

Magasinet Bus

Fredag 29. maj 2020 - nummer 5 - 8. årgang

I den nærmeste fremtid vil busser køre på forskellige "brændstoffer"

Læs mere side 22 - 25

Busserne kommer fra Zhengzhou i Kina

Læs mere side 26 - 32

Forhandlingssekretær i 3F:

Statistikken bekræfter, at chauffører er særligt udsatte

Læs mere side 46 - 47

Busoperatør med batteri-elektrisk erfaringer tager brint-busser i brug

Læs mere side 44 - 48

Skolebus fra Amerika er til salg på Sjælland

Læs mere side 34 - 37

Samkørselstjeneste og mobilitetsselskab vil samarbejde i Nordjylland

Læs mere side 6

Organisationer er vigtige

Hverdagen i vores lille kongerige har de seneste måneder været noget anderledes, end vi har været vant til. Corona-tiden har fået mange til at overveje, hvordan hverdagen egentligt hænger sammen.

Men hvem var det egentligt, der var med til at få styr på, at samfundet ikke faldt helt fra hinanden - ja, faktisk fortsatte med at fungere uden at slå revner.

Fra denne plads er det tydeligt, at organisationerne har spillet en væsentlig rolle.

Det gælder både organisations på arbejdsgiverområdet - eksempelvis Dansk PersonTransport - og på arbejdstagerområdet - eksempelvis 3F. Det lykkedes i fællesskab mellem de tre parter - arbejdsgiverorganisationer, arbejdstagerorganisationer og Staten - at få nogle aftaler på plads, så indsatsen mod corona-smitten ikke endte i kaos.

Fra denne plads har vi også bemærket, at organisationerne har været i dialog og lyttet til hinanden - hvilket er et godt udgangspunkt, hvis man skal nå brugbare resultater. Tingene hænger sammen.

Derfor kan vi også glæde os over, at både arbejdsgiver- og arbejdstagere var enige om, at eksempelvis buschaufførerne tilhører en særlig udsat gruppe, når det gælder risikoen for at blive smittet med corona-virus - ja og andre smitsomme sygdomme.

Begge parter havde og har en fælles interesse i, at chaufførerne kan passe deres daglige og samfundsvigtige opgaver hver dag uden at blive truet på deres liv, ære og velfærd.

Corona-tiden viser efter vores opfattelse, hvor vigtigt det er for vores velfærdssamfund, at både arbejdsgivere og arbejdstagere er organiserede. Uden organisationernes indsats ville vi nok have haft betydeligt større udfordringer med at klare corona-tiden-

Når den nye hverdag er faldet på plads, er det værd at huske på organisationernes indsats. Det er også værd at huske på, at organisationerne er "vores". Bus- og taxi-vognmændene har for eksempelvis Dansk PersonTransport, mens chaufførerne eksempelvis har 3F.

God læselyst med dette nummer af Magasinet Bus

Jesper Christensen, chefredaktør

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

NEW CROSSWAY NATURAL POWER

BÆREDYGTIG INTERCITY-TRANSPORT

BTS



MILJØVENLIG

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

IMPONERENDE TCO

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

UDSKIFT 1 TIL 1

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

EKSPERTISE I NATURGASTRANSPORT

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

Kontakt os for at høre mere:



INTERCITY 2020

IVECO BUS

Your partner for sustainable transport

Begrænsning i antal passagerer med fjernbusser er ophævet

Begrænsning i antal passagerer med fjernbusser blev efter en forlængelse ophævet 18. maj. Ophævelsen af begrænsning i antal passagerer med fjernbusser betyder, at fjernbusser igen må medtage op til det antal passagerer, som bussen har siddepladser til, så længe det sker i overensstemmelse med sundhedsmyndighedernes anbefalinger

Dermed får busvirksomheder bedre mulighed for at anvende en større del af kapaciteten, så der er plads til flere rejsende.

Færdselsstyrelsen henviser til, at busvirksomheder følger Sundhedsstyrelsens anvisninger.

Retningslinjerne indeholder blandt andet en række opfordringer til dem, der rejser med kollektiv trafik.

Det gælder eksempelvis i de situationer, hvor sædeindretningen ikke gør det muligt at holde en meters afstand. I sådanne situationer anbefaler Sundhedsstyrelsen, at passagererne sidder med ansigtet i samme retning, og uden ansigt-til-ansigt kontakt under en meter.

De generelle opfordringer til personer, der rejser med kollektiv transport gælder fortsat:

1. Gå eller tag cyklen ved kortere ture

Skal du blot en kort tur, overvej da, om det er muligt for dig at cykle eller gå. På den måde undgår du tæt kontakt under transporten, og du giver andre rejsende – som ikke har samme mulighed – bedre plads i den offentlige transport.

2. Rejs uden for myldretiden

I myldretiden kan passagerne i den offentlige transport komme ud for at skulle stå særligt tæt, fx i busser, tog og metro. Overvej, om du har mulighed for at rejse uden for myldretiden, ved fx at flytte din aftale eller møde lidt tidligere eller senere på arbejdspladsen.

3. Vis hensyn til andre rejsende

Host og nys ikke i retningen af dine medrejsende. Skal du hoste eller nyse, gør det da i dit ærme eller i et engangslommetørklæde. Vær særlig opmærksom på ikke at hoste eller nyse i nærheden af ældre medrejsende.

4. Husk den gode håndhygiejne

Når du rejser med offentlig transport, er det ofte nødvendigt at holde fast for at holde balancen. God og grundig håndhygiejne er effektivt ift. forebyggelse af coronavirus. Vær derfor opmærksom på dette, når du er eller har været i direkte kontakt med de fælles berøringsflader (håndtag, stopknapper m.v.) med andre rejsende.

5. Rejs ikke med offentlig transport, hvis du er syg, eller formoder at være smittet

Er du syg, eller formoder du, at du er smittet, så tag hensyn til andre ved ikke at rejse med offentlige transportmidler. Hvis du lander i lufthavnen fra udlandet og har symptomer på coronavirus/COVID-19 eller formoder at være smittet, skal du tage egen bil hjem.



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.



NABOGO
Frem i fællesskab



Samkørselstjeneste og mobilitetsselskab vil samarbejde i Nordjylland

Et samarbejde mellem Nordjyllands Trafikselskab (NT), der ind i mellem betegner sig selv som et mobilitetsselskab, og samkørselstjenesten NaboGO Aalborg skal øge mobiliteten hos borgerne i Nordjylland. Samarbejdet skal også bidrage til, at den kollektive trafik ikke belastes for meget i myldretiden

I takt med, at samfundet langsomt kommer op i et højere gear efter den kraftige nedbrud, som blev sat i gang midt i marts for at forebygge spredning af corona-virus, vil antallet af rejsende i busser og tog i myldretiden forøges.

Hos Nordjyllands Trafikselskab peger man derfor på, at det er vigtigt at hjælpe hinanden med at sprede rejseaktiviteten ud over dagen eller bruge flere transportmidler. Det er baggrunden for, at NT udvider sin palette af mobilitetstilbud med samkørselsplatformen NaboGO. NT fremhæver, at samkørsel som en del af den kollektive trafik er et blivende tilbud, også efter corona-tiden.

Samarbejdet med NaboGO skal understøtte mobiliteten i landdistrikterne, skabe sammenhæng til busser og tog samt øge samkørslen hos private bilister til og fra arbejde. Nu og her understøtter samarbejdet desuden opfordringen til borgere i Danmark om at aflaste den kollektive trafik i myldretiden - blandt andet ved at samkøre med naboer, kollegaer og venner i større stil, end det er tilfældet i dag.

Kollektiv trafik

- Ved at indgå i et samarbejde med NaboGO får nordjyderne endnu et tilbud, der er medvirkende til at øge mobiliteten og samtidig begrænse antallet af kunder i myldretiden. Vi har i forvejen et attraktivt hovednet bestående af busser og tog, der dagligt transporterer rigtig mange nordjyder fra A til B, men samtidig er vi bevidste om, at rigtig mange nordjyder pendler til og fra arbejde i egen bil, og at langt størstedelen af bilerne kun har én passager, nemlig føreren. Det påvirker miljøet negativt og skaber trængsel på indfaldsvejene til de større byer, siger NTs bestyrelsesformand Nuuradiin Hussein og fortsætter:

- Derfor vil vi opfordre nordjyderne til i større udstrækning at hjælpe hinanden også i forhold til kørsel. Al forskning viser, at jo mere vi rejser sammen, jo større er tilbøjeligheden til at anvende den kollektive trafik, så vi forventer, at samarbejdet på den lange bane vil betyde, at flere nordjyder anvender den kollektive trafik.

Udover at samkørsel kan aflaste den kollektive trafik og øge antallet af kunder i den kollektive trafik på den lange bane, så ligger der mere strategiske overvejelser bag samarbejdet. NT ser samarbejdet med NaboGO som et godt supplement til togbusserne, der indsættes i forbindelse med sporspærringerne i 2020. Langvarige sporspærringer giver naturligt nogle gener for de berørte kunder i den kollektive trafik, så derfor fokuserer NT og NaboGO deres indsats i togkorridoren gennem kommunerne Hjørring, Brønderslev, Aalborg, Rebild og Mariagerfjord. Det sker ved at rette henvendelser til virksomheder, der med fordel kan anvende samkørsel.

- Vi synes, at det er et rigtig godt supplement til den traditionelle kollektive trafik. Og i de her måneder, hvor mange af kommunens indbyggere vil opleve forlænget rejsetid med den traditionelle kollektive trafik, så giver det rigtig god mening at gå i dialog med virksomhederne om samkørsel, og så er det naturligvis også et miljøhensyn. Derfor stiller vi også gerne op ift. at skabe kontakten mellem virksomhederne og NT og NaboGO, siger Brønderslevs borgmester Mikael Klitgaard.

Har gode erfaringerne fra andre steder i Danmark

Samkørselstjenesten NaboGO har eksisteret i to et halvt år og har i dag aftaler med flere kommuner og virksomheder i Danmark.

- Vi adskiller os fra andre ved at gå i direkte dialog med offentlige og private virksomheder, og det gør vi i samarbejde med trafikelskaberne og kommunerne. Vi ser mobiliteten i et bredere perspektiv og ønsker at samtænke samkørslen med den kollektive trafik. Normalt møder vi personligt op hos virksomhederne, men i denne her corona-tid foregår dialogen digitalt. I forhold til samarbejdet med NT, så har den gode relation til deres ejere, kommunerne og Region Nordjylland, helt sikkert gjort en positiv forskel, siger partner og medstifter af NaboGO Kasper Dam Mikkelsen.

NaboGO har indgået samarbejde med en række virksomheder i Danmark - eksempelvis KMD, der har haft følgende bevæggrunde for at indgå i samarbejdet.

- For at reducere KMD's CO2-udslip har vi igangsat forskellige tiltag her i blandt partnerskabet med NaboGO. Partnerskabet med NaboGO kan være med til at reducere udslippet af CO2 og samtidig reducere trængslen på vejene. En anden væsentlig årsag til at indgå samarbejdet med NaboGO er, at de har et tæt samarbejde med kommuner og trafikelskaber. Dermed sikres det, at den kollektive trafik og samkørslen integreres. Vi har lanceret NaboGO i vores afdeling i Ballerup i januar, og vi ser frem til at tilbyde vores medarbejdere i Aalborg samme mulighed, siger Ditte Clausen, der er CSR og public affairs manager i KMD.

Samkørselstjenesten udbydes via en app og er gratis at anvende for privatpersoner.



Trafikudvalget i Region Hovedstaden: Trafikbesparelserne skal hentes udenfor myldretid og i weekenderne

Et flertal i trafikudvalget i Region Hovedstaden blev på deres seneste møde enige om en anbefaling til fordelingen af besparelser på trafikområdet. Besparelserne skal fordeles i hele regionen. Trafikudvalget understreger, at der har været fokus på at sikre en god trafikdækning i hele området.

- Det er aldrig sjovt at lave besparelser, men jeg synes, trafikudvalget har peget på nogle tiltag, som fortsat sikrer et sammenhængende strategisk net. Nu må vi sammen med kommunerne arbejde benhårdt for at vende udviklingen med stigende trængsel og faldende passagertal, så vi i fællesskab kan sikre en attraktiv og bæredygtig kollektiv trafik, siger næstformand i Trafikudvalget Martin Baden (S).

Venstre er heller ikke glade for at der skal spares på området.

- Vi har arbejdet for at gøre kagen større og begrænse besparelserne, siger Anne Ehrenreich (V).

Hn peger på, at det er lykkedes at finde ca. 20 millioner kroner, som gør, at regionen kan holde hånden under det meste af trafikken frem mod Letbanens åbning, hvor der ifølge Anne Ehrenreich igen bliver råd til at skrue op for driften.

- Vi vil også de kommende år arbejde for at finde flere penge til at afbøde besparelserne, siger Anne Ehrenreich videre.

Årsagen til besparelserne er, at flere vælger at tage bilen, til trods for at der løbende er blevet investeret i en bedre infrastruktur for bus og tog. Det faldende passagerantal betyder, at der kommer færre indtægter fra bus- og togdriften.

Kollektiv trafik

ten. Det er derfor besluttet, at man skal udvise rettidig omhu og finde besparelser for 15 millioner kroner på trafikområdet for at opretholde et budget i balance.

- Der har desværre været en passagernedgang. Det betød, at vi stod og manglede billetindtægter for 25 millioner kroner. Jeg er glad for, at vi kan reducere konsekvenserne for passagererne ved at lave en ekstraordinær besparelse på 10 millioner kroner på administration i Center for Regional Udvikling. De penge kommer nu passagererne til gavn ved, at der sker færre besparelser på busser og lokaltog, end der ellers skulle have været, siger Christoffer Buster Reinhardt (K).

Alternativet er ikke medlem af trafikudvalget, men er med i forligsaftalen. Qasam Nazir Ahmad fra Alternativet mener, at han som politiker er nødt til at forholde sig til, at der er et fald i antal af passagerer.

- Det er hverken let eller rart at lave besparelser. Som et ansvarligt grønt parti vil vi helst ikke spare på kollektiv trafik. Men vi må forholde os til realiteterne - passager-tallene er faldene. Vi har været med til at begrænse besparelserne. Jeg er især glad for, at vi fik bevaret togdriften på lokalbanen Hillerød-Hundested og trafik-tætheden på de små stoppesteder, siger Qasam Nazir Ahmad.

