

Magasinet Bus

Mandag 29. juni 2020 - nummer 6 - 8. årgang

Havnebusturen var en rigtig god oplevelse

Fotoreportage side 6 - 15

Svensk virksomhed
introducerer kinesisk
busmærke i Danmark

Læs mere side 46

Synspunkt:

Undgå kontant billetsalg
undgå smitte -
om chaufførsikkerhed og
corona-virus

Læs mere side 52 - 54

Trafikselskab:

Kunderne vender tilbage

Læs mere side 32

Viborg får hurtigfærgeforbindelse med bus

Læs mere side 31

Ny trafikplan skal give bedre mobilitet

Læs mere side 18

Herning får elektriske bybusser

Læs mere side 38



Bæredygtighed styres også fra andre lande

De seneste uger har politikerne på Christiansborg præsenteret flere aftaler, der skal føre Danmark i en mere bæredygtig retning. Senest præsenterede S-Regeringen en aftale med de seks største kommuner om mere bæredygtig kollektiv trafik baseret på elektriske busser - batteri-elektriske eller brint-elektriske.

Og straks blev beslutningen beskudt af udenforstående, der pegede på, at det måske kunne vise sig at være en dyr løsning. Og for godt et års tid siden var der en forsker, der i en rapport betegnede brint-teknologien med brændselsceller som en teknologi, der kunne bruges i fremtiden. Her og nu var den ikke kommerciel konkurrencedygtig.

Ser vi et par år tilbage, blev batteri-elektriske busser betegnet som noget, der var forbundet med stor usikkerhed. I dag indgår trafiksselskaber aftaler om el-busser til samme pris som dieseldrift.

For et par år tilbage meldte en europæisk busproducent ud med, at i 2030 ville 70 procent af alle nye bybusser være elektriske. En anden busproducent fra samme land sagde i 2025.

Med hensyn til brint som energibærer går udviklingen stærkt, så fremtidens busser bliver mere uafhængige af lade-stationer. Med hensyn til udbuddet af el-busser går udviklingen stærkt - især med hensyn til leverandører. I dag er der i hvert fald tre kinesiske udbydere - plus et par europæiske med brede programmer fulgt af nogle med knap så brede programmer og et par, der snart melder sig på det elektriske marked.

Ovennævnte vider, at udviklingen i meget høj grad bestemmes af udviklingen i udlandet. I Danmark kan vi støtte udviklingen ved at vælge at investere i nye el-busser, som de seks kommuner vil gøre - gerne suppleret med bæredygtig produceret gas- og dieselolie til de eksisterende busser og busser, der ikke lige kan skiftes ud med batteri-elektriske busser. Hvis man lukker øjnene for det forhold og tror, at man køre ind i fremtiden udelukkende med den 100 år gamle motor-teknik forsynet med flydende bæredygtigt produceret energi, risikerer man om nogle år at stå i en situation, hvor man ikke kan få hverken busser eller reservedele i samme omfang, som i dag.

Her fra denne plads er det tydeligt i en tid, hvor udviklingen går meget hurtigt, at skyklapper og vanetænkning skal have lov til at hvile, mens man går i gang med at skabe sig et overblik over de mange bæredygtige muligheder. Og når valget så skal træffes på et bæredygtigt grundlag - så tro på det, hold fast i det og før det ud i livet. Det skal nok holde mindst ti år ud i den elektriske fremtid. Og til den tid er der nok kommet en opdatering til de første el-busser, så de kan køre endnu nogle år.

God læselyst - med ønsker om en god sommer

Jesper Christensen, chefredaktør på Magasinet Bus

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

CROSSWAY LOW ENTRY NATURAL POWER

NATUREN ER I LUFTEN



BÆREDYGTIG FRA NATURENS HÅND

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

OPTIMERET TCO

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

SMART DESIGN

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

KOMFORT OG INDSTIGNINGSFORHOLD

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

Kontakt os for at høre mere:



INTERCITY 2018

IVECO BUS

Your partner for sustainable transport



Københavns første el-havnebusser tager passagerer med ombord

De to første af Hovedstadens i alt fem nye gule el-havnebusser er begyndt at sejle med passagerer. De første passagerer kunne gå om bord lørdag 20. juni. Havnebusserne er blevet testet uden passagerer i løbet af corona-tidens først emåneder.

