende
- Etablering af udsugning ved drejebænken på værkstedet
- Ombygning af tog-vaskemaskine
- Opgradering af hegn mellem banen og naboer
- Mere effektiv opdeling af kørestrømsanlægget i flere sektioner
- Automatisering af døgnrapporter for forbedret styring og kommunikation

- Der er tale om tiltag, som vi under normale forhold ville have spredt lidt mere ud, men dels sa!er der jo behov for, at alle gør deres til at holde Danmark økonomisk i gang her under Corona-krisen, og især selvfølgelig på den helt korte bane, og dels sa!er der altsa!tale om gode projekter med en selvstændig berettigelse, udtaler siger bestyrelsesformanden for Aarhus Letbane Steen Stavnsbo.

Et eksempel fra listen er et nyt sporskifte i sydenden af stationen i Lystrup. Det har været et ønske siden åbningen af Grenaabanen, da togene fra Aarhus på henholdsvis den gamle og den nye bane ofte ma!vente på hinanden, hvis det ene tog er forsinket.

- Vi kan med et ekstra sporskifte undga!mange forsinkelser, siger administrerende direktør i Aarhus Letbane Michael Borre.

Finansieringen sker inden for Letbanens nuværende rammer hos Kommunekredit. Aarhus Letbane forventer på trods af de nævnte fremrykkede investeringer fortsat at kunne holde sine godkendte driftsbudgetter for 2021, og at tiltagene ogsa!på den korte bane tjenes ind i form af effektiviseringer af vedligehold af tog og infrastruktur, samt øget sikkerhed og driftsstabilitet.

- Det er glædeligt, at Letbanen er med til at vise samfundssind i en tid, hvor erhvervslivet er hårdt presset. Samtidigt er der tale om fremrykning af investeringer, der sikrer en bedre drift til gavn for passagerne på hele banen, og som ikke fa! indflydelse på de anlægsprojekter der i øvrigt er undervejs i forhold til blandt andet at sikre halvtimesdrift på Grenaabanen, siger regionsrådsformand Anders Kuhnau (S).



Transportministeriet kommenterer kritik af Femern Bælt-økonomi

Dagbladet Børsen bragte 15. april en artikel, hvori der blev sat spørgsmålstejn ved økonomien i Femern Bælt-projektet. Artiklen var baseret på såkaldte ekspertudsagn, som indeholdt en række påstande, som Transport- og Boligministeriet kommenterer

EU-Kommissionen traf 20. marts i år en ny statsstøtteafgørelse om finansieringen af den faste forbindelse over Femern Bælt. Med afgørelsen har EU-Kommissionen godkendt, at der ydes statslån eller lån med statsgaranti til Femern A/S for et beløb på maksimalt 69,3 milliarder kroner, og at statsstøtteelementet i lån til Femern A/S skal være afviklet senest 16 år efter, at tunnelen er åbnet.

EU-Kommissionen har krævet, at Femern A/S ikke udlodder udbytte, før selskabet er gældfrit. Samtidig har EU-Kommissionen krævet, at Femern A/S skal betale 2 procent i garantiprovision for statslån eller lån med statsgaranti i stedet for de hidtidige 0,15 procent.

Første påstand:

Med den højere garantiprovision på 2 procent skal Femern A/S betale en realrente på 5 procent

Kommentar:

Konklusionen bygger på en fejlagtig antagelse om, at garantiprovisionen på de 2 procent skal lægges oven i en realrente på 3 procent p.a. Dette er ikke korrekt, og lig-ger heller ikke til grund for Kommissionens afgørelse. Renten er aktuelt meget lav, og Femern A/S har foreløbig hjemtaget statslån for 11,75 mia. kr. Den effektive rente på disse lån er 0,29 procent. Det svarer til en negativ realrente på ca. 1,7 procent p.a. Renteniveauet er sikret fem til ti år frem i tid. Renteniveauet forventes at være lavt i de kommende år.