Sikre forbindelse til job og skole

Hovedfokus for anbefalingen har været at sikre folk en stabil forbindelse til arbejde og til uddannelsessteder, og at de så smertefrit som muligt kan rejse mellem de vigtigste knudepunkter i regionen. For at opretholde den service er det udvalgets anbefaling, at man primært skærer i afgangene i weekenderne og uden for myldretiden. Det kan også blive nødvendigt for nogen at skifte en ekstra gang mellem bus og tog - eksempelvis passagerer i linje 350S, som skal videre fra Malmparken mod Ballerup.

- Det er en svær situation, vi har stået i, men jeg synes, at vi har fundet en løsning, der er rimelig. Det har ikke været nemt at begrænse besparelserne til driftsreduktion på nogle enkelte linjer, og samtidig bibeholde hovedparten af togdriften, ikke mindst Frederiksværkbanen, men det er lykkedes. Fremadrettet skal vi få flere til at vælge den kollektive trafik, og i det hele taget skal busserne prioriteres på regionens veje, siger formand for Trafikudvalget Jens Mandrup (SF).

Radikale Venstre er ligesom Alternativet ikke medlem i trafikudvalget, men en del af det indgåede forlig, er tilfreds med aftalen.

- Den er ikke blevet så slem, som jeg havde frygtet. Men det er klart, at vi også skal se på, hvordan vi kan få vendt skuden, så vi ikke risikerer flere besparelser i de kommende år, siger Karin Friis Bach (R).

Dansk Folkeparti og Enhedslisten, der begge er medlemmer af udvalget, stemte ikke for anbefalingen. Fordelingen af besparelser skal endelig beslutes i regionsrådet 19. maj.

Følgende blev anbefalet:

- Lille Nord: timedrift om lørdagen og færre afgangene på hverdagsaftener mellem Hillerød og Fredensborg
- Gribskovbanen: Timedrift om lørdagen
- 55E: Kun drift i myldretiden
- 120: Finansiering i Region Hovedstaden ophører
- 380R: Reduceres til timedrift uden for myldretidene
- 390R: Reduceres til timedrift uden for myldretidene
- 250S: afkortning til Gladsaxe Trafikplads
- 40E/400S: besparelse på 2,6 mio. kr. ved en omprioritering af driften mellem de to linjer. Denne vil blive fastlagt ved nærmere dialog med Movia og de berørte kommuner. Betjeningen af Skodsborg st. vil være uændret.
- 350S: afkortning ved Malmparken St.



FynBus efter kontrol:

Højere afgifter skal stoppe snyd i busserne

Mandag 4. maj genoptog FynBus' kontrollører den systematiske billetkontrol i busserne, efter den har været indstillet de seneste mange uger på grund af corona-situationen. Kontrollørerne noterede et overraskende negativt resultat. Hvor "snydeprocenten" normalt befinder sig på under 2 procent, lå den efter mandagens billetkontrol på 10 procent

Ud over, at hver 10. passagerer, der blev kontrolleret, ikke havde en gyldig billet, havde kontrollørerne behov for at tilkalde politiet flere gange, da enkelte blinde passagerer nægtede at vise ID, da kontrolafgiften skulle registreres.

- Jeg er både forundret og forarget over, at så mange synes at det er ok at rejse gratis, siger Carsten Hyldborg, der er direktør i FynBus.

- Samtidigt er det helt uacceptabelt at nogle snydere nægter at oplyse navn og adresse, så det bliver nødvendigt at tilkalde politiet, og bussens drift så i øvrigt forstyrres. Det vil vi ikke finde os i, så nu hæver vi afgiften mærkbart, indtil vi har en normal tilstand, siger han videre.

Carsten Hyldborg har været i dialog med formand og næstformand i FynBus' bestyrelse, der begge bakker op bag skærpede sanktioner overfor snyd med billetter i bussen.

Konkret lægges der op til en midlertidig stigning i kontrolafgiften fra 750 kroner til 1.200 kroner, hvis man rejser uden billet. Afgiften øges yderligere til 2.000 kroner, hvis man nægter at vise ID og politiet må tilkaldes.

De skærpede sanktioner vil blive opretholdt til snydeprocenten i busserne igen ligger på et normalt niveau.

Danske Regioner i corona-tiden:

Lad os sammen sikre sund og attraktiv offentlig transport - også efter krisen

I Danske Regioner tager vi gerne imod transportministerens invitation og indgår i en dialog om, hvordan vi løser trafiksekskabernes udfordringer, så vi fortsat kan tilbyde sund og attraktiv offentlig transport i hele landet. Det skriver næstformand i Danske Regioner, Ulla Astman

Af Ulla Astman, næstformand i Danske Regioner. Bragt i Jyllands-Postenen 6. maj

Mens de fleste danskere har opholdt sig hjemme under corona-epidemien, har busser, tog, metro og letbane fragtet passagerer med vigtige ærinder rundt i hele landet med reducerede køreplaner. Antallet af passagerer er dog – med rette – faldet markant, og det står klart, at det vil få stor betydning for trafiksekskabernes økonomi.

Derfor vil vi i Danske Regioner gerne kvittere for transportminister Benny Engelbrechts udmelding i Jyllands-Posten om kompensation til trafiksekskaberne. Det vil der blive brug for.

Som vi ser det, har corona-krisen medført tre store udfordringer for den kollektive trafik.

Den første udfordring er akut og handler om trafiksekskabernes likviditet. Flere selskaber har meddelt, at de allerede primo juni ikke har tilstrækkeligt med midler til at betale de kontraktlige udgifter til operatører mv.

Den anden udfordring handler om økonomien for resten af året. Et kvalificeret skøn over de økonomiske tab for trafiksekskaberne lyder på netto 1,6 mia. kr. for hele 2020. Det er klart, at dette skøn skal kvalificeres, men der er ingen tvivl om, at tabet af passagerindtægter er stort og fortsat vil være det i lang tid fremover.

Og det leder til den tredje, mere langsigtede udfordring, nemlig at det på sigt kan blive svært at gøre den kollektive transport attraktiv igen. Som ministeren også skriver, kan det være, at nogle danskere simpelthen foretrækker at køre i deres egen bil også efter corona-krisen. Men det er en udvikling, som vi skal gøre alt for at modvirke både i forhold til trængsel, samfundsøkonomi og klima.

Måske ligger noget af løsningen i de små innovative eksempler, som vi har set under krisen – fx DSB's app, der viser, hvor mange der er med S-toget. Men med corona-krisens massive påvirkning af den kollektive trafik kommer vi heller ikke uden om en økonomisk kompensation. Derfor vil vi i Danske Regioner gerne tage imod transportministerens invitation og snarest muligt indgå i en dialog om, hvordan vi løser trafiksekskabernes udfordringer, så vi fortsat kan tilbyde sund og attraktiv offentlig transport i hele landet.





har Københavns Lufthavne, DSV Panalpina
Mærsk, SAS, DFDS og Ørsted

Klik på billedet og se en kort video om projektet.

Projekt i København skal producere bæredygtige brændstoffer til transportområdet

Seks koncerner, der alle har behov for at have energi med sig, er gået sammen i et nyskabende partnerskab om at udvikle et produktionsanlæg i industriel skala i Storkøbenhavn til produktion af bæredygtige brændstoffer, der kan bruges i køretøjer, i skibe og i fly. Partnerskabet, hvor Københavns Lufthavne, A.P. Møller - Mærsk, DSV Panalpina, DFDS og SAS repræsenterer brugerne, mens energiselskabet Ørsted repræsenterer leverandørerne, har en vision om at opføre det, der kan blive et af verdens største anlæg til elektrolyse og til produktion af bæredygtige brændstoffer

Projektet kan fungere som drivkraften for modningen af bæredygtige brændstoffer samtidigt med, at der skabes arbejdspladser og nye værdikæder for at styrke Danmarks førende rolle inden for bæredygtig energi.

COWI og BCG fungerer som videnspartnere for projektet, der støttes af Københavns Kommune i tråd med kommunens ambitiøse politik for reduktion af CO₂-udledning. Parterne bag samarbejdet håber, at projektet med tiden kan fungere som en katalysator for lignende projekter andre steder i Danmark og internationalt.

Konkret er målet at udvikle et nyt og banebrydende produktionsanlæg til brint og e-brændstoffer i 2023. Når projektet er fuldt udbygget i 2030, vil det årligt kunne levere over 250.000 ton bæredygtige brændstoffer til busser, lastbiler, skibe og fly. Produktionen vil potentielt være baseret på en samlet elektrolysator-kapacitet på 1,3 gigawatt, hvilket

sandsynligvis vil gøre det til et af verdens største anlæg af sin art. Produktionen fra det fuldt udbyggede anlæg kan reducere CO₂-udledningerne fra transportområdet med 850.000 ton årligt.

Hvis projektet bliver gennemført, vil det blive placeret i Storkøbenhavn og ville kunne levere bæredygtigt produceret brint til CO₂-neutrale busser fra Movia og tunge lastbiler fra DSV Panalpina, bæredygtig metanol til A.P. Møller - Mærsk's skibe og bæredygtigt jetbrændstof (e-kerosin) til SAS' fly og lufttransport ud af Københavns Lufthavne. Projektet vil kræve store mængder grøn strøm, som potentielt kunne komme fra en havvindmøllepark ved Rønne Banke ved Bornholm.

I dag er bæredygtige brændstoffer dyrere at producere end fossilt-baserede brændstoffer. For at kunne konkurrere med fossile brændstoffer skal produktionen af bæredygtige brændstoffer modnes og udbygges i industriel skala, og omkostningerne skal reduceres - ligesom det er sket med vedvarende energiteknologier - eksempelvis havvind, landvind og solenergi det seneste årti. Prisen på havvind i Nordvesteuropa er eksempelvis faldet omkring 70 procent siden 2012.

Hvis bæredygtige brændstoffer skal kunne konkurrere med fossile brændstoffer, kræver det, at regeringer og industrien går sammen om at skabe rammevilkår, der øger private investeringer i produktionen af bæredygtige brændstoffer i stor skala.

Selvom flere partnere er udfordrede af følgerne af den aktuelle corona-situation, står partnerskabets langsigtede tilsagn i kampen mod klimaforandringerne stadig ved magt. Partnerne ser projektet som en måde, hvorpå man kan accelerere den grønne omstilling, samtidigt med at man stimulerer den danske økonomi efter corona-tiden. Partnerne peger på, at Danmark er i en enestående position til at blive et centrum for produktionen af bæredygtige brændstoffer, skabe arbejdspladser og sikre en førerposition i etableringen af en helt ny industri, som vil være afgørende for at nedbringe nettoudledningen af CO₂ til nul i 2050 - ikke kun i Danmark, men også globalt.

Elektrolysatoranlægget kan ud over at blive en potentielt hjørnesten i at reducere partnernes CO₂-udledning også levere et væsentligt bidrag til, at Danmarks mål om at reducere CO₂-udledningen med 70 procent inden 2030 sammenlignet med 1990 kan nås ved at erstatte fossile brændstoffer i tung transport med bæredygtige brændstoffer. Det er partnerskabets plan at udvikle projektet i tre etaper:

Første etape af projektet kan være klar til drift i 2023 og omfatter en elektrolysator på 10 MW, som kan producere vedvarende brint til direkte brug i busser og lastbiler.

Anden etape af projektet omfatter et elektrolysatoranlæg på 250 MW, som kan stå klar i 2027, når den første strøm fra havvindmølleparken ved Bornholm kan leveres. Dette anlæg kan kombinere produktion af vedvarende brint med opsamling af bæredygtig CO₂ fra punktkilder i Storkøbenhavn, så der kan fremstilles vedvarende metanol til søtransport og vedvarende jetbrændstof (e-kerosin) til luftfartssektoren.

I tredje etape, som kan stå klar i 2030, når potentialet for havvind ved Bornholm er fuldt udbygget, kan projektets elektrolysatorkapacitet potentielt opskaleres til 1,3 GW, og der vil blive opsamlet nok CO₂ til at kunne levere over 250.000 ton bæredygtige brændstoffer til brug i busser, lastbiler, skibe og fly. Projektet vil potentielt kunne erstatte 5 procent af de fossile brændstoffer, der bruges i Københavns Lufthavn i 2027 - og 30 procent i 2030.

Partnerskabet vil nu gå i dialog med de relevante myndigheder om de rammer og politikker, der er nødvendige for at understøtte udviklingen af bæredygtige brændstoffer i industriel skala i transportsektoren i Danmark, og søge offentlige midler til medfinansiering af en fuld forundersøgelse. Hvis forundersøgelsen bekræfter, at projektet er realistisk, kan der sandsynligvis træffes endelig investeringsbeslutning for første etape af projektet i 2021.

Enhedslisten:

Fossile brændstoffer skal støtte brint-tanken med 25 øre pr liter

En række virksomheder - hvor Københavns Lufthavne, A.P. Møller - Mærsk, DSV Panalpina, DFDS og SAS repræsenterer brugerne, mens energiselskabet Ørsted repræsenterer leverandørerne - har dannet et nyt partnerskab med henblik på produktion af brint og elektrofuels i stor skala. Enhedslistens transportordfører Henning Hyllested er glad for, at der nu kommer gang i produktion af elektrofuels i Danmark, og han foreslår statslig medfinansiering

- Der er ingen tvivl om, at elektrofuels baseret på havmøllestrøm er en meget vigtig brik for at vi kan nå 70 procent klimamålet i 2030, siger Henning Hyllested.

Enhedslistens transportordfører er meget positiv overfor, at de ovennævnte aktører melder sig klar til at gå i gang med en dansk produktion.

Henning Hyllested peger på, at det er vigtigt, at der bliver skabt et marked for det grønne brændstof, hvis det skal slå igennem. Derfor er det smart, at det nye partnerskab omfatter både virksomheder, der skal producere det grønne brændstof (Ørsted), men også store aftagere af det.

- Selvfølgelig skal staten også være med i dette projekt, og vi kan allerede i år indskyde 1 milliard kroner for at forcere igangsætningen, siger Henning Hyllested, som foreslår, at forbrugere af benzin- og diesellole betaler 25 øre pr. liter, hvilket vil indbringe omkring 1 milliard kroner om året. Han peger på, at der kan være en vis logik i at betale 25 øre pr liter benzin eller diesellole i betragtning af de kraftigt faldende priser på brændstof.