De gamle havnebusser vil med den løbende indsættelse af de nye elektriske havnebusser snart til kaj for sidste gang som en del af den kollektive transport i København. Med de nye eldrevne både, der hverken udleder CO₂, NO_x eller partikler fra motorerne, vil den samlede udledning i Københavns Kommunes kollektive transport falde med 14 procent for NO_x og 44 procent for partikler.

- De nye elhavnebusser er afgørende for vores mål om at få renere luft i København. De er et vigtigt skridt i den rigtige retning mod en by med grøn transport, der hverken larmer, sviner eller udleder CO₂. Jeg ser frem til, at alle

Kollektiv trafik

vores ikoniske havnebusser snart sejler på el og bidrager til renere luft i havnen og byen som helhed, siger overborgmester Frank Jensen (S).

De nye elhavnebusser er også mere rummelige med plads til 80 passagerer. Det er 20 passagerer mere end i nogle af de nuværende havnebusser. Alle de nye havnebusser har store vinduespartier, som skaber lys og luft og mulighed for at opleve havnefronten bedre. Endelig er der plads til otte cykler og fire kørestole eller barnevogne på hver båd.

Det er mobilitetsselskabet Movia, der har stået for udbuddet af de nye eldrevne havnebusser for Københavns Kommune.

- Det er vigtigt, at den offentlige sektor sætter mål for klima og miljø. Det gør Movia sammen med alle kommuner og regioner. Og København er en af de kommuner, der går forrest med en markant grøn profil og indsætter både elbusser og elhavnebusser, der hverken støjer eller udleder CO₂, NO_x eller partikler. Med de første elektriske havnebusser i drift har vi taget et vigtigt, klimavenligt skridt mod en endnu renere og bedre kollektiv transport i Københavns Havn, siger Movias administrerende direktør, Dorte Nøhr Pedersen.

Havnebusserne har fra januar 2020 fået udvidet sejltiden, så der hele året sejles hvert 30. minut. Før de sidste tre havnebusserne kan sejle med passagerer, skal den endelige sikkerhedsgodkendelse fra myndighederne være på plads. Umiddelbart efter myndighedernes godkendelse vil de sidste nye elhavnebusser blive sat i drift.

På de næste sider har vi en foto-reportage fra en et cruise med en af de gamle diesel-havnebusser og en af de nye batteri-elektriske havnebusser.

Fakta om de nye havnebusser:

- De nye elektriske havnebusser lader fuldt op med el om natten og supplerer i løbet af dagen med el ved endestationerne i Teglholmen og Refshaleøen
- Havnebusserne transporterer ca. 700.000 passagerer og sejler 15.000 sejlplanstimer om året
- Havnebusserne 991 og 992 sejler fra Refshaleøen over Nordre Toldbod - Holmen Nord - Operaen - Nyhavn - Knippelsbro - Det Kongelige Bibliotek - Bryggebroen og ender ved Teglholmen i Sydhavnen.
- De nye havnebusser er 23,3 meter lange, 5,6 meter brede og 4,4 meter høje (over vandlinjen), og vil have en servicehastighed på 8 knob (ca. 14 km/timen)
- Elhavnebusserne varmes op med HVO, som er en biodiesel, der er bedre for klimaet end almindelig diesel
- Fire af de i alt fem eldrevne havnebusser vil indgå i sejlplanerne, mens den sidste er en reservebåd
- Københavns Borgerrepræsentation har besluttet at forlænge elhavnebusruten til også at dække Nordhavn, så der kommer en genvej mellem Nordhavn og Refshaleøen. Ruten forventes forlænget fra medio 2021



»Nordhavn« - en af de snart pensionerede dieseldrevne havnebusser i København ved Den Sorte Diamant.