Selv om Femern A/S skal betale 2 procent i garantiprovision, betyder det i praksis, at Femern A/S kan finansiere sine anlægsaktiviteter til en realrente på ca. 0,3 procent p.a. Det er langt under de hidtidige beregningsmæssige forudsætninger om en realrente på 3,0 procent p.a. Renten forventes fortsat at være lav i de kommende år.

Anden påstand:

Tilbagebetalingstiden forlænges til måske 70 år.

Kommentar:

Realrenten på de lån, Femern A/S har optaget, er aktuelt negativ, og med en garantiprovision på 2 procent bliver realrenten i praksis 0,3 procent. Det er langt under de hidtil beregningsmæssigt forudsatte 3 procent. Samtidig forventes renten at være lav i de næste mange år.

For så vidt angår forpligtelsen til at betale garantiprovisionen på 2 procent, har Kommissionen oplyst, at så længe garantiprovisionen betales af Femern A/S, og så længe, der ikke betales på en måde, som indebærer ny statsstøtte, er det op til medlemsstaten selv, hvem der modtager garantiprovisionen.

Det vil således være muligt at betale den ekstra garantiprovision på netto 1,85 procent til A/S Femern Landanlæg, som første instans ved EU-Domstolen har fastslået ikke er omfattet af EU's statsstøtteregler. A/S Femern Landanlæg vil herved få et provenu, der muliggør, at selskabet vil kunne blive gældfrit meget hurtigere end, hvis selskabet skal afvente, at Femern A/S kan påbegynde udlodning af udbytte. Det skønnes, at A/S Femern Landanlæg vil være gæld-

Faste forbindelser

fri, før perioden på 16 år for Femern A/S' adgang til statslån ophører.

Samtidig må Femern A/S ikke udlodde udbytte til A/S Femern Landanlæg, før Femern A/S er gældfri. Det indebærer, at Femern A/S hurtigere bliver gældfri, end hvis udbytte blev påbegyndt, mens der fortsat afdrages på gælden. Her- ved vil Femern A/S alt andet lige kunne få en bedre kreditvurdering, når selskabet skal optage lån på markedsvilkår i en situation, hvor der ikke er en udestående forpligtelse til at udlodde udbytte til afvikling af gæld i A/S Femern Land- anlæg.

Tredje påstand:

Det henstår uklart, hvad der skal ske, når det er slut med statsgarantier efter 16 år.

Kommentar:

Når Femern A/S efter 16 år skal låne på markedsvilkår, vil Femern A/S baseret på en kreditvurdering skulle betale et markedsbaseret tillæg til renten på statslån.

For så vidt angår lån på markedsvilkår, kan Øresundsbro Konsortiet, der har været i drift i knap 20 år, låne til en rente, der er ca. 0,5-0,75 procent p.a. over renten på statslån.

Det må forventes, at Femern A/S vil kunne opnå sammenlignelige vilkår, når selskabet skal betale en markedsbase- ret rente efter 16 driftsår. Og på det tidspunkt vil Femern A/S ikke længere skulle betale garantiprovisionen på 2 pro- cent

Fjerde påstand:

Med kravet om den ekstra provision bør politikerne tage hele Femern Bælt-projektet op til seriøs genovervejelse.

Man kan godt stoppe det, selv om visse anlæg er gået i gang. Det kan være bedre frem for at kaste endnu flere penge efter et projekt, der ikke er sundt.

Kommentar:

Det skønnes foreløbigt, at det samlede Femern Bælt-projektet vil kunne være gældfrit i løbet af ca. 30 år, når garanti- provisionen på 2 procent betales af Femern A/S til A/S Femern Landanlæg.

Sammenfattende vurderes økonomien i Femern Bælt-projektet således at hvile på et robust grundlag med en tilbage- betalingstid, der ligger klart inden for rammerne af anlægs- og driftsloven.