- Projektet peger på den tunge transport som målgruppe for elektrofuels. Men jeg mener, at vi næppe kommer uden om også at indføre iblandingskrav med elektrofuels i brændstof til personbiler, hvis vi skal nå 70 procent målsætningen i 2030, fordi det bliver vanskeligt at nå alene med omstilling til elbiler, siger Henning Hyllested.





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!](#)





Ingeniør-organisation:

Sådan når vi 70-procents målsætningen i 2030

Ingeniørforeningen, IDA, har sammen med Aalborg Universitet præsenteret en samlet plan for, hvordan transport og energiområdet kan nå S-Regeringens mål om at reducere klimagasudledninger med 70 procent i 2030.

Planen, der er beskrevet i rapporten "IDAs Klimasvar - Transport- og energiløsninger 2030", indeholder konkrete bud på, hvor Danmark skal investere og fokusere på transport- og energiområdet for at komme i mål med 2030-målsætningen og gå mod klimaneutralitet i 2050.

Ifølge rapporten kræver det investeringer i bæredygtige løsninger for omkring 500 milliarder kroner over de næste 10

år. Investeringerne bliver modsvaret af de besparelser, der kommer på brændsler, nye grønne afgifter og nye arbejdspladser.

- Vi har sat os i maskinrummet sammen med Aalborg Universitet og set på de tekniske løsninger og regnet på, hvordan det er muligt at nå 70 procent, hvis vi foretager de rigtige valg, de rette investeringer og styrker forskning og udvikling. Derfor er vi stolte af, at vi nu kommer med det første samlede bud på, hvordan Danmark kan nå 2030-målsætningen, siger Thomas Damkjær Petersen, der er formand for Ingeniørforeningen, IDA.

Blandt de konkrete tiltag peger IDAs Klimasvar på, at vindmøller både på land og til havs bliver yderligere udbygget, så produktionskapaciteten i havvind går fra 2.000 MW i 2020 til 6.630 MW i 2030 og på land bliver udbygget til mindst 4.800 MW.

Transport-området skal ifølge planen omlægges til mere el-drift og bæredygtige brændsler - eksempelvis elektrofuels, som i 2030 skal dække 20 procent af lastbiltransportens energibehov, 10 procent af skibenes skibstransport og 2 procent af indenrigsflyene.

Overskudsvarme fra industri og datacentre skal ind i fjernvarmesystemet, og så skal bygningsmassen i Danmark energieffektivisere, industri spare 12 procent på energien, mens fjernvarmeområderne skal udvides.

- Det er i de tværgående løsninger mellem besparelser, transport, el og varme, synergierne skal findes. Det er først, når den tunge transport kan køre på elektrofuels - der i øvrigt laves på vind, og når overskudsvarmen fra produktionen kan bruges til at opvarme vores boliger, at vi er kommet helt i mål med de løsninger, der gør vores energiforbrug klimaneutralt på omkostningseffektiv vis, siger Henrik Lund, der er professor i energiplanlægning på Aalborg Universitet.

- Eller når varmen kan kobles ud, når elforbruget peaker og kan tilføres ekstra energi, når elproduktionen kører for fuld vind. Eller når vi laver energibesparelser i bygningerne på en måde, så fjernvarmen bliver mere effektiv og bedre kan udnytte solvarme, geotermi og overskudsvarme fra industrien, siger han videre.

IDAs Klimasvar går længere end 2030 og forfatterne understreger, at det er afgørende, at vi allerede nu forbereder os på, hvordan vi kan reducere yderligere i årene efter 2030.

Forfatterne fremhæver, at energi altid er en udgift og en investering, men at de penge, der bliver brugt på forslagene i rapporten, kommer igen - blandt andet i form af besparelser på brændsler. Forfatterne til rapporten peger også på, at en skatte- og afgiftsændring til fordel for det grønne er uomgængelig. Desuden har det i arbejdet med IDAs Klimasvar været essentielt, at klimainvesteringerne kaster grønne job af sig.

- Vi skal se på, hvilke teknologier, vi har særlige styrker indenfor, der underbygger industri og beskæftigelse i Danmark. Og det kræver, vi ser på kompetencer og arbejder på tværs af fagligheder. Især i disse krisetider er det essentielt at have for øje, at klimainitiativer bidrager til at skabe gode danske arbejdspladser, der sikrer vores velfærdssamfund - og det opfylder vi til fulde med IDAs Klimasvar, fremhæver Thomas Damkjær Petersen.

IDAs Klimasvar - Transport- og energiløsninger 2030 kan hentes **her**:



Miljøzoner kræver partikelfiltre - køretøjsejere får direkte besked

Folketinget har skærpet kravene til miljøzonerne i landets store kommuner, hvilket Odense Byråd tilsluttede sig i maj sidste år. De skærpede krav betyder, at ældre dieseldrevne lastbiler, busser og varebiler pr. 1. juli i år ikke længere må køre ind i bymidten i Odense - og i København, Frederiksberg, Aarhus og Aalborg - uden at have monteret et partikelfilter

Odense Kommune gør i anledning af de skærpede krav fra 1. juli opmærksom på, at i Odense ligger miljøzonen inden for Ring 2. Zonen er markeret ved alle indfaldsveje, når man kører ind i - eller ud af - miljøzonen.

Formålet med en miljøzone er at mindske de miljømæssige og sundhedsmæssige gener af trafikken i storbyerne ved at reducere emissionerne af skadelige stoffer.

- Store byer vil have en mængde uundgåelig trafik i form af vareleverancer, håndværkere og anden erhvervskørsel. Derfor skal vi sikre os, at det foregår på en god og fornuftig måde for alle parter, hvilket indebærer, at vi stiller krav til køretøjerne om at leve op til en moderne standard, så vi mindsker generne. Jeg er glad for, at vi orienterer direkte til alle berørte, så ingen bliver overraskede over de skærpede regler, siger by- og kulturrådmand i Odense Kommune, Jane Jegind (V).

Miljøzonen understøtter By- og Kulturudvalgets effektmål om en byudvikling med grøn omtanke, hvor der blandt andet er fokus på at forebygge forurening af land, vand og luft.

Varebiler bliver omfattet

Hidtil har miljøkravene været rettet mod lastbiler og busser, men fra 1. juli i år gælder det også ældre, dieseldrevne varebiler, som er registreret før 1. januar 2007. Disse har ikke længere adgang til miljøzonerne med mindre, de har monteret et partikelfilter.

De fem miljøzone-kommuner - København, Frederiksberg, Aarhus, Aalborg og Odense - sender digital post til alle ejere af et køretøj, der ifølge Køretøjregistret ikke lever op til de nye miljøkrav. Det vil ske i uge 22, og her vil der være information om de skærpede regler, eftermontering af partikelfilter og mulighed for dispensation med mere.

Der bliver indført en digital kontrol af miljøzonerne, hvilket vil ske via automatisk aflæsning af nummerplader. Kontrol- len forventes indført fra 1. juli 2020, og i perioden frem til og med 30. september vil der blive givet advarsler for over- trædelse af miljøkravene. Fra 1. oktober 2020 vil der blive udstedt bøder.

Interesserede kan læse mere om miljøzonerne på www.miljoezoner.dk - klik **her**:

En korrektion:

Det er retteligt Euro 6-køretøjer, der får rabat på Storebælt

I Magasinet Bus 4 - 2020 kom vi ved en meget beklagelig fejl til at skrive, at Euro 5-køretøjer og bedre fremover vil få rabat på taksterne for at køre over Storebæltsbroen. Der skulle have stået Euro 6

Den fejlagtige oplysning kunne læses i følgende artikel "Miljø- venlige køretøjer får rabat på brotaksterne" på side 25 i Magasi- net Bus 4 - 2020. Vi har opdateret udgaven, der kan hentes **her**:

Vi undskylder og beklager fejlen.



Hollandske VDL har leveret fire brint-elektriske busser til busoperatøren Connexion. Busserne har eget kraftværk installeret på en trailer. Kraftværket producerer via et brændselscellesystem el til bussens el-motor.

Busoperatør med batteri-elektrisk erfaringer tager brint-busser i brug

Busoperatøren Connexion modtager her i foråret fire brint-elektriske busser fra den hollandske busproducent VDL. VDL markerede sig i 2018 ved at levere et stort antal batterielektriske busser til Connexion-selskabet Hermes, som indsatte busserne i VDL's hjemby Eindhoven

De fire brintelektriske busser svarer grundlæggende til de busser, som VDL tidligere har leveret til selskabet. Der er tale om busser af typen VDL SLF-E H2, hvor H2 markerer, at har et brintbaseret kraftværk, som leverer strøm til bussernes el-motorer.

Den første af de fire busser, som Connexion anskaffede sig for et par år siden, blev efter en kort indkøringsperiode indsat på en lokal rute i området syd for Rotterdam, hvor de øvrige tre brint-elektriske busser også skal køre.

Connexion oplyser, at grunden til, at der er gået et par år siden erhvervelsen af busserne, til de kommer ud at køre, blandt andet skyldes, at gældende regler i Holland ikke tog højde for busser, som VDL SLF-E H2.

Det særlige ved VDL SLF-E H2-busserne er, at de har det brintbaserede kraftværk, som øger rækkevidden til 350 km, med sig på en en-akslet trailer.

Med traileren bliver bussen et vogntog, hvor chaufførerne skal have kørekort til påhængsvogn kategori E.

Fordelen ved at have den brintbaserede energiforsyning med på slæb er, at det ekstra udstyr ikke optager plads i selve bussen, som dermed har samme passagerkapacitet som en traditionel sammenlignelig dieselbus.

Den brint-elektriske bus tanker sit "brændstof" på en brinttankstation i byen Rhoon.

Connexxion oplyser, at de fire hollandske brint-elektriske VDL-busser til næste år får følgeskab af 20 brint-elektriske busser, som den polske busproducent Solaris skal levere.

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





På den seneste IAA-messen i Hannover for erhvervskøretøjer - det var i 2018 - markerede Iveco sig blandt andet ved udelukkende at vise dieselfrie køretøjer.

I den nærmeste fremtid vil busser køre på forskellige "brændstoffer"

- Med det, vi kender i dag, kan vi ikke køre med el-busser over det hele, vurderer Claus Skipper, der er Nordic Business Line Manager hos Iveco Buses. Han peger på, at de færreste kan sige noget præcist om, hvordan det vil se ud om bare fem år, for udviklingen går meget hurtigt, og der kan pludseligt opstå en løsning, som egentlig ikke er tiltænkt persontortområdet - men som passer godt alligevel

Af Jesper Christensen

Claus Skipper har sagt ja til at besøge redaktionen på Magasinet Bus for at komme med en slags status over busområdet efter 2019, hvor Iveco havde sin hidtil største enkeltordre på 217 til samme norske kunde, og hvor Iveco var en af de største i Danmark med en markedsandel på 13,5 procent i segmentet på 7 ton og opefter. Claus Skipper har også indvilliget i at komme med et bud på, hvad de nærmeste år vil byde på set ud fra et Iveco-synspunkt.

Iveco-koncernen markerede sig på den store internationale transportmesse - IAA Nutzfahrzeuge 2018 - i Hannover ved holde fossile brændstoffer ude. Alle køretøjer på den store stand kunne køre på bæredygtig energi fra biogas, biodiesel eller batterier opladt med energi fra vindmøller og solceller.

Samme tema gik igen på transportmessen i Herning sidste forår.

Claus Skipper peger på, at Iveco allerede i dag kan levere bæredygtige løsninger. Dermed viser den teknologiske udvikling, at den er med på beatet.

Han peger også på, at det danske marked ligger i en form for tomrum, hvor der mangler klare pejlemærker for, hvor vi er på vej hen, når det gælder drivlinerne. Når det gælder regionale busser er valget i vid udstrækning dieseldrevne busser og gasdrevne busser i mere begrænsede mængder. Her er Iveco klar med busser, der kan køre på bæredygtig HVO med gennemprøvet dieselteknologi - og med busser med gas-motorer, som med energi fra biogas kan køre os mod en mere bæredygtig fremtid.

Det afgørende parameter for, hvor bæredygtig transporten bliver, er prisen på det bæredygtige brændstof. Busproducenterne har løsningerne - politikerne skal blot vælge, hvad de lægger vægt på, når de skal vælge mellem de transportløsninger, der bliver tilbudt.

I den forbindelse understreger Claus Skipper på, at de valg, der bliver truffet i 2020 vil have betydning i en del år fremover afhængig af kontraktens løbetid - eksempelvis 6 + 2 + 2 år.

- Og med det, vi kender i dag, kommer vi ikke til at køre med el-busser over det hele lige med det samme, siger og fortsætter:

- Ser vi på udbuddene i eksempelvis 2017, så vil der køre dieselbusser i 2027.

Iveco Daily kan også leveres med gasmotor. Her foreviget under en test i Torino for et par år siden..





De alternative brændstoffer gik igen på transportmessen i Herning i 2019.

Claus Skipper peger på, at det ikke jo ikke behøver at være fossil dieselolie, der er i bussernes tanke. Det kunne jo være bæredygtig dieselolie - eksempelvis HVO.

Derfor vurderer han også, at der vil være mindst tre forskellige brændstoffer - eller energibærere - der bærer energien frem til busserne om eksempelvis ti år.

På det danske marked har Iveco først og fremmest fokus på løsninger til by- og regional kørsel med eksempelvis by-bussen Urbanway og regionalbussen Crossway - med kendte løsninger med dieselmotorer og gasmotorer.

Åben dialog åbner for løsninger

Siden 1. januar 2014 er der blevet registreret så mange gasbusser i Danmark, at bestanden af gasbusser på 7 ton og derover var på 144 opgjort 29. februar i år.

I forbindelse med gas-busserne peger Claus Skipper på, at de forskellige aktører - trafikselskaber/kommuner, leverandører af gas og gastankanlæg og busoperatørerne - skal være åbne over for, at det at bruge gas til at levere energi til bussernes motorer er noget andet, end at vælge diesel. Dieselolie er så kendt og indarbejdet, at det populært sagt bare er noget, man hælder i tanken. Gas er - selvom det var ret populært i 1970'erne og 1980'erne - stadig noget ukendt og rejser en række spørgsmål:

- Hvem skal etablere gastankanlæggene?
- Hvem skal garantere gasleverancerne?
- Hvem skal stå for at drive tankanlæggene?

Og hvordan skal etableringsomkostningerne og en eventuel merpris for gasbusser indgå i udbuddet?