Havnebusturen var en rigtig god oplevelse

De to første batteri-elektriske havnebusser tog lørdag 20. juni over efter to dieseldrevne havnebusser. Dermed har havnebusserne i København lagt kursen mod en mindre støjende og mere bæredygtig sejlads på de indre vandveje i Hovedstaden

- med grøn samvittighed

Kollektiv trafik

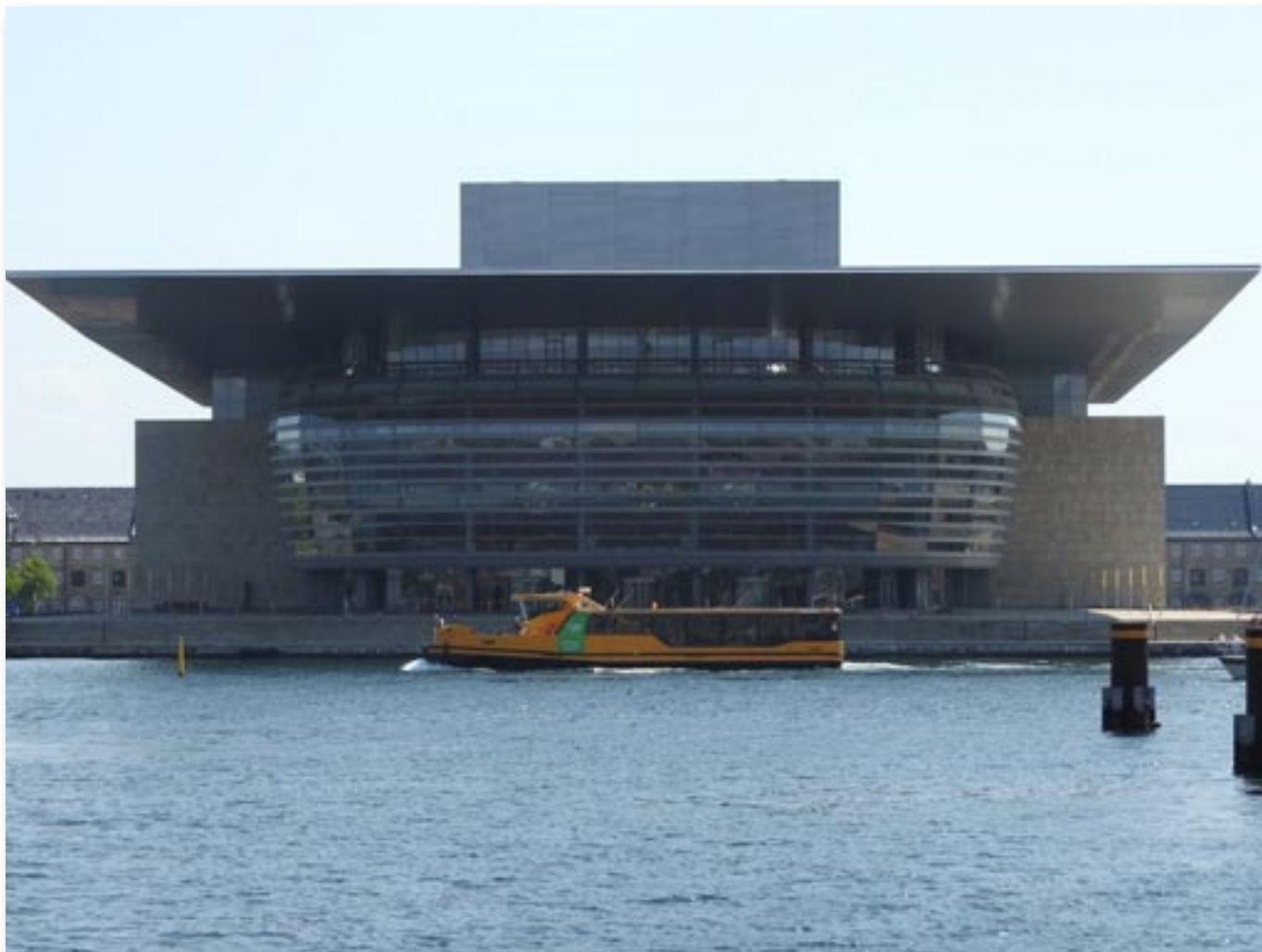


Det er snart tid til sidste afgang med de dieseldrevne havnebusser, som blev sat i rutefart på de indre vandveje i København 3. august 2000



De to ældste havnebusser hedder Holmen og Bryggen og har været med siden starten. Senere kom havnebusserne Nyhavn og Nordhavn til flåden.