Politisk flertal giver grønt lys til anlægsarbejdet på Femern Bælt-tunnellen

Det brede politiske flertal bag Femern Bælt-forbindelsen - S, V, DF, R, SF, K og LA - har besluttet, at Femern A/S skal sætte anlægsarbejdet på selve tunnelen under Femern Bælt i gang ved årsskiftet 2020/2021 1. januar 2021

Femern A/S har tidligere indgået en aftale med entreprenørkonsortiet Fehmarn Belt Contractors (FBC) om blandt andet at anlægge en arbejdshavn til projektet. Forligskredsens seneste beslutning betyder, at Femern A/S kan starte de kontrakter, der i maj 2016 blev indgået med entreprenørkonsortiet Femern Link Contractors (FLC) som betingede kontrakter. Det betyder, at anlægsarbejdet med tunnelelementfabrik, tunnelportal på Lolland og beboelses- og admi- nistrationsfaciliteter vil gå i gang 1. januar 2021. Anlægsarbejdet vil være klar til at fortsætte på tysk side midt i 2022. Tunnelelementfabrikken forventes at kunne begynde produktionen af de første tunnelelementer først i 2023. Udski- bning og nedsækning af de første, færdige tunnelelementer forventes at finde sted i begyndelsen af 2024.

Faste forbindelser

Aftalen, der er indgået 24. april, betyder, at Femern Bælt-forbindelsen forventes at åbne midt i 2029. Femern A/S har forhandlet med FLC om muligheden for at påbegynde arbejdet allerede midt i 2020, men blandt andet på grund af corona-situationen har det ikke vist sig praktisk muligt. Konsekvensen er, at tunnelen vil åbne op til et halvt år senere end hidtil forventet. Der er dog mulighed for at indhente noget af tidstabet i forbindelse med de endnu ikke udbudte kontrakter på installationerne i tunnelen. De skal udføres som det sidste i byggeprocessen.

- Det er en historisk beslutning, forligskredsen i dag har truffet om at igangsætte de store anlægskontrakter og påbegynde byggeriet på den danske side. Nu vil vi snart kunne se de store anlægsarbejder gå i gang ved Rødbyhavn. Femern Bælt-forbindelsen bliver en ny port til Europa og en ny port til fremtidens grønne transportløsninger, siger transportminister Benny Engelbrecht (S) og fortsætter:

- I stedet for at afvente den tyske domstolsproces om klagerne over den tyske myndighedsgodkendelse, udnytter vi tiden ved at igangsætte anlægsarbejdet på dansk side. Det betyder, at der nu bliver skabt mange nye arbejdspladser på Lolland, der dermed bidrager til at sætte gang i økonomien igen.

Femern Bælt-forbindelsen betales af brugerne af den faste forbindelse samt af støtte fra EU's Connecting Europe Facility (CEF). Anlægsudgifterne belaster dermed ikke statskassen og medfører ikke, at råderummet til investeringer i andre infrastrukturprojekter i Danmark bliver reduceret.

Femern A/S har produceret en video, der beskriver byggeriet af sænketunnelen mellem Danmark og Tyskland. Klik på billeder og se videoen på YouTube.



Hovedanlægsfasen for tunnelen under Femern Bælt er gået i gang

Femern A/S sætter efter en politisk aftale gang i hovedanlægskontrakterne med det internationale entreprenørkonsortium Femern Link Contractors (FLC). Det betyder, at byggeriet af byggeriet af Femern-tunnelen går i gang herunder i første omgang den store tunnelementfabrik ved Rødbyhavn.

I november sidste år begyndte hovedanlægsfasen for Femern Bælt-tunnelen. Her trådte kontrakten med det hollandske entreprenørkonsortium Fehmarn Belt Contractors (FBC) om den store arbejdshavn ved Rødbyhavn i kraft. Den nye arbejdshavn forventes færdigbygget inden udgangen af 2021. Endvidere har EU-Kommissionen i marts 2020 godkendt finansieringsmodellen for Femern Bælt-tunnelen.

Dermed er vejen banet for at sætte arbejdet med den store tunnelementfabrik samt portal- og rampeanlæg ved Rødbyhavn i gang. Arbejdshavnen er indgangen til byggeriet af tunnel- elementfabrikken, og det bliver fra arbejds- havnen, at de 73.000 ton tunge tunnelementer til sin tid skal sejles ud i Femern Bælt.