- Vi oplever, at der er et større ønske om at indgå en dialog mellem parterne, siger Claus Skipper, der klart betegner det som et plus, da parterne så i samspil kan tale om fordele og ulemper - eksempelvis mellem busvognmand og leverandør.

Mere fælles transport kan få markedet til at vokse

Busmarkedet i et land som Danmark er, hvad fagfolk betegner som modent. Udbud af den kollektive trafik har en meget stor indflydelse på, hvor mange busser, de forskellige leverandører har at kæmpe om.

Det betyder også, at udbuddene lægger ruten, som udviklingen mod en mere bæredygtig transport kommer til at følge.

Når Claus Skipper skal vurdere, hvad der kan påvirke markedet, nævner han to ting:

Kravene i udbuddene om eventuel nul-emissionsbusser
Øget efterspørgsel efter kollektive transportløsninger

Det sidste punkt har busproducenter og leverandører ikke den store indflydelse på. Her spiller borgernes holdninger og politikernes beslutninger ind. Begynder borgerne i stigende grad at fravælge transport i deres egne biler på grund af trængsel og problemer med at finde p-pladser skaber det behov for flere pladser i busser - og tog. Det vil også skabe behov for flere pladser i busserne, hvis politikerne beslutter at indføre trængselsafgift for at skabe mere plads på vejene.

Kabel til fremtiden

I øjeblikket er den fremherskende vurdering, at fremtidens bybusser er batterielektrisk. Men hvordan ser det ud om to, tre eller fem år.

I efteråret kunne CNH-koncernen, som blandt andet omfatter Iveco, fortælle omverdenen, at den havde indgået et samarbejde med den amerikanske bilproducent Nikola, der er en direkte konkurrent til amerikanske Tesla, når det gælder markedet for rullende materiel i den tunge elektriske ende. Hvor Tesla præsenterede sin elektriske fremtidslastbil som et koncept med batterier, kørte Nikola i efteråret 2019 ud med et læs til Budweiser i en elektrisk lastbil med sættevogn og brint som energibærer.

De to amerikanske firmaer har begge ladet sig inspirere af opfinderen af vekselstrømsmotoren. Hvor Tesla har taget efternavnet, har Nikola taget fornavnet - Serbisk fødte Nikola Tesla var en serbisk-amerikansk fysiker, der stod bag verdens første vekselstrømsmotor, som han proklamerede i et foredrag på et amerikansk universitet i 1888.

Samarbejdet mellem CNH og Nikola skal føre til, at 2023 bliver året, hvor der kommer elektriske lastbiler med brint som energibærer ud at køre på de europæiske veje.

Her siger Claus Skipper, at det bliver spændende at se, hvad det betyder for udviklingen mod en bæredygtig fremtid.

For drivlinerne til busser følger i vid udstrækning efter lastbilerne, da det er her, de store volumener er for eksempelvis motorer og transmissioner, hvilket så gør nye drivliner til busser billigere.

Det er lidt som om, det utænkelige bliver tænkeligt. Lidt som at konstatere, at det kunne vi mennesker så godt alligevel. Brint kan produceret yderst bæredygtigt ved at sætte strøm til vand og så opsamle brinten.



Kinesiske Yutong, som i 2018 leverede el-busser til Umove i Roskilde, skal i 2021 levere el-busser til Keolis i Odense.

Busserne kommer fra Zhengzhou i Kina

Den kinesiske bilproducent Yutong, der i 2018 leverede el-busser til busoperatøren Umove til bus-trafikken i Roskilde, skal levere 20 el-busser til busoperatøren Keolis, der kører bybusserne i Odense for trafikskabet FynBus

Af Rolf Brems - foto: Yutong

"Yutong busfabrik, goddag. Hvad kan jeg hjælpe med...?"

"Goddag, jeg vil gerne bestille 20 busser..!"

"Så gerne hr, de er færdige om 1 time og 20 minutter"

Det kunne have været ordene, da man til kørslen i Odense bytrafik fornyligt bestilte 20 el-busser, som fra 2021 skal betjene byens passagerer.

For de 80 minutter er, hvad det tager fabrikken Yutong, som er verden største busfabrik, at producere 20 el-busser. De har en produktion på 375 busser i døgnet på knap 200 produktionsdage, hvilket bliver til ca. 70.000 diesel-og el-busser om året. Fabrikken beskæftiger ca. 3.500 arbejdere. Produktionen af el-busser er på ca. 25.000 om året.

Materiel

Fabrikkens areal er på 1,33 millioner kvadratmeter, hvilket svarer til en kvadrat på 1,2 x 1,2 . Og det er uden fabrikkens testbaner.

Yutong ligger i Zhengzhou i midten af Kina's Henan provins, og det er herfra, busoperatøren Keolis under trafikelskabet Fynbus har bestilt 20 styk E12-busser - som de hedder.

Og hvad er det så for en bus, vi kan forvente ?

Bussen

For at blive interessant på vores breddegrader har Yutong Eurobus Scandinavian AB siden 2008 - sammen med det islandske busselskab Gudmundur Tyrfingsson - testet bussen for at tilpasse dem til det skandinaviske marked og klima.

Udefra ligner E12 på mange måder en almindelig bus. På taget er der en forhøjning, der rummer syv lithium-ion-batterier. De resterende fem er placeret bag i bussen under sæderne.

Batterierne på 422 kWh og leverer 600 V jævnstrøm. Herfra kan man sige, at bussen kører på kendt teknologi, idet el-motoren leverer kraftoverføringen til baghjulene via kardan-aksel og differentiale.

El-motoren yder 200 kW, hvilket svarer til 272 hk. Det lyder måske ikke af så meget, men en el-motor har en meget højere virkningsgrad, idet man er sluppet af med en masse af den modstand, der findes i en forbrændingsmotor. Tænk på al den varme, som ledes ud af udstødningen. Og udnyttelsen af bevægelsesenergien i en el-motor er to-tre gange større. Desværre kan man heller ikke her undgå, at der udvikles varme, så el-motor og batterier er forsynet med hvert sit kølesystem.

Bussens totalvægt er 19.500 kg, mens tomvægten er 14.450 kg, hvilket er noget over en bus i samme størrelse i en diesel-version. Det er selvfølgelig batteripakken, der giver den ekstra vægt. Det er også grunden til, at bussen ikke har plads til så mange passagerer.

Bussen opvarmes af en varmepumpe på taget, der sender luft ind i kabinen. Som en option kan man få elektriske varmepaneller, og ved kørsel i koldere omgivelser kan man også bestille bussen med et oliefyr, som kan drives af det syntetiske dieselbrændstof HVO - en form for bioiesel. Det har man valgt at installere i Umove's Yutong-busser i Roskilde, som var de første i Danmark til at indsætte batteribusser i driften.

Bussen er udstyret med udnyttelse af bremseenergien, som den sender tilbage til batterierne.

E12 er en 12,17 meter lang

Førerpladsen i en yutong-bus ligner de fleste andre førerpladser





E12 fra Yutong fåes med to eller tre døre.

og 2,55 meter bred lavgulvsbus, den har plads til 30-35 siddende og totalt 62–65 passagerer, alt efter hvilken konfiguration man vælger.

Og her spiller dørkonfigurationen ind. Den fås med både to og tre døre. Her er den endelige beslutning ikke truffet. Bussen bliver leveret med en elektrisk kørestolsrampe efter ønske fra Fynbus.

I Keolis er man i øvrigt ikke helt ukendt med bussen, selskabet i Bergen har bestilt 102 enheder til bytrafikken med indsættelse i drift i 2020.

Driften

For nogle få år siden stod udfordringerne vel nærmest i kø, når man ville anvende et batteridrevet køretøj i vel nok det hårdeste kørselsmiljø - bytrafik.

For når en operatør sender en bus på gaden, ligger en stor del af økonomien i, at bussen ruller - stilstand er tabte kroner.

Yutong E12 har med den forøgede batteripakke en opgivet aktionsradius på ca. 410 kilometer.

Men når man snakker batteridrift, løber man ind i nogle andre parametre. I en diesel-bus har man normalt 800-1000 km til rådighed på en tankfuld, hvor man inden for få minutter kan tanke, og ikke er afhængig af en ladestation. Operatøren af diesel-busser behøver ikke at tage det så nøje - når det er bytrafik - om vognløbet kan køres. Flexibiliteten er næsten uendelig.

Materiel

Med en batteribus er fleksibiliteten stadig en udfordring. Ladetiden er stadig tidskrævende, og en batteribus på vej i garagen kan ikke bare erstatte en anden bus med forventning om at kunne køre løbet til ende.

Når bussen ankommer til garagen skal den kobles til en ladestander. Men opladningen vil hos Keolis blive afbrudt, når den skal i vaskehal og rengøres.

Til gengæld er den nuværende kapacitet i Yutongs E12 - og helt sikkert med de næste batterigenerationer - ved at komme på højde med konventionelle busser, og vil være et lige så godt valg på vognløbssiden, men et klart bedre valg, når man snakker miljø og emissioner.

I en diesel-bus medbringer man sit eget kraftværk. Man har for eksempel ikke taget det så nøje, at motoren skulle trække en kompressor, og når trykket var nået, lukkede en ventil overskuds luften ud. Det er spild af energi. Dog et punkt, motorproducenterne i dag har fokus på.

I en batteribus betyder det, at kompressoren til bremseluft kun kører, når der mangler luft - det samme gælder servopumpen til styretøj, som man eksempelvis kender det fra Volvo Hybrid Bus, hvor rattet lige skal "aktiveres" efter et kortere stop. Det mærker man ikke i Yutong-bussen.

El-motorer leverer fra stilstand et jævnt drejningsmoment i hele omdrejningsområdet, da en el-motor ingen gearkasse eller udveksling behøver. Det betyder, at man mærker en kraftig acceleration, som virker fra 0 til 80 km/t.

El-motorer er derudover ekstremt støjsvage, kræver markant mindre vedligeholdelse, hvilket betyder, at den skal bruge færre timer på værkstedet. Olieskift er en saga blot.

Så i stedet for at snakke km/l, snakker man i el-busser om kWh (kilowatt pr time). Her skal man så forholde sig til et totalt forbrug, et minimums forbrug og et forbrug i kW pr. km.

Det totale forbrug opstår, når bussen kører, minimumsforbruget når køretøjet holder stille, men stadig med alle systemer tændt. Forbruget af kW pr. km. er kun interessant, hvis man kender alle forudsætninger til dagens tjeneste.

Det er her, at batteridrift i sit nuværende stadie kan give lidt ekstra udfordringer. En batteribus bruger mest energi, når den kører - men E12-bussen fra Yutong kan lige som el-busser fra andre producenter, regenerere energi, når der bremses. Bevægelsesenergien - den energi, som bussen har fået tilført for at komme op i fart - bliver under opbremsning samlet op af el-motoren, der i den situation fungerer som generator - det er samme princip som i elektroniske retardere. Bevægelsesenergien, som i en traditionel dieselbus, vil gå til spille som varme i bremserne, bliver dermed ført tilbage til batterierne og er efterfølgende til rådighed til ledningsnettet og ved acceleration.

Men bussen bruger har også behov for energi til lys, indeklima, infoscærme, rejsekort osv. Så selvom bussen ikke



Førerpladsen kan leveres med sæder fra Isri.

Materiel



El-motoren og andet teknisk udstyr er ligesom på dieselbusser placeret i bagenden.

kører over de 410 km, bruger den x-antal kW pr. time på at holde sig i gang, så antallet af kilometer skal holdes op imod antallet af timer, den skal være i drift.

Vælger man at installere et lille oliefyr til opvarmning, der henter sin energi fra eksempelvis biodiesel, vil man kunne forøge bussens aktionsradius.

Sidst - men ikke mindst - bussens aktionsradius afhænger også af vejens beskaffenhed, brug af visker, antal døråbninger og chaufførens kørestil. Kører man i sne, forøges rullemodstanden væsentligt.

Operatøren skal i planlægningen inddrage nogle i forvejen kendte faktorer, der med dieseldrift ikke havde større indvirkninger, fordi man har en mere "ubegrænset" aktionsradius.

I driftsovervågningen kan man følge batteristanden på alle busserne, så man i tilfælde af udskiftning kan vurdere, om bussen har strøm nok til den nye tjeneste.

Materiel

Chaufføren starter med at aktivere den indvendige hovedafbryder. Nu er der "liv" i kulissen, hvorefter man starter bussen via en knap, som man kender det fra andre busser - og alle systemer bliver aktiveret.

For chaufføren viser bussen, hvor meget brugbar energi, der er til rådighed. Det er en faktor, som hele tiden vil ændre sig i takt med forbrug og kørestil, og som i høj grad kommer til at influere på el-bussens aktionsradius. Kører man forudseende og aktiverer bremsen med det rigtige tryk, kan man spare på energien, og som nævnt sende bremseenergien retur.

Ved ophold på måske 15 minutter ved en endestation skal chaufføren lukke ned - selvfølgelig alt efter interne procedurer og måske aktivere oliefyret.

Chaufføren skal også være mere opmærksom på forbruget. Hvis bussen af en eller anden grund har brugt mere energi end forventet, skal man være sikker på, at der er kapacitet nok til, at man kan komme til ladestanderen og ikke pludselig holder stille med en bus, der ikke vil flytte sig.

Men inden det kommer så vidt, har chaufføren fået advarsler. For eksempel vil blæserne til indeklimaet blive stoppet.

Men ellers er bussens indretning og funktion meget lig den, som man kender fra andre busser - betjening af frem-neutral-tilbage, døre og alle de andre funktioner er de samme.

Førerrummet er også designet efter europæisk standard, så der også er plads til de velvoksne chauffører.

E12 har på glatbane opnået fine resultater og har alle former for sikkerhedsudstyr med eksempelvis ABS og ESP. Til gengæld skal omgivelserne måske være lidt mere opmærksomme, da man skal vænne sig til ikke at kunne høre, når bussen ankommer. Chaufføren får også glæde af en støjsvag arbejdsplads og skal måske vænne sig til, at han kan høre passagererne snakke eller sladre i bussen...

Garageanlægget

"Kraftværket" i form af by-strømmen har man på garageanlægget. Her skal der opsættes ladestandere, typisk een for hver to busser. Men tilslutningen til by-strømmen skal også være forberedt, da det kan være nødvendigt at opstille en transformator for ikke at belaste elnettet for meget.

Pladsen ved den bagerste dør.