Kollektiv trafik



Man kan let se forskel på de gamle (tv) og de nye havnebusser (øverst).

Taget på de nye batteri-elektriske havnebusser går helt ud over bagenden.

Kollektiv trafik



Turen med havnebussen er ret stille. Motoren siger selvfølgelig noget - mest når den skal lægge fra land - men mindre end den dieseldrevne.



Magasinet Bus 6 - 2020

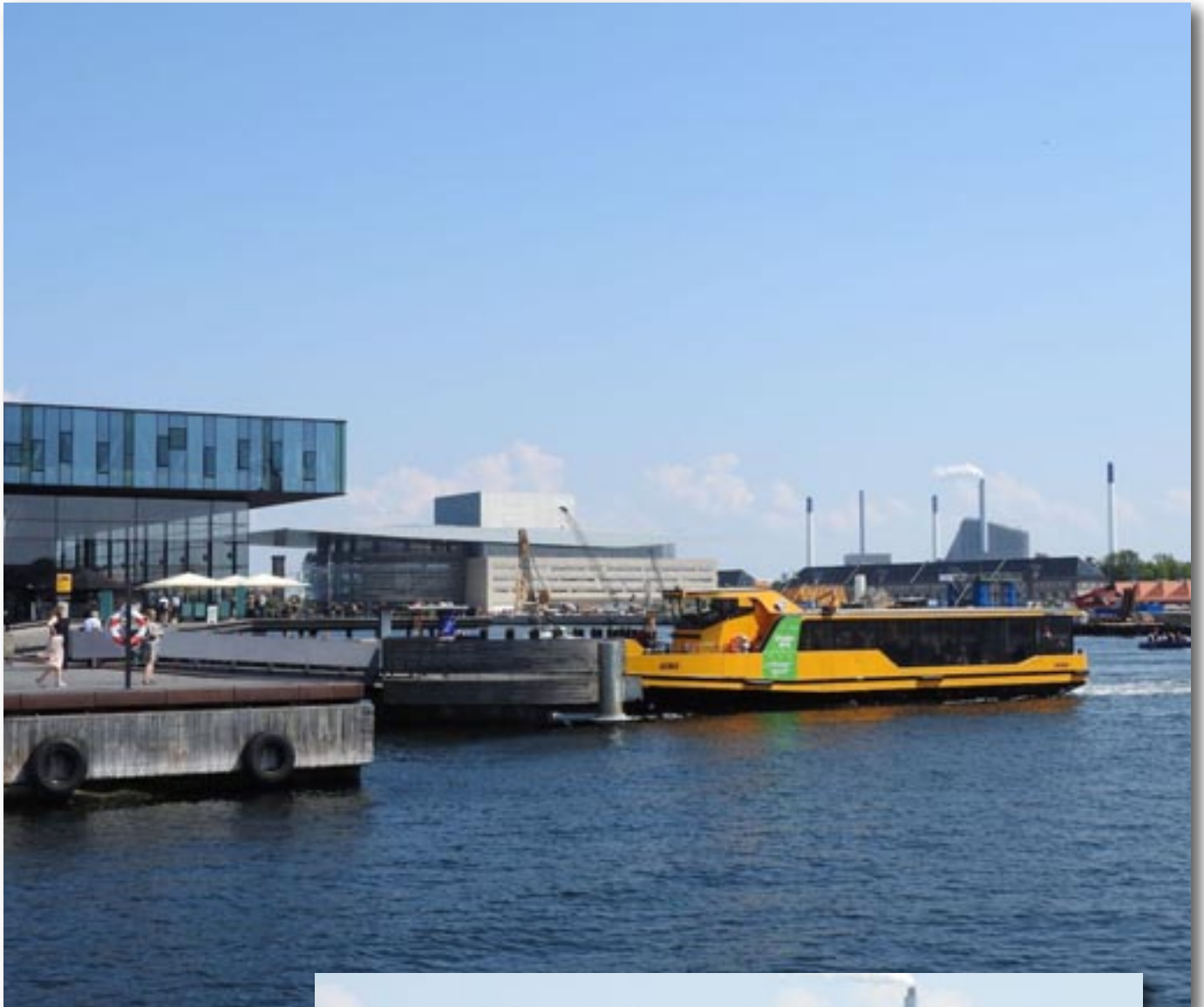
Kollektiv trafik



*Ingen os - og det er bestemt
et plus.*



Kollektiv trafik



Båden virker faktisk også hurtigere - meget mere gesvindt. Den lægger hurtigere til og fra land.



Kollektiv trafik



Magasinet Bus 6 - 2020

Kollektiv trafik



Magasinet Bus 6 - 2020

Kollektiv trafik



To af de nye i solens stråler...



...bliver havnebussernes batterier ladet op med dages energi fra solen - enten direkte fra solceller eller mere inddirekte fra vindmøller - bliver de CO2-neutrale hvad angår energiforbrug.

Kollektiv trafik



Samlet set var havnecruiset en rigtig god sejloplevelse - med grøn samvittighed - mod en mere bæredygtig fremtid



Ni ud af ti nordjyske buspassagerer er meget tilfredse med chaufførerne

Nordjyllands Trafikselskab's kundetilfredshedsundersøgelse for 2019 viser, at kunderne er meget tilfredse med den kollektive bustrafik i Nordjylland. Ifølge undersøgelsen er det først og fremmest chaufførernes fortjeneste, at kunderne er så tilfredse. Derfor er der ifølge trafikselskabet god grund til at rose chaufførerne for deres arbejde med at køre busserne sikkert frem og for den måde, de møder kunderne på

- Vi har lavet en tilfredshedsundersøgelse i alle vores busser. Vi er faktisk så stolte af resultaterne, at vi har valgt at vise dem frem til nordjyderne. Det vil sige, at vores kunder vil se inforskærme i busserne, der viser tilfredshedsresultaterne, og at bilister og andre trafikanter vil få nogle af resultaterne præsenteret på store gule hjerter uden på busserne, siger Mette Henriksen, der er salgs- og kundechef hos NT.