Tunnelementfabrikken, der alene får et fabriksareal, hvilket svarer til 200 fodboldbaner, bliver en af de største fabriker i Danmark. Den samlede byggeplads bliver den største af sin art i Nordeuropa. Fabrikken bliver hjørnesten i byggeriet af verdens hidtil længste sænketunnel.

De kontrakter med FLC-konsortiet, der er sat i gang, rummer aktiviteter for i alt 28 milliarder kroner i 2020-priser.

- Det er naturligvis meget tilfredsstillende, at vi nu kan bringe tunnelprojektet afgørende videre i tæt samarbejde med vores dygtige entreprenører. Det er en historisk dag for Femern-projektet, siger administrerende direktør Claus F. Baunkjær, Femern A/S.

Aktiveringen af kontrakterne sker i respekt for den tyske godkendelsesproces af Femern Bælt-tunnelen. Femern A/S modtog i februar sidste år den underskrevne godkendelse fra myndighederne i Slesvig-Holsten. Den tyske Forbundsforvaltningsdomstol behandler i øjeblikket klager over godkendelsen, og retten har fastlagt datoer for de afsluttende mundtlige retsmøder til efteråret 2020.

Femern A/S er gået i gang med en række bygningsmodningsaktiviteter for tunnelbyggeriet på den tyske side ved Puttgarden, så man er klar til at gå videre, når den tyske retssag giver mulighed for det.





Transportordfører efterlyser tiltag med brintelektriske tog

Enhedslistens transportordfører, Henning Hyllested, stiller nu spørgsmål til transportminister Benny Engelbrecht (S) om indsættelse af brintelektriske tog på strækningen mellem Niebüll i det nordvestlige Schleswig og Esbjerg. Spørgsmålet kommer på baggrund af et møde i Kiel 28. oktober sidste år, hvor Benny Engelbrecht mødtes med sin Slesvig-Holstenske kollega. Begge ministre udtrykte den gang stor interesse for et forsøg med at lade brintelektriske tog betjene strækningen byerne på banestrækningen mellem Esbjerg og Niebüll

- Det er jo vigtigt, at vi får sat fart i den grønne omstilling - også af jernbanen. Og nu er der gået næsten syv måneder siden de to ministre mødtes. Så det må være passende at spørge, om der sker noget, eller der blot var tale om fine ord, siger Henning Hyllested.

Han mener, at det er en rigtig god idé at indsætte brintelektriske tog på strækningen mellem Esbjerg og Niebüll.

- Strækningen bliver ikke elektrificeret, så enten skal man indsætte batterielektriske eller brintelektriske tog. Jeg tror meget på, at brint har en stor fremtid for sig i den tunge transport - herunder togtrafikken. Rækkevidden er simpelthen større med brint end med batterier, siger han.

Henning Hyllested fremfører, at man i Schleswig-Holstein er langt fremme med den grønne omstilling af delstatens jernbanetrafik, hvor eksempelvis 55 batteri-elektriske tog fra 2022 vil køre på en række regionale strækninger. Samtidig har de bebudet forsøg med brintelektriske tog. Herhjemme vil transportministeren lave forsøg med batteritog i Nordsjælland og på VLTJ/Lemvig-banen i det nordvestlige Jylland.

Spørgsmålet fra Henning Hyllested til transportministeren lyder:

- *"Ministeren bedes oplyse hvad han - i forlængelse af mødet med Slesvig-Holstens transportminister 28. oktober 2019 - har foretaget sig i forhold til at indsætte brinttog på strækningen Esbjerg-Niebüll, og hvad status på arbejdet er".*

- Så nu synes jeg, at det er på tide at tage de to ministre på ordet. Deres positive udsagn fra mødet "Vi behøver den slags projekter" og "Vi kan lære meget af hinanden" og "Vi må i nærmeste fremtid prøve af, om vi ikke muligvis kan køre med brinttog mellem Esbjerg og Niebüll" må omsættes i handling, siger Henning Hyllested og fortsætter:

- Jeg bemærker mig i øvrigt, at hr. Buchholz forudsætter, at hastigheden sættes i vejret på strækningen. Det ligger vældigt godt i tråd med, at vi i Togfonden faktisk opererer med at hæve hastigheden fra de nuværende 100 km/t.