Materiel

Opladningen sker med et simpelt plug-in stik, der sidder på side af bussen over forhjulet - den kan bestilles med ladestik i begge sider.

Ladestanderen har en samlet kapacitet på 150 kW. Til hver ladestander er der to ladestik, som hver giver 75 kW og en opladningstid på seks timer. Men vælger man kun at sætte en bus til ladning, vil den blive fuldt opladt med 150 kW på tre timer.

Ved opladning af batterier er der den ulempe, at jo hurtigere man ønsker at oplade, desto mere varme afgives der. Varme er lig med energitab. For at spare så meget på energien som muligt, skal man oplade, så energispildet mindskes, hvilket ikke hænger sammen med udnyttelsesgraden af bussen. Derfor er det vigtigt, at energien, som bruges til at oplade busserne, kommer fra et kraftværk, som bruger grøn energi.

Batteripakken er vandkølet for at sikre batteriernes levetid, og den levetid måles i antal af kW som samlet er "hældt" på bussen, uanset om opladningen er sket på tomme eller næsten fyldte batterier.

Yutong regner med at batteripakken holder 10-12 år - ikke at den herefter ikke fungerer, men at ydelsen bliver så lav at aktionsradiusen ikke opfylder behovet.

En gang årligt får batteripakken et "kærligheds-eftersyn", hvor den bliver afladt fuldstændigt.

Infrastrukturen

Som operatør skal man være klar over, at en batteribus, som kører på 600 V - til sammenligning kører Aarhus Letbane på 750 V - kræver nogle forholdsregler ved garage- og værkstedsfaciliteter. Det er højspænding, man har med at gøre. Og højspænding er dødelig ved forkert håndtering, men som sagt er batterierne afskærmet, så for chaufføren er der ingen faremomenter.

For mekanikerens sikkerhed skal batteridelen afbrydes, når der arbejdes tæt på disse, men ved normal vedligeholdelse er det ikke nødvendigt.

Batterierne er kapslet ind i kasser, som i øvrigt hver har en vægt på 250 kg, så det er ikke noget man lige løfter ud af bussen, hvilket heller ikke er nødvendigt i dagligdagen. Mekanikerne skal gennemgå kurser i den nye teknologi, og busserne kræver en del specialværktøj.

På værkstedsdelen er det en fordel, at der kan lades på bussen, mens den serviceres. Hertil kan man få en transportabel ladestation.

Det lokale kommunale beredskab skal instrueres i den nye transportform, hvor der er nogle andre forholdsregler ved eksempelvis brand eller større uheld, hvis en bus er væltet, herunder evakuering.

Alternative energiformer er for alvor på vej ind i driften af busser. Hvad batteridrift angår, så er man stadig i sin vorden, og inden for en generation er der sikkert sket et kvantespring. Også hvad angår miljøbelastningen ved produktionen af batterierne, som i dag ikke hører til den mest bæredygtige. Men det er noget, som batteriproducenterne arbejder på at ændre.

Men der er ingen tvivl om, at man er på rette vej, og spændende at Fynbus og dermed Keolis i bytrafikken satser på en mere bæredygtig transportform.

Færdselsstyrelsen forlænger perioden for suspendering af sanktioner på synsområdet

Frem til fredag 12. juni udløser det ikke bødeforlæg eller inddragelse af nummerplader, hvis man overskrider synsfrister for køretøjer

I perioden fra 15. marts 2020 er alle sanktioner for overskridelse af synsfrister blevet suspenderet, da synsindkaldelser under corona-situationen i visse tilfælde har givet anledning til bekymring blandt ejere køretøjer.

I første omgang blev sanktionerne suspenderet frem til fredag 15. maj, men perioden er nu forlænget frem til fredag 12. juni 2020.

Det er ikke nødvendigt at sende en ansøgning om udsættelse af det periodiske syn for at være omfattet af suspenderingen. Falder fristerne indenfor denne periode, vil de automatisk være omfattet af suspenderingen.

Syn af køretøjer er en forudsætning for at opretholde færdselssikkerheden i Danmark. Så længe man overholder sundhedsmyndighedernes anbefalinger, er det fortsat fuldt sundhedsmæssigt forsvarligt at få synet ens køretøj.

Derfor opfordrer Færdselsstyrelsen til, at man overholder synsfristen for ens køretøj, hvis man har mulighed for det.

Interesserede kan læse mere om syn i corona-tiden [her](#):

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



Har man en amerikansk drøm, kan man få den opfyldt - altså hvis den går på at have en gul skolebus og man hr 250.000 kroner plus moms. (Foto: DBA Guide)

Skolebus fra Amerika er til salg på Sjælland

Den er som taget ud af en amerikansk film - den gule skolebus fra 1980. Selvom den ikke har rullet rundt på et film-set, har den lidt af en historie med i bagagen. Ud over at have transporteret skolebørn, har den også transporteret amerikanske fangere. I dag holder den i Viby S og er til salg for 250.000 kroner plus moms

Sælgeren er 41-årige Bo Arleth fra Brøndby. Han har oplyser, at den ikoniske står uden så meget som en enkelte bule, rids eller skræmme.

Bo Arleth har sat den amerikanske drøm til salg for 250.000 kroner plus moms. For pengende får man en bus fra 1980'erne i USA. Bussen har transporteret skolebørn, amerikanske soldater og fanger.

Hvis man ikke lige har 250.000 kroner plus moms, er Bo Arleth til at snakke med. Han er villig til at bytte.

- Jeg vil eventuelt gerne bytte med Rolex, Hublot, Mustang, Camaro eller speedbåd/powerboat, siger han. Den ikoniske skolebus er af mærket International og er produceret af Blue Bird. Det er den originale model, som den har set ud i årtier, fortæller han.



I bussen har der siddet soldater på lange rækker.

Foto - DBA Guide

- Det er som at træde 30-40 år tilbage i tiden at køre i sådan en her. Alle skilte, knapper og andre dippedutter er nemlig originale. Bussen er, som da den trillede ud fra fabrikken, siger Bo Arleth.

Fra skolebus til fangetransporter

Skolebusen har lidt af en historie bag sig. Foruden at have transporteret skolebørn, har den også fungeret som fangetransport for den amerikanske marine.

- På de her legendariske, brune lædersæder har der siddet soldater på lange rækker, fortæller Bo Arleth til DBA Guide.

Mens bussen har været i Bo Arleths varetægt, har den været benyttet til galla- og studenterkørsel.

Bussen har indbyggede solbriller

Solens skarpe stråler blænder dig, mens du triller ned ad landevejen, men du har desværre glemt solbrillerne hjemme på køkkenbordet. Det er en problemstilling, du aldrig vil opleve i den gule skolebus. Bussen har nemlig indbygget en udfoldelig solskærm, der fungerer præcis som en par solbriller.

Er der derimod overskyet, glemmer man det straks, når man sætter sig bag rette i bussen. Det øverste stykke i forruden er blåtonet, så himlen altid synes blå.

Materiel



Bussen har indbyggede solbriller



41-årige Bo Arleth fra Brøndby har sat sine gule skolebus fra Amerika til salg for 250.000 kroner plus moms. - Jeg vil eventuelt gerne bytte med Rolex, Hublot, Mustang, Camaro eller speedbåd/powerboat, siger han.

Foto: DBA Guide

Materiel



Bussens dør åbner og lukker på en helt særlig måde.

Foto - DBA Guide



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!

Ny softwareløsning sparer virksomheder for dobbeltarbejde med momsindberetninger

Et nyt it-program gør det muligt for virksomheder at indberette moms med et enkelt klik via deres eget regnskabsprogram. Siden lanceringen af programmet i december sidste år har over 9.000 erhvervsdrivende benyttet sig af muligheden

Programmet, som er udviklet i samarbejde mellem Skattestyrelsen og Udviklings- og Forenklingsstyrelsen, er en såkaldt API - Application Programming Interface. Det betyder, at udbydere af regnskabssystemer kan bygge API'en ind i deres systemer, så deres kunder med et enkelt klik at overføre momstallene fra virksomhedens regnskabssystem til TastSelv Erhverv i Skattestyrelsen.

Ved årets første momsfrist, der udløb 2. marts 2020, modtog Skattestyrelsen omkring 7.250 angivelser via API'en. Siden lanceringen i december 2019, har Skattestyrelsen i alt modtaget over 10.000 angivelser ad den vej fra de over 9.000 erhvervsdrivende, der frem til nu har benyttet it-løsningen.

- Der er mange ting at tænke på, når man driver virksomhed, og når det kommer til momsindberetning, vil vi gerne gøre det nemt at gøre det rigtige og hjælpe, hvor vi kan. Derfor har vi lavet denne nye mulighed for at indberette moms, som primært er målrettet de små erhvervsdrivende, siger fagdirektør i Skattestyrelsen, Thomas Hjortenberg.

Kun én godkendelse

Den nye software etablerer en forbindelse mellem virksomhedens regnskabssystem og TastSelv Erhverv og sparer de erhvervsdrivende for det dobbeltarbejde, der ligger i først at skulle indtaste i eget regnskabsprogram, og derefter kopiere tallene over i TastSelv Erhverv.

Med API-muligheden kan tallene overføres direkte. De skal blot godkendes en sidste gang, inden momsen endeligt er indberettet. Samtidig gør den nye software det muligt at indlæse de forskellige momsindberetningsfrister direkte i regnskabssystemet, så virksomhederne får overblik over vigtige datoer og frister.

Udviklingen af den nye software er en del af Skattestyrelsens målsætning om at gøre det nemmere for virksomhederne at indberette og betale korrekte skatter og afgifter til tiden. Indtil videre har to regnskabsudbydere indarbejdet løsningen i deres systemer.

- Vi er rigtig glade for, at der er blevet taget godt imod vores nye indberetningsløsning, og at så relativt mange erhvervsdrivende indtil videre har valgt muligheden, når de har indberettet. Vi håber, at flere regnskabsudbydere vil tage imod vores nye software, så endnu flere erhvervsdrivende kan få glæde af en lettere momsindberetning, siger Thomas Hjortenberg.

Programmet er gratis og vil kunne implementeres i alle regnskabssystemer. Ovennævnte tiltag skal ses i lyset af, at en del små- og mellemstore virksomheder ofte begår fejl i momsindberetningerne.

Persontransport-organisation:

Turistbusser og taxier skal med i de fremtidige støtteordninger

Den rapport om udfasningen af hjælpepakkerne til erhvervslivet i corona-tiden, som en ekspert-gruppen bestående af tre professorer fremlagde i den sidste uge af maj, og som vi her i Magasinet Bus kort beskriver på næste side, overser ifølge organisationen Dansk PersonTransport umiddelbart at dele af persontransporten vil være hårdt ramt i lang tid og har bydende brug for fortsat hjælp

Hos Dansk PersonTransport peger man på, at rapporten om udfasningen af hjælpepakkerne har flere gode takter, men understreger samtidig meget kraftigt, at turistbusbranchen i særdeleshed er ramt af grænselukningen, forsamlingsforbuddet, og manglen på udenlandske turister.

Dermed er stort set alle indtægtskilder for turistbusvognmændene forsvundet og årets højsæson, hvor 80 procent af omsætningen for mange operatører skal hentes er i store træk forsvundet som dug for sommersonnen.

Derfor er det set ud fra Dansk PersonTransport og organisationens mange hundrede medlemmer meget vigtigt, at turistbusbranchen kommer med på listen over de direkte berørte og/eller sæsonbetonede brancher, der vil have brug for genopretningshjælp efter 8. juli - og også efter august.

Men det er ikke kun turistbusbranchen, der er og vil være "ramt" af corona-virus i lang tid fremover. Det gælder også den del af organisationens medlemmer, der beskæftiger sig med taxi-kørsel.

Taxibranchen blev også ramt meget hårdt, da myndighederne skruede ned for aktiviteterne i marts. Turisterne udeblev, og arrangementer blev aflyst. Det samme gjaldt event, og der blev slukket for kørslen ud i nattelivet i samme takt, som restauranter, cafeer, barer, kroer, værtshuse og andet i den branche slukkede lyset.

Taxibranchen har oplevet en nedgang på over 60 procent i aktiviteterne. Derfor er der efter Dansk PersonTransports opfattelse et udtalt behov for fortsat hjælp til genopretning, hvis massekonkurser og tab af arbejdspladser skal undgås.

- Der er nogle gode takter i eksperternes rapport, men jeg kan ikke understrege nok, at det er bydende nødvendigt, at turistbuserhvervet og taxisektoren er med i gruppen, der sikres en eller anden form for genopretningshjælp også efter juli og august, siger Michael Nielsen, der er administrerende direktør i Dansk PersonTransport.

Økonomisk ekspertgruppe kommer med forslag til udfasning af hjælpepakker

Tre professorer i økonomi har afleveret en rapport med input, som kan bruges til kommende drøftelser om at udfase økonomiske hjælpepakker, som S-Regeringen med opbakning i Folketinget lancerede i sidste halvdel af marts i forbindelse med indsatsen for at dæmme op for spredning af corona-virus

Den økonomisk ekspertgruppe blev af Folketinget bedt om at komme med input til, hvordan de midlertidige hjælpepakker, som holder hånden under danske virksomheder og arbejdsplaser i corona-tiden, kan udfases. Ekspertgruppen har afleveret sin rapport med en række vurderinger til S-Regeringen, som vil drøfte rapporten med Folketingets partier og arbejdsmarkedets parter.

Ekspertgruppen er blandt andet blevet bedt om at komme med input til modeller for afvikling af hjælpepakkerne, som understøtter job, samt mulige målrettede initiativer til fortsat at holde en hånd under specifikke brancher, der er midlertidigt påvirket af restriktioner.

Den økonomiske ekspertgruppe består af følgende tre eksperter:

- Professor Torben M. Andersen (formand)
- Professor Michael Svarer
- Professor Philipp Schröder

Interesserede kan læse rapporten fra de tre professorer **her**:



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!

Betalingsfrister forlænges og giver virksomheder over 100 milliarder kroner ekstra likviditet

S-Regeringen vil indfase betalingsfristerne på A-skat, AM-bidrag og moms langsommere end først planlagt. Det sker for at forbedre virksomhedernes likviditet i corona-tiden og for at bidrage til at fastholde arbejdspladser. Samtidig foreslår S-Regeringen en række lempelser for udlandsdanskere, udstationerede og personer på forskerskatteordningen

- Det er afgørende for regeringen, at vores virksomheder og lønmodtagere har de bedste betingelser for at komme gennem krisen. Som det er nu, skal virksomhederne om kort tid tilbage til de gamle betalingsfrister med ét slag. Det ville kunne ramme dem hårdt på likviditeten. Derfor foreslår vi at indfase de normale betalingsfrister langsommere, så virksomhederne får bedre tid til at tilpasse sig, siger skatteminister Morten Bødskov (S).

Den økonomiske ekspertgruppe, som S-Regeringen har nedsat, foreslår, at der sker en mere lempelig tilbagevenden til normale betalingsfrister for A-skat, arbejdsmarkedsbidrag og moms, hvilket S-Regeringen bakker op om.

Danske virksomheder kan med forslaget se frem til, at betalingsfristerne for A-skat og arbejdsmarkedsbidrag for august, september og oktober udskydes med henholdsvis fire en halv, fem en halv og seks en halv måned, mens de forlængede betalingsfrister for de store virksomheders moms udskydes med 15 dage for afregningen for juli og 7 dage for afregningen for august. Dertil vil momsperioderne for tredje og fjerde kvartal for mellemstore virksomheder blive lagt sammen, hvorved betalingsfristen udskydes til 1. marts 2021.

Udskydelse af betalingsfristen for A-skat og arbejdsmarkedsbidrag styrker likviditeten i virksomhederne med op til omkring 74 milliarder kroner i gennemsnitligt fem en halv måned. For moms skønnes udskydelse af betalingsfristerne at styrke likviditeten for de store virksomheder med ca. 32,5 milliarder kroner i henholdsvis 15 og 7 dage. Mellemstore virksomheders likviditet skønnes at blive styrket med ca. 18 milliarder kroner i 90 dage.

Udlandsdanskere, udstationerede og personer på forskerskatteordningen får hjælpende hånd
S-Regeringen ønsker samtidig at hjælpe udlandsdanskere, udstationerede og personer på forskerskatteordningen, som oplever, at de restriktioner, der er indført for at inddæmme spredningen af coronavirussen, har sat begrænsninger for, hvor en person kan opholde sig, og hvor et arbejde kan udføres fra.
Derfor foreslår regeringen at lempe reglerne.

- På grund af coronakrisen står en lang række udlandsdanskere, udstationerede og personer på forskerskatteordningen lige nu i en usikker skattemæssig situation. Derfor er jeg glad for, at vi har fundet en løsning, som lemper reglerne og skaber større sikkerhed for de særlige gruppers beskatning. Det håber jeg, vil skabe større tryghed for den enkelte, indtil vi har genåbnet Danmark, siger Morten Bødskov.

Tiltagene lemper kravene for de særlige gruppers beskatning fra og med 9. marts til og med 30. juni 2020.

Interesserede kan læse mere her:

Lempeligere tilbagevenden til normale betalingsfrister for A-skat, AM-bidrag og moms



Taxi'er får afskærmning

Halvdelen af landets taxier får monteret afskærmning mellem passagerer og chauffør. Baggrunden er, at det skal være trygt at køre med taxi - både for passagerer og chauffører. Initiativet tager udgangspunkt i indsatsen mod spredning af coronavirus

I takt med, at myndighederne skruer op for aktivitetene i samfundet, vil behovet for individuel transport stige. Særligt i begyndelsen vil mange passagerer antageligvis være ekstra påpasselige med valg af transportmiddel. På den baggrund har taxiselskabet Dantaxi taget en række initiativer med det formål at fremme trygheden for passageren og chauffør. Det mest synlige tiltag er en afskærmning mellem for- og bagsædet. Afskærmningen monteres i alle selskabets vogne, der udgør omkring halvdelen af Danmarks omkring 4.000 taxier.

Ifølge Dantaxi's kommercielle direktør, Vibeke Wolfsberg, kommer initiativerne i erkendelse af, at mere normale forhold i taxibranchen næppe indfinder sig foreløbig, og at fokus i en længere periode vil være på tryghed:

- Taxiselskaberne har siden krisens start ligget noget nær underdrejet. Da det så værst ud, var tre ud af fire taxiture ganske enkelt forsvundet. Det er vores vurdering, at der i tiden fremover vil være fokus på tryghed på hele persontransportområdet. Taxien er unik derved, at kunden kan rejse alene uden medpassagerer. Vi kan derfor tage andre forholdsregler for at begrænse smitte, end det for eksempel kan lade sig gøre i en bus eller i et tog. Noget af tidsrummet mellem kørslerne udnytter vi til at rengøre kontaktfladerne, så hver ny kunde træder ind i en ren, afsprittet taxi, siger Vibeke Wolfsberg.

For chaufførerne betyder tiltagene, at de skal indarbejde nye rutiner, og at den daglige kontakt med kunderne bliver forandret.

Taxivognmand og chauffør Hendrik Larsen beklager, at kontakten til kunden kommer til at ske igennem plexiglas, men han er alligevel ret sikker på, at afskærmningen i hans to taxier er noget, der er kommet for at blive.

- Det er givetvis en foranstaltning, jeg kommer til at køre med i lang tid fremover. Det bliver ikke helt det samme, når der nu skal være en plexiglasplade mellem mig og kunden. Men det at være taxichauffør er et udsat erhverv, hvor sikkerhed og tryghed må komme i første række, siger han.

Brancheforeningen: Efterspørgsel på individuel transport

Vicedirektør i Brancheforeningen Dansk PersonTransport Trine Wollenberg påpeger, at initiativet med afskærmning kan få en positiv indvirkning på antallet af taxiture.

- I takt med, at Danmark åbner, vil folk igen have et transportbehov. Vi ved fra udenlandske erfaringer, at folk i højere grad vil efterspørge en individuel form for transport, hvor taxien er oplagt at anvende. Derfor er det vigtigt, at folk trygt kan vælge taxien til, siger hun.

Fastmonteret håndsprit i taxien

Afskærmningen er ikke den eneste nye foranstaltning. Alle selskabets næsten 2.000 vogne får fastmonteret håndspritdispenser, og der stilles udvidede krav til rengøring og afspritning af alle kontaktflader i og uden på taxien.

Dantaxis tiltag for at forhindre smitte med corona-virus:

- Alle selskabets taxier skal senest tirsdag 2. juni være monteret med afskærmning og fastgjorte spritdispensere
- Håndsprit skal benyttes af chaufføren, og passageren opfordres ligeledes til at anvende håndsprit inden turens start
- Chaufføren skal afspritte alle kontaktflader efter hver kunde

Skærme kan også forebygge voldsepisoder

Dantaxi's initiativ med at montere gennemsigtige beskyttelsesskærme bag forsæderne i taxierne, bliver hilst velkommen af Kim Poder, der er forhandlingssekretær i fagforbundet 3F. Han peger på, at skærmene, der skal forebygge smitte med corona-virus, også har andre positive effekter

Ud over, at skærmene helt naturligt også forebygge spredning af andre mindre alvorlige sygdomme - eksempelvis forkølelse - peger Kim Poder på, at de kan forebygge andre situationer, som også kan true chaufførernes liv, ære og velfærd.

Eksempelvis episoder med vold - både verbalt og fysisk.

Kim Poder peger på, at der alene på Sjælland var omkring 300 episoder, hvor taxichauffører blev udsat for verbal eller fysisk vold under udførelse af deres arbejde.

Smitterisikoen er stor på transportområdet

Onsdag 27. maj bragte Fagbladet 3F, der er medlemsblad for eksempelvis chauffører under fagforbundet 3F, en oversigt over, hvordan de forskellige faggrupper er blevet ramt af corona-virus. Transportområdet, der omfatter 127.731 mennesker, topper listen med 4,02 procent smittede ud af testede personer. 3F's transportgruppe organiserer lige under 50.000 mennesker på transportområdet

Oversigten i Fagbladet er baseret på tal fra Statens Serum Institut, Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering samt Sundhedsdatastyrelsen. Den viser, at 4,7 procent af medarbejderne på transportområdet er blevet testet. Og at det er samme procentsats som de fleste andre fagområdet. Der er dog nogle områder, hvor der er testet en større andel - eksempelvis sundhedsområdet.

Pernille Tanggaard Andersen, der er professor i folkesundhed på SDU peger over for Fagbladet 3F på, at det tydeligvis er de faggrupper, der har holdt hjulene i gang, mens funktionærerne er blevet hjemme, som er blevet syge.

- Vi taler om arbejdere, der har været på job hele vejen igennem corona-krisen. Hvis man først bliver eksponeret rigtig meget - som buschauffører gør - for corona-virus, så er risikoen for at blive smittet også væsentligt højere. Det slår ud i tallene her, siger Pernille Tanggaard Andersen.

Hun peger på, at det kan være svært at skærme ansatte i fag som transport og handel helt fra at have kontakt til mange andre mennesker under en pandemi, da de er nødvendige for at samfundet kan fungere.

- Men skulle vi lære noget af denne pandemi til næste gang, kan det være, at det ikke kun er folk i social- og sundhedsvæsenet, der skal have adgang til værnemidler og uddannelse i at beskytte sig selv, siger Pernille Tanggaard Andersen til Fagbladet 3F.

- Hvis vi sætter ind hurtigere over for andre faggrupper, kan vi måske redde nogle liv, tilføjer hun.

Interesserede kan se oversigten på næste side i Fagbladet 3F **her**:

På næste side kan man se en lignende liste dateret 26. maj. Forskellen på listen på næste side her i Magasinet Bus og listen i Fagbladet er, at der løbende bliver testet flere og flere personer.

Arbejdsforhold

Branche	Antal i gruppen	Testede	Testede af gruppen, pct.	Positive	Positive af gruppen, pct.	Positive af testede, pct.
Beskæftigede (baseret på lønindkomst)						
Landbrug, skovbrug og fiskeri	36.487	1.183	3,24	16	0,04	1,35
Råstofindvinding	4.204	265	6,30	1-4	-	-
Industri	296.364	15.333	5,17	327	0,11	2,13
Energiforsyning	10.609	645	6,08	19	0,18	2,95
Vandforsyning og renovation	11.147	661	5,93	14	0,13	2,12
Bygge og anlæg	159.481	7.900	4,95	208	0,13	2,63
Handel	427.410	24.867	5,82	701	0,16	2,82
Transport	127.740	7.359	5,76	249	0,19	3,38
Hoteller og restauranter	106.460	6.431	6,04	133	0,12	2,07
Information og kommunikation	106.544	7.208	6,77	184	0,17	2,55
Finansiering og forsikring	81.437	5.366	6,59	152	0,19	2,83
Ejendomshandel og udlejning	38.901	2.539	6,53	55	0,14	2,17
Videnservice	148.467	10.134	6,83	259	0,17	2,56
Rejsebureauer, rengøring og anden operationel service	140.409	10.220	7,28	329	0,23	3,22
Offentlig administration, forsvar og politi	185.528	27.034	14,57	454	0,24	1,68
Undervisning	213.437	21.278	9,97	321	0,15	1,51
Sundhed og socialvæsen*	468.607	113.740	24,27	3.481	0,74	3,06
Kultur og fritid	52.695	3.620	6,87	61	0,12	1,69
Andre serviceydelser mv.	61.657	4.629	7,51	94	0,15	2,03
Uoplyst branche	40.923	2.881	7,04	48	0,12	1,67
I alt	2.718.507	273.293	10,05	7.110	0,26	2,60

Statens Seruminstits liste over COVID-19-testede (opdateret 26. maj 2020 kl. 7.00),
DREAM og CPR-registeret (pr. 26. maj 2020), Sundhedsdatastyrelsen.

Forhandlingssekretær i 3F:

Statistikken bekræfter, at chauffører er særligt udsatte

Onsdag 27. maj peger Fagbladet 3F i en artikel på, at ansatte på transportområdet top- per på en liste over, hvor stor en andel af de corona-testede, der er smittet med virus- sen. Over for Magasinet Bus peger forhand- lingssekretær i 3F's Transportgruppe, der samlet organiserer knap 50.000 arbejdere - fortrinsvis chauffører - at statistikken be- kræfter, hvad 3F og busoperatørerne pe- gede på i marts, da S-Regeringen med opbakning fra Folketingets partier, skruede ned for blusset i det danske samfund: At specielt buschauffer var udsat for smitte, når de passede deres samfundsvigtige ar- bejde

Af Jesper Christensen

Ifølge listen i Fagbladet 3F 27. maj var lidt over 4 procent af de testede på transportområdet smittet med corona-virus. Ifølge listen omfatter transport- området lidt over 127.000 lønmodtagere - både chauffører organiseret hos 3F men også mange andre faggrupper, der til dagligt har et mere beskyt- tet arbejdsliv eksempelvis på kontorer.

- Det gør ikke tallet mindre markant, siger Kim Poder til Magasinet Bus.



- De udadvendte arbejdspladser er de mest udsatte, fortsætter han.

Når han ser tilbage i corona-tiden, der for alvor kom til Danmark 11. marts, må han konstatere, at der ikke var ret meget fokus på forholdene på transportområdet fra sundhedsmyndighedernes side.

- Men listen bekræfter, at risikoen for smitte hele tiden har været tilstede, siger han.

Fagbladet 3F har i løbet af corona-tiden blandt andet berettet om en buschauffør, der har været syg med covid-19, der er den sygdom, corona-virus udløser.

- Smitte med corona-virus har nogle konsekvenser, siger han.

Kim Poder giver udtryk for, at han er bange for, at corona-tiden ikke slutter lige med det sammen. Med udgangspunkt i sine egne erfaringer fra arbejdet som forhandlingssekretær hos 3F og fra private sammenhænge, kan Kim Poder kun gentage den opfordring, som sundhedsmyndighederne er kommet med igen og igen:

- Pas på hinanden - hold afstand.

3F-afdelinger:

Mange flexchauffører venter stadig på at komme tilbage

Forhandlingssekretær Kim Poder fra 3F's transportgruppe oplyser, at de meldinger, fagforbundet får fra afdelingerne rundt i landet, går på, at temmelig mange flexchauffører ikke er kommet tilbage eller kun tilbage med få timer, mens rutefolkene kører næsten normalt.