Banedanmarks nye signalsystem er klart på Thybanen

Som den tredje togstrækning i landet har Thybanen, der forbinder Thisted og Struer, fået installeret det nye digitale signalsystem, ERTMS, som på sigt skal installeres på alle landets fjernbanestrækninger. Signalsystemet skal sikre, at der i fremtiden vil være markant færre signalfejl i togdriften

Banedanmark har arbejdet på udrulningen af signalsystemet på Thybanen frem til den forløbne weekend og har siden midten af februar taget systemet i brug etape for etape. Alt er forløbet planmæssigt, og dermed er togoperatøren Arriva begyndt at køre på det nye signalsystem på hele strækningen imellem Thisted og Struer.

Thybanen er den tredje togstrækning, hvor Banedanmark har udrullet det nye signalsystem, ERTMS. Hidtil er systemet taget i brug på banen i Vendsyssel mellem Lindholm og Frederikshavn og på strækningen Roskilde-Køge. Herudover har Banedanmark udrullet et nyt signalsystem kaldet CBTC på to S-banestrækninger i København. Erfaringerne fra de første strækninger viser, at systemerne betyder, at der i dag er færre forsinkelser på grund af signalfejl, så passagererne får flere tog til tiden. Arriva, som har togdriften på Thybanen, ser frem til at køre på det nye system.

- Passagererne vil opleve færre forsinkelser, ligesom det vil give mulighed for at optimere køreplanerne, og for at togene kan køre tættere på hinanden. Så det får stor betydning for både de rejsende og vores lokomotivførere, at vi nu begynder at køre på det nye digitale signalsystem, og vi ser frem til, at vi, i samarbejde med Banedanmark, skal udrulle resten af signalsystemet på vores andre strækninger i Midt- og Vestjylland henover de næste år, siger direktør for Tog Susanne Hejer fra Arriva.

Søren Boysen, der er direktør for Signalsystemer i Banedanmark, peger på, at med det nye system bliver togdriften mere stabil.

- Vi får flere tog til tiden, og vi får også plads til flere tog på skinnerne, fordi togtrafikken kan køre hurtigere. På Thybanen får vi også et endnu højere sikkerhedsniveau, fordi der ikke her har været automatisk togkontrol tidligere, siger Søren Boysen.

Signalsystemerne erstatter de gamle signalanlæg på det danske jernbanenet, som både er slidte og teknologisk forældede, og som indebærer, at lokoførerne skal holde øje med fysiske signaler langs banen og ind i mellem være i telefonisk kontakt med kommandoposter, før de får signal til at køre. Det nye system er fjernstyret, så lokoføreren får signaler digitalt på deres computerskærm i førerhuset. Det betyder også, at togdriften hele tiden kan følges med stor præcision fra Banedanmarks centrale trafikårne. Forventningen er, at 80 procent af de forsinkelser, der skyldes signalrelaterede fejl på jernbanenettet, vil forsvinde, når man siger farvel til de gamle signaler.

Historisk set - for 75 år siden



Hvide Busser ved Kruså i foråret 1945. På billedet ses en tysk soldat.

De hvide busser kørte for 75 år siden

Hjemtransporten af fanger fra de tyske koncentrationslejre har en berettiget bevågenhed i disse dage for 75 året, både for rædslerne, der åbnede sig i koncentrations lejrene, men også for en storstilet aktion på foranledning af den svenske Grev Bernadotte og det svenske Røde Kors

Af Rolf Brems - foto: Nationalmuseet

Men uden at forklejne de hvide bussers kørsel gennem dele af Danmark lørdag 21 april 1945, var kørslen foregået gennem længere tid.