Chauffører i busser og taxier skal fortsat beskyttes mod corona-smitte

11. marts blev der sat en række markante tiltag i gang, som skulle dæmme op for spredning af coronavirus. Den kollektiv transport med eksempelvis busser kom hurtigt i fokus - delt på grund af deres vigtige samfuntsfunktion - dels på grund af risikoen for, at passagerer kunne smitte hinanden - og chaufføren. For mange smittede og sygdomsramte chauffører ville gøre det vanskeligt at opretholde samfuntsfunktionen. Fra chauffører og busoperatørernes side var hensynet til chaufførerne af afgørende betydning

På et ret tidligt tidspunkt blev det besluttet, at fordyrene i busserne skulle holdes lukkede og chaufførområdet afspærres, så chaufførerne kunne arbejde isoleret fra passagererne. I den forbindelse blev der også lukket for salget af kontantbilletter i busserne. I takt med, at der bliver skruet op for samfundets forskellige funktioner og aktiviteter, vil flere og flere stige på busserne - og dermed vil chaufførerne blive udsat for større risiko for at blive smittet med eksempelvis corona-virus.

Arbejdsforhold

Hos organisationen Dansk PersonTransport forventer man, at nogle af de forholdsregler, der blev taget i midten af marts gradvist skal justeres. Transportministeren meddelte eksempelvis 14. maj på baggrund af udviklingen og en sundhedsfaglig vurdering, at man kunne udnytte mere af bussernes kapacitet og blandt andet kunne overveje indstigning af fordørene. Indtil videre er opfordringen fortsat, at der ikke sker personligt salg af kontantbilletter i busserne.

- Vi skal være opmærksomme på tal fra Statens Serum Institut, der viser, at transportområdet har relativt flere medarbejdere, der testes positive med coronavirus end andre faggrupper. Det underbygger, at vi skal udvise stor agtpågenhed, når vi begynder at åbne for flere passagerer i den kollektive bustrafik, siger sektorchef Lasse Repsholt fra Dansk PersonTransport.

Hos Dansk PersonTransport forventer man, at flere af de initiativer, der allerede er sat i gang som minimum for at sikre passagerernes og chaufførens sundhed skal fastholdes et godt stykke tid endnu - eksempelvis:

- Fortsat krav om ekstra rengøring af busserne
- Forsat begrænsning af passagertallet og kapaciteten i busserne - om end på et højere niveau end før
- Information og vejledning til at trække de rigtige valg for passagererne med hensyn til at holde afstand, god hygiejne samt vise sikker og hensynsfuld adfærd i forhold til både medpassagerer og chauffører
- Give chaufførerne adgang til personlige værnemidler, hvor det er ønsket og relevant

Derudover mener Dansk PersonTransport, at man skal være opmærksom på, at mange yderligere initiativer kan komme på tale i takt med genåbningen af den kollektive trafik - eksempelvis:

- Kontrolleret genåbning af fordørene under nærmere betingelser - for eksempelvis ved kun at åbne den ene af to fordøre og opretholde forbuddet for passageren mod at opholde sig i arealet ved siden af og bagved chaufføren
- Undersøgelse af om yderligere værnemidler hos chaufføren (ansigtsmasker, visirer, handsker og sprit) og/eller ændret brug af dem kan være relevant
- Brug af erfaringer fra andre lande, hvor ansigtsmasker er påbudt hos passagererne i den kollektive trafik, og hvad det kan betyde for såvel passagerernes som chaufførens smitterisiko
- Muligheden med montering af fysisk afskærmning i busserne sammenlignelig med de afskærmninger man blandt andet ser brugt ved skranke og kasseapparater i supermarkeder og detailhandel
- Muligheder og forholdsregler i forhold til, hvordan bussens øvrige ind- og udgange kan anvendes til at sikre hensigtsmæssigt flow og mulighed for check-in med mere kan foregå

- De tiltag, vi gennemfører i branchen, skal være rimelige, behørigt begrundede og relevante. Vores udgangspunkt som branche er derfor også - som det har været tilfældet hidtil - at det er sundhedsfagligt begrundede retningslinjer og opfordringer fra transport- og sundhedsmyndighederne, der skal være styrende. Vi følger derfor udmeldingerne løbende og er også parate til en dialog med trafiksekskaberne om emnet, påpeger Lasse Repsholt.

Han peger på, at man hos Dansk PersonTransport er ved at kortlægge mulighederne for at montere fysisk afskærmning af chaufførerne i busserne - et ønske, som fagforbundet 3F har givet udtryk for.

- Det er en vanskelig og tidskrævende opgave med komplikationer i forhold til udsyn, trafikssikkerhed, godkendelser og arbejdsmiljø. Den lader sig helt sikkert ikke løse fra den ene dag til den anden. Derfor vil vi gerne være på forkant, hvis det skulle vise sig at være et tiltag, man beslutter sig til at indføre helt eller delvist i den kollektive bustrafik, siger Lasse Repsholt.

Indsats mod social dumping på transportområdet kan blive vedtaget med lov

S-Regeringen fremsatte onsdag 29. april det lovforslag, der skal dæmme op for social dumping ved at fastsætte bundgrænse for løn- og arbejdsvilkår for chauffører, der arbejder i Danmark. Lovforslaget er baseret på den brede politiske aftale, som S-Regeringen fik i hus i januar. Det brede flertal i Folketinget blev dengang enige om, at det var nødvendigt at lovgive om lønomkostningsniveauet for chauffører i dele af vejtransportbranchen for at sikre lige arbejdsvilkår for chauffører og sunde vilkår i branchen

Med lovgivningen på området vil S-Regeringen sikre, at alle chauffører, som kører indenrigskørsel med bus eller lastbil i Danmark, får en løn på niveau med den, der er aftalt i de mest repræsentative overenskomster i vejtransportbranchen.

Lovforslag fastlægger omkostningsniveauet for, hvordan vognmænd skal aflønne deres chauffører ved bus- eller godskørsel i Danmark. Aflønningskravene skærpes for både danske og udenlandske vognmænd, så der bliver ens vilkår for alle, når de kører på de danske landeveje.

Danske vognmænd skal som betingelse for at få og opretholde en bus- eller godskørselstilladelse enten følge lønniveauet i de landsdækkende kollektive overenskomster for chauffører, der er indgået af de mest repræsentative arbejdsmarkedsparter, eller være omfattet af en landsdækkende kollektiv overenskomst for chauffører, som følger det lønniveau.

Udenlandske vognmænd, der udstationer chauffører til at køre cabotage-kørsel eller kombineret transport i Danmark, skal aflønne deres chauffører med en fastsat timesats beregnet på baggrund af omkostningsniveauet i de retningsgivende overenskomster på transportområdet.

Udenlandske vognmænd skal også anmelde en række oplysninger til et nyt register, når deres chauffører kører i Danmark. Det skal sikre, at danske myndigheder ved, hvem der kører cabotage-kørsel og kombineret transport her i landet, så de kan kontrollere, at chaufførerne får den rette løn.

- Løndumping hører ikke hjemme på de danske landeveje. Derfor er det vigtigt, at vi får fulgt op på den brede aftale



Arbejdsforhold

om vejtransport fra januar, som bygger på anbefalinger fra arbejdsmarkedet parter. Der skal være afregning ved kasse et, hvis vognmænd underminerer konkurrenterne med horrible lønninger. Og det kommer der fremover. Overholder man ikke reglerne om aflønning, får det konsekvens. Til gavn for chaufførerne og alle de vognmænd, der overholder reglerne, siger beskæftigelsesminister Peter Hummelgaard (S).

Transportminister Benny Engelbrecht (S) understreger, at lovforslaget markerer en milepæl i arbejdet med at forhindre uanstændige ansættelsesvilkår i vejtransporten.

- Det er en vigtig prioritet for regeringen at sikre ordnede løn- og arbejdsvilkår i transportbranchen for chauffører, der kører på dansk jord, uanset om chaufføren er ansat i en dansk eller udenlandsk virksomhed. Regeringen har gjort sig store anstrengelser for at sikre, at lovforslaget fremsættes med bred opbakning fra Folketingets partier, som alle parter kan se sig selv i. Jeg har hele vejen rundt - fra alle partier bag den politiske aftale fra januar i år - oplevet en god og konstruktiv tilgang til arbejdet, siger Benny Engelbrecht.

Interesserede kan se lovforslaget som fremsat **her**:

Den politiske aftale fra januar 2020 kan ses **her**:

Motorcyklist sparkede sidespejl af bus

En motorcyklist blev onsdag 28. maj om eftermiddagen så irriteret over, at en modkørende bus ikke var nået helt tilbage i sin egen vognbane efter en overhaling, at han vendte om og indhentede bussen, hvorefter motorcyklisten sparkede bussens ene sidespejl af

Det oplyser Nordsjællands Politi. Motorcyklisten var ifølge politiet iført en rød, hvid og sort køredragt, sort hjelm og sorte støvler. Episoden fandt sted i nærheden af Stenløse.

Politiet har motorcyklens registreringsnummer.



Mobile autoværn skal øge sikkerheden på Storebæltsbroen

A/S Storebælt har sat gang i en række tiltag, der skal øge sikkerheden på Storebæltsbroen, både for trafikanter og for de mennesker, der arbejder med den løbende vedligeholdelse på broen

Den første del af arbejdet omfatter opsætning af mobile autoværn flere steder på broen, så trafikken hurtigt kan ledes over i den modsatte vejbane, hvis der sker et uheld, eller hvis der er større vejarbejder på broen.

- Ingen bilister synes, det er morsomt at holde i kø. Og timelange trafik-køer har store omkostninger for samfundsøkonomien, når tusindvis af biler og godstransporter holder stille. De mobile autoværn er derfor en løsning, hvor vi kan få trafikanterne hurtigere over forbindelsen ved større uheld, som lukker broen i flere timer i den ene retning, siger Finn Raun Gottfredsen, der er projektchef i Storebælt.

I dag tager det mindst fire timer at flytte trafikken over i modsat vejbane. Med de mobile autoværn kan det gøres på omkring 30 minutter. De nye autoværn skal ikke kun anvendes ved uheld. Ved større renoverings- og vedligeholdel-

sesarbejder på broen vil de mobile autoværn give større sikkerhed for dem, der arbejder på broen, når arbejdsområdet er trafikfrit. Også i forbindelse med motionsløb og cykelløb vil de komme i funktion, så biltrafikken generes mindst muligt.

Bedre trafiksikkerhed med mere information

Foruden tiltaget med de mobile autoværn gennemfører Storebælt en omfattende opgradering af skiltning og trafikovervågning på broen. Der kommer skilteportaler op på øst- og vestbro, som blandt andet kan informere trafikanterne om nedsat hastighed ved trafikomlægninger til ét spor. Her opsættes samtidig kameraer til styring af trafikken for at understøtte en sikker trafikafvikling.

Desuden sker der på lidt længere sigt en omfattende opgradering af teknologi med særlige kameraer og andet teknisk udstyr på broerne, som døgnet rundt kan registrere, om et køretøj er standset, om der er personer på kørebanen, havari, spøgelsesbilister med videre.

Fakta om sikkerhedspakken:

- Der opsættes i alt fire mobile autoværn - ved Knudshoved, Sprogø Vest, Sprogø Øst samt ved betalingsanlægget
- Frem mod midten af juni arbejdes der på at få fundamenter på plads til de mobile autoværn
- De nye mobile autoværn forventes leveret sidst på året og vil være klar til at tage i brug på Storebælt til næste år.
- Yderligere opgradering af teknologi med opsætning af særlige kameraer og andet teknisk udstyr ventes klar til at blive taget i brug i 2022

Skolebus fik afmonteret nummerpladerne

Onsdag 6. maj om formiddagen standsede Tungvognscenter Nord ved Nordjyllands Polit i en skolebus på Motorvej Rute 15 ved Harlev vest for Aarhus. Politiet fandt ved en efterfølgende kontrol i en synshal flere farlige fejl og "klippede" nummerpladerne af bussen

Den ansvarlige for politiets kontrol, politikommissær Claus Kjær-Pedersen, oplyser, at bussen kørte uden passagerer, da den blev standset. Ved første gennemgang fandt politiet en defekt sikkerhedssele og en udløbet ildslukker.

Bussen blev efterfølgende eskorteret til en nærliggende synshal, hvor man konstaterede flere mangler:

- På første aksel i venstre side var en bærekugle opslidt
- På anden aksel i højre side sad bremsekaliberen løs
- På anden aksel i venstre side var bremsebelægningen slidt så langt ned, at det var jern mod jern, hvilket bevirkede, at der ikke var nogen bremsevirkning

- De tre fejl blev alle kategoriseret som farlige fejl. Nummerpladerne blev derfor afmonteret og køretøjet afmeldt, siger politikommissær Claus Kjær-Pedersen.

Trafiksikkerhed

Foreløbige tal for 2019 sammenlignet med foreløbige tal for 2020 fordelt på måneder

	Dræbte		Tilskadekomne		Ulykker med personskade		Ulykker med materielskade	
	2019*	2020*	2019*	2020*	2019*	2020*	2019*	2020*
Januar*	12	15	249	228	224	207	834	950
Februar*	7	11	197	223	172	191	782	921
Marts*	14	9	248	159	221	142	865	634
April*	11	12	238	212	210	188	905	698
Maj*								
Juni*								
Juli*								
August*								
September*								
Oktober*								
November*								
December*								
I alt	44	47	932	822	827	728	3.386	3.203
Udvikling	6,8%		-11,8%		-12%		-5,4%	

* Angiver foreløbige tal for 2019 og 2020.

(Grafik: Vejdirektoratet.

Antallet af døde i trafikken er uændret

De foreløbige ulykkestal for april 2020 viser, at 12 personer mistede livet, og 212 personer kom til skade i trafikken. I de sidste fem år har der i gennemsnit været 11 dræbte og 235 tilskadekomne i april. Antallet af personskadeulykker i april svarer dermed ikke til den nedgang i trafikken, der har været hen over måneden

Vejdirektoratet peger i den nyeste ulykkesstatistik på, at der på grund af indsatsen for at dæmme op for spredning af corona-virus var færre biler på vejene i april sammenlignet med tidligere år.

Men antallet af personskadeulykker faldt ikke i samme takt, som trafikken. Det kan efter Vejdirektoratets vurderingskyldes, at der er tale om en anden type af ulykker, når der er mindre trafik på vejene.

- Mindre trafik på vejene vil som udgangspunkt også betyde færre ulykker. I april er faldet i tilskadekomne dog ikke lige så stort som trafiknedgangen, ligesom antallet af dræbte er på niveau med de andre år. Det kan skyldes, at mere plads på vejene skaber grobund for højere hastighed og dermed mere alvorlige ulykker med personskade, siger Marianne Foldberg Steffensen, der er afdelingsleder for trafiksikkerhed og cykling i Vejdirektoratet.