Allerede fra sommeren 1944 afhentedes syge fanger i Tyskland på initiativ af Røde Kors og de danske myndigheder. Man sendte også såkaldte Røde Kors-pakker til fangerne i de forskellige lejre, noget som ofte betød forskellen mellem liv og død.

En af departementscheferne var endvidere aktiv i stiftelsen af undergrundsorganisationen "Det Danske Hjælpekorps" og forhandlede samtidig med tyskerne om hjemsendelser.

Fra krigens start blev mange nordmænd deporteret, men det var for alvor først i 1944, at danskere blev sendt til Tyskland. Deportationerne kulminerede med arrestationen af knap 2.000 danske politifolk i september 1944, hvoraf de fleste blev sendt til Neuengamme ved Hamburg og senere Buchenwald.

Historisk set - for 75 år siden

Greve Bernadotte begyndte nu at lave aftaler om hjemsendelser af skandinaviske fanger til Sverige, og i december 1944 blev de første tilladelser fra tyskerne givet - til 200 politibetjente, som var syge.

I februar lovede Rigsfører Heinrich Himmler Bernadotte, at der ville blive oprettet et særligt afsnit i KZ-lejren Neuengamme, som betød at forholdene ud fra en nazistisk målestok blev tålelige.

Hovedkvarteret for Bernadotte-aktionen blev etablerede i Friedrichsruh i Nordtyskland.

Efterfølgende blev Bernadottes busser fra svensk Røde Kors med svenske chauffører brugt til transporter internt i Tyskland. Ganske enkelt fordi de var i en bedre stand og kørte på benzin, modsat de danske busser som var blevet slidt op i krigens år, og kørte med en gasgenerator.

Bernadottes busser blev brugt til at samle skandinaverne fra de forskellige lejre både i og uden for Tyskland, og køre dem til Neuengamme. Dette var også et led i strategien om at samle fangerne, så de ikke "forsvandt" ved forflytninger eller direkte døds marcher, eller ved at tyskerne ville slette alle spor af koncentrationslejrene.

Søndag 10 december 1944 blev den første danske kolonne dannet. Den bestod af DSB-busser og ambulancer fra CBU, det der senere blev Civilforsvaret. De næste måneder lykkedes det at hente 500 fanger hjem - blandt andet fra Neuengamme.

Køretøjerne i denne kolonne var som sagt generator-drevne på grund af krigens knaphed på brændstof. Herved forsvandt en masse trækraft, til gengæld kunne chaufføren supplere sin forsyning ved at samle brænde, hvis det blev nødvendigt. Bøgetræ var det bedste, men tørv det nemmeste at skaffe - og det billigste .

Derfor kørte busserne, som endnu ikke var hvide kun til at starte med i det nordlige Tyskland - eksempelvis fra Neuengamme til Padborg.

Det var stort set umuligt at opdrive dæk, så dem man kørte på var totalt nedslidte, med hyppige punkteringer til følge. Chaufførene lærte efterhånden at "handle" med tyskerne, for eksempel eks bytte smør for dæk, eller slet og ret at "låne" dækkene fra tyske lastbiler eller endda nogle af de tyske kanoner.

Både søndag 1. april, tirsdag 3. og onsdag 4. april afgik i alt 98 busser til blandt andet Neuengamme, hvor 600 politimænd var blandt de heldige der kom hjem. De blev dog ikke løsladt i første omgang, men sat i Frøslev-lejren.

Køretøjer fra en CB-udrykningskolonne klargøres til at køre til Tyskland som led i aktionen med de hvide busser.



Historisk set - for 75 år siden



Hvide generatorordrevne busser med tidligere fanger fra Neuengamme ved Aarhus Rutebilstation.

Med en helt speciel aftale, lykkedes det at få tilladelse til at hente 423 danske jøder i Theresienstadt i det nuværende Tjekkiet. Transporten fandt sted med 35 busser fra d. 13-18 april, hvor busserne måtte køre igennem et fuldstændigt udbombe Tyskland. Dresden f.eks tæt på koncentrationslejren, blev nærmest udslettet af en brandstorm forårsaget af et intensivt bombetogt.