Trafiksikkerhed

- Vi har endnu ikke haft lejlighed til at analysere, hvorfor ulykkerne er sket, men der er noget, der kan indikere en sammenhæng imellem megen plads på vejene, højere hastighed og mere alvorlige ulykker. I april har der for eksempel været flere eneulykker, end der plejer at være. De alvorlige eneulykker sker typisk med høj hastighed, når der er mindre trafik på vejene, påpeger hun.

Færre ulykker med kun materielskade

Den mindre trafik på vejene kan også være en forklaring på, hvorfor der er færre ulykker med kun materielskade. De mindre alvorlige ulykker med kun materielskade, sker typisk, når der er tæt trafik på vejene - eksempelvis i myldretiden.

De foreløbige ulykkestal viser, at der var 634 materielskadeulykker i marts og 698 materielskadeulykker i april. I de sidste fem år har der i gennemsnit i marts og april været henholdsvis 706 og 720 materielskadeulykker.

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 april 2020 muligvis være forstærket af, at politiet under Coronakrisen kan have haft 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



Letbane kører mere pålideligt

Letbanen i Aarhus har set på driften i april og har lagt en driftsstatistik frem. Statistikken viser, at pålideligheden er steget og rettidigheden er fastholdt eller steget

Aarhus Letbane's driftsopgørelse for april viser fortsat stabil drift og målopfyldelse på alle dels- trækninger.

Pålideligheden (andelen af afgang gennemført til tiden) endte samlet set på 99,1 procent og rettidigheden (andelen af gennemførte afgang i forhold til planlagte) på 98,2 procent.

På grund af corona-situationen blev det besluttet at køre efter søndagskøreplan fra mandag 16. marts til og med mandag 13. april. Siden 14. april har Letbanen kørt efter den normale køreplan.

Opdelt på strækninger ser statistikken for april 2020 således ud:

På Grenaabanen er pålideligheden steget fra 97,3 procent til 98,0 procent, og rettidigheden er stabilt placeret på 95,9 procent

På Odderbanen er pålideligheden steget fra 97,7 procent til 99,5 procent. Også rettidigheden er steget fra 97,6 procent til 98,1 procent

Tallene for indre strækning er steget til 99,4 procent på pålidelighed og 99,6 procent på rettidighed

Hos Aarhus Letbane peger man på, at pålideligheden i dagligdagen vægtes højere end rettidigheden, da det er vigtigt, at passagerne kan regne med, at der kommer et tog.

Leverandører har først ledige batteritog til test i Danmark i 2022

Transportminister Benny Engelbrecht (S) indgik i november sidste år en aftale med regionsrådsformændene fra Region Hovedstaden, Region Sjælland og Region Midtjylland om at afprøve batteritog på strækningerne mellem Helsingør og Hillerød i Nordsjælland samt på Lemvigbanen i Nordvestjylland. Movia og Lokaltog A/S har i samarbejde med Midtjyske Jernbaner gennemført en markedsundersøgelse hos mulige leverandører af batteritog til forsøget

Markedsundersøgelsen har vist, at et forsøg med batteritog tidligst vil kunne gennemføres i 2022 og ikke i sidste del af 2020 og første halvdel af 2021, som oprindeligt forudsat baseret på indikationer fra leverandørmarkedet.

Den forrykkede tidsplan skyldes ifølge Transportministeriet blandt andet, at leverandørerne ikke har ledige batteritog til afprøvning på kort sigt, og at der vil skulle ske en række tekniske tilpasninger inden forsøget kan køres ud på skinnerne. Dertil kommer usikkerheden som følge af corona-situationen, der gør det svært for leverandørerne at binde sig til en tidsplan.

Transportministeriet og regionerne har på den baggrund besluttet, at der fortsat skal ske en afprøvning af batteritog i Danmark, men at det vil ske efter en justeret tidsplan, som skal aftales nærmere med de mulige leverandører, så snart at det er muligt.

Man er samtidig enige om, at der skal sættes ekstra skub i arbejdet med en samlet plan for udbud og implementering af batteritog i Danmark, således at der skabes grundlag for, at de første batteritog vil kunne tages i brug i daglig drift med passagerer i midten af 20'erne.

- Det ærgrer mig selvfølgelig, at det praktiske forsøg med batteritog ikke kan sættes i gang, som oprindelig forudsat. Men det ændrer ikke ved, at jeg fortsat ser store perspektiver ved batteritog både for togdriften og for den grønne omstilling af transportsektoren. Derfor er jeg også glad for, at vi nu vil sætte ekstra skub i arbejdet med en samlet plan for indkøb af batteritog, så vi ikke mister momentum. Det er et arbejde, som jeg vil følge tæt, da batteritogsteknologien inden længe også vil være relevant for den statslige togdrift i takt med, at de eksisterende dieseltog skal udskiftes, siger transportminister Benny Engelbrecht.



Transportøkonomisk forening får ny formand

Tine Kirk Pedersen, direktør i Danske Havne, har overtaget formandsposten i Transportøkonomisk Forening. Det blev enstemmigt vedtaget under foreningens generalforsamling, der blev afholdt via internettet

TØF sagde samtidig farvel til den tidligere formand, Anders Hundahl, der er direktør i Asfaltindustrien. Han havde efter otte år i TØF's bestyrelse - de seneste tre år som formand - valgt at træde ud af bestyrelsen.

For Anders Hundahl har engagementet i TØF været båret af møderne med kollegerne i bestyrelsen, samarbejdet med foreningens sekretariatet og dét, at kunne gribe en dagsorden og på "ingen" tid stable et medlemsmøde på benene om et aktuelt emne.

- Det har været en fornøjelse være at med til at arrangere møder og konferencer, store som små, hvor transportfolk mødes, netværker og sammen bliver klogere på transport og økonomi - dét er jeg stolt over at have været en aktiv del af. For transportøkonomi udgør en stor del af fundamentet for vores vækst og velfærd, siger Anders Hundahl.

Samme budskab lød fra Tine Kirk Pedersen, som er stolt over at blive formand for TØF.

- Jeg har gennem mange år deltaget i TØF's arrangementer, så det er lidt stort for mig, at jeg nu bliver formand. Det er ærefuldt, og jeg glæder mig, siger hun.



Anders Hundahl lægger vægt på, at Tine Kirk Pedersen som ny formand, er en stærk repræsentant for TØF.

- Tine repræsenterer havnene - et af transportnetværkets vigtigste knudepunkter som favner og forbinder transportformer som tog, skibe og lastbiler. Og så er hun en person, der indadtil kan samle os og udadtil sikre, at transportens stemme høres, siger han.

Som ny formand forudser Tine Kirk Pedersen, at TØF går en spændende fremtid i møde, og hun ser frem til at føre en masse nye tiltag ud i livet.

- Vi har i bestyrelsen tidligere på året haft et strategiseminar, hvor vi har pejlet os ind på den fremtidige kurs. Vores forening skal lave vedkommende arrangementer med kant, og vi vil samtidig gerne favne bredt. Lige fra de lidt nørrede økonomi-arrangementer til større debatter med centrale politikere. Jeg vil også gerne involvere medlemmerne og høre, hvilke arrangementer, de kunne tænke sig. Så der er nok at tage fat på, og jeg håber, at vi igen finder stor glæde ved at mødes i TØF's faglige netværk, når corona-epidemien er lidt på afstand, siger hun.

De Danske Bilimportører får ny direktør

Bestyrelsen for De Danske Bilimportører (DBI) har udpeget Mads Rørvig som ny administrerende direktør. Mads Rørvig, der er i dag underdirektør i brancheorganisationen, Finans Danmark, afløser den nuværende administrerende direktør i De Danske Bilimportører, Gunni Mikkelsen, der har ønsket en mere tilbagetrukket rolle i organisationen

Mads Rørvig er 35 år og født i Viborg. I perioden fra 24. februar 2010 til 18. juni var han medlem af Folketinget valgt for Venstre. Han har blandt andet været skatteordfører for Venstre og formand for Folketingets Skatteudvalg. Han er cand. merc i økonomisk markedsføring fra Copenhagen Business School i 2010.

- Jeg er glad for, at Mads har sagt ja til at stå i spidsen for vores branche i Danmark. Med sin baggrund fra Christiansborg og Finans Danmark, har han et unikt udgangspunkt for at skabe synlighed og politiske resultater. Jeg glæder mig til samarbejdet med Mads, og er sikker på, han er den rette til også at videreudvikle og modernisere DBI, siger Jens Bjerrisgaard, der er bestyrelsesformand for DBI og koncernchef for Semler Gruppen, der importerer og forhandler biler fra VW-koncernen.

- Biler udgør en central rolle i vores samfund, og er en af hovedaktørerne, når der skal leveres på den grønne omstilling i Danmark og resten af verden. DBI er brancheorganisationen, der skal få branchens kompetencer i spil i udviklingen af det danske samfund. Det er en opgave, jeg ser meget frem til, siger Mads Rørvig i forbindelse med det nye job, som han tiltæder 1. juni i år.

Den afgangende administrerende direktør, Gunni Mikkelsen, fylder 65 år i maj, får efter eget ønske en mere tilbagetrukket rolle i organisationen, så han fortsat kan bidrage med sin erfaring fra branchen.



Mads Rørvig, tidligere folketingsmedlem for Venstre og nuværende underdirektør i Finansrådet, bliver fra 1. juni administrerende direktør i De Danske Bilimportører.

Fakta om De Danske Bilimportører:

- De Danske Bilimportører er brancheorganisation for bilindustrien i Danmark med alle bilimportører som medlemmer



Rederi sender større hurtigfærge til Bornholm

Bornholmslinjen, der er en del af Molslinjens rutenet, oplever lige nu så stor interesse for at komme til Bornholm til sommer, at rederiet til trods for mange ekstra afgang med den normale hurtigfærge på ruten - Max - snart må melde udsolgt. Derfor sender rederiet en af sine større katamaranfærger fra Aarhus til undsætning på Bornholm

Færgen, der skal sikre større kapacitet mellem Ystad og Rønne, er hurtigfærgen Express 2, der er noget større end Max, som sendes til Aarhus og Kattegat.

- Vi har allerede sat 200 ekstra afgang ind mellem Ystad og Rønne hen over sommeren og sensommeren. Men på grund af corona-krisen har vi nedsat passagerkapaciteten på færgerne, og det betyder, at billet-hylderne tømmes meget hurtigt nu, siger Molslinjens administrerende direktør, Carsten Jensen.

Ved at bytte rundt på Max og Express 2 kommer der væsentlig mere kapacitet til Bornholm på både vogndæk og i passagerområderne. Express 2 kan medtage op til 396 biler mod en bilkapacitet på Max på op til 218 biler.

- Grænselukningen mod Tyskland har indtil videre fjernet tyske turisters mulighed for at komme til Bornholm. Lige nu gør de danske turister deres bedste for at udfylde hullet efter dem, og derfor må vi sætte mere kapacitet ind mellem Ystad og Rønne, siger Carsten Jensen.

Express 2 sættes ind på alle de afgang i sejlplanen, som ellers skulle sejles af Max. Det betyder, at Express 2 denne sommer sejler sin første tur mellem Rønne og Ystad 17. juni. Express 2 returnerer til Kattegat 18. august.

Motorfærge har fået rotorsejl

Et 30 meter højt rotorsejl, der efter planen skal kunne reducere CO₂-udledningen med fire til fem procent, er over en nat blevet installeret på rederiet Scandlines' hybridfærge Copenhagen, som nu kan sejle med fremad med vindkraft uanset hvilken vej, vinden blæser. Færgen, der sejler på ruten Gedser-Rostock, fik sejlet installeret under et natligt stop i havnen i Rostock

Rotorsejlet er 30 meter højt og har en diameter på fem meter. Efter grundig forberedelse de seneste måneder kunne sejlet installeres på få timer. Norsepowers rotor-sejl er en moderniseret udgave af Flettner-rotoren, der er en roterende cylinder, som ved hjælp af Magnus-effekten bidrager til at drive skibet fremad.

Rotorsejlet på Copenhagen er Norsepowers fjerde installation, og forventningen er, at rotorsejlet vil nedbringe skibets CO₂-udledning med fire til fem procent, uden at det påvirker skibets overfartstid.



Norsepower's administrerende direktør Tuomas Riski siger om installationen, at den viser, at en eftermontering kan lade sig gøre uden at tage skibet ud af drift i længere tid.

- Scandlines har gennem flere år investeret i cleantech løsninger for at reducere CO₂-udledningen. Med monteringen af rotorsejlet bliver hybridfærgen Copenhagen en af verdens mest energieffektive færger, siger han og fortsætter:

- Der er øget fokus på at gøre skibsfarten grønnere både gennem internationale regelsæt og fra offentligheden. Derfor er det afgørende, at den maritime industri får øjnene op for en af de ældste former for energi - nemlig vind. Installationen på Copenhagen er et eksempel på, hvordan en kombination af flere former for energibesparende tiltag kan være vejen frem.

Scandlines' administrerende direktør, Søren Poulsen Jensen, siger, at rederiet ser en stor værdi i at investere i teknologier, der gør det muligt for at fortsætte rederiets arbejde med at blive mere bæredygtig rent klimamæssigt.

- Samarbejdet med Norsepower om det innovative rotorsejl passer perfekt til vores værdier og ambitioner om bæredygtig færgedrift. Sammen med Copenhagens hydrodynamiske skrog, der er designet til ruten, og vores hybridsystem, der lagrer overskydende energi i batterier om bord, vil rotorsejlet forbedre ikke bare vores energieffektivitet, men også vores forretning, siger han.

Rotorsejlet er den første maritime vindteknologi, der har vist sig at være konkurrencedygtig på kommercielle vilkår. Løsningen er fuldt automatiseret og måler, om vinden er stærk nok til, at rotorsejlet vil reducere udledningen. Når den er det, går rotorsejlet automatisk i gang.

Interesserede kan se en video om Magnus-effekten **her**:

Og læse mere om Magnus-effekten **her** (Wikipedia - engelsk):

Norsepower Oy Ltd er en førende cleantech- og ingeniørvirksomhed inden for moderne vindkraftteknologi.

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 fleste busser kørte siden side 76 - 79

Persontransportorgan

Bus- og trafikministeren er hårdt ramt

Læs mere

Gik du glip af Magasinet Bus 4 - 2020?
Så hent det her!

kører med 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