I begyndelsen af april udløb kontrakten for halvdelen af de frivillige i det svenske korps, det betød at danskerne stillede mere materiel og mandskab til rådighed for Bernadotte.

Onsdag 18 april 1945 blev der via statens civile luftværn udsendt besked til kredsformændene i Landsforeningen af Danske Bilruter, LDB, at der nu var indgået en aftale med de tyske myndigheder om hjemtransport af danske statsborgere i tysk fangeskab. Dette på betingelse af, at der kunne skaffes de fornødne køretøjer. De skulle møde i Padborg dagen efter inden kl. 12. Her ville man så fra Luftværnet bistå med maling af køretøjerne, forsyne dem med drivmidler - og dæk - som varedirektoratet havde stillet til rådighed. Det lykkedes at samle 120 busser. Der var nu ikke maling til alle, enkelte blev kalket, hvilket ikke holdt længe, andre kørte uden den hvide bemaling. Mange af busserne var nu taget ud af de få ruter, som endnu kørte, men hvor frekvensen nu alligevel var så lav, at den måske kun kørte 2 ture om ugen. Flere busser nåede at køre til Tyskland og retur - og nåede hjem for at køre ruten på hjemstavnen.

Turen mod Neuengamme lige syd-øst for Hamburg for at hente de ca. 4.000 fanger, foregik i konvojer af 7-10 busser. Turen derved foregik over Neumunster og Kiel, og selvom det var Hitlers fødselsdag 20. april var der ingen flag, erinder en chauffør.

Ved lejren stod fangerne klar på række. Det tog kun 20 minutter at fylde busserne, som for de flestes vedkommende kunne have 25-30 personer. De mest syge blev kørt med ambulancer. De fleste af fangerne blev sat af på karantænestationen i Padborg, hvor mange af busserne vendte rundt og kørte tilbage til Neuengamme.

Historisk set - for 75 år siden

De allieredes fly blev nu mere aggressive. Tyskere på flugt begyndte også at male deres køretøjerne hvide, så ud over at opleve bombeangreb på Hamburg, blev busserne nu også beskudt. På vej hjem ved Bad Segeberg blev 3 busser angrebet, chauffør og medchauffør blev såret, 2 fanger blev dræbt og 9-10 såret, bussen udbrændte. Efter søndag 22 april blev det nu så farligt, blandt andet med evakuering af kvindelige fanger i Ravensbrück-lejren nær Berlin, at transporterne helt blev indstillet onsdag 25 april. Herefter overgik mange af evakueringerne med jernbane, så i løbet af to dage ankom 7.000 kvinder til Padborg med tog.

Efter krigens slutning blev busserne hyret af Røde Kors Danmark til at hente fanger i forskellige lejre i Berlin og Breslau, samt køre løsladte fanger fra Frøslev-lejren til København. Busserne hentede helt frem til december 1945 hollandske børn, som skulle på rekreation i det fredeligere Danmark. Det var pendulkørsel, hvor man efter et stykke tid havde børnene med retur.

Vognmændene fik dækket deres udgifter samt udbetalt et honorar til dem og deres chauffører, men det var nok ikke det, som fik dem til at risikerer liv og førlighed.

Mange chauffører og hjælpere fik senere det, vi i dag kalder Post Traumatisk Stress af de mange timer og dages kørsel med faren for luftangreb.

Desværre var der aldrig i LDB's medlemsblad en beskrivelse af transporterne - måske fordi vognmændene blot mente, de gjorde deres pligt.

Kilde:

De Hvide Busser, Mikael Hansen

Nationalmuseet

Hvide busser på en vej i Tyskland - forår 1945



Magasinet Bus

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

3F kritiserede trafiksselskaber for at nøle

Læs mere side 7 - 10

Rapport fra hverdagen i en corona-tid

Arbejde bag

Læs mere side 12

Danmark er et tryk-sikkerhed:

Det er alvorligt

Læs mere side 35 - 44

Fjernbusruter
bliver mindre
fjerne

Læs mere

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

Gik du glip af Magasinet Bus 3 - 2020?
Så hent det her!