Chaufførerne gør den største forskel og scorer højt på tilfredsheden

En busrejse udgør mange delelementer både før, under og efter rejsen. Der er ingen tvivl hos NT om, at chaufføren spiller en helt afgørende rolle i oplevelsen. Chaufføren sidder bag rattet dag ud og dag ind og er der på både kundernes gode og dårlige dage.

Især chaufførernes service og fremtræden scorer højt i tilfredshedsundersøgelsen. På en skala fra 1 til 10 scorer chaufførens service og fremtræden (venlighed og vejledning) 9,1 i gennemsnit, hvilket er det samme som at sige, at 9 ud af 10 er meget tilfredse. Udover chaufføren er analysens højdespringere siddekomforten (8,6) og den samlede tilfredshed med rejsen (8,8).

Ved at vise resultaterne frem i fuld flod har NT at kunne øge fokus på den vitale rolle, som chaufførerne spiller, og på at de gør en stor positiv forskel for rigtig mange mennesker. Hvis det kan frembringe lidt flere anerkendende nik og smil til chaufførerne i dagligdagen, er det et stort plus i NT's bog.

Kollektiv trafik

- Vi kender det alle sammen. Vi fat det forkerte ben ud af sengen, og dagen skal bare overstå. Og så kan det være svært at finde smilet frem, når man stiger på bussen. Men vi vil gerne, at chaufførerne fat den ros og anerkendelse, som de fortjener. Specielt i den her svære corona-tid, hvor det er blevet endnu mere udfordrende at være chauffør med alle de restriktioner, der er lagt ned over den kollektive trafik, siger Mette Henriksen.

Hun opfordrer kunderne i de nordjyske busser til at rose chaufførerne for deres indsats, hvis de gør det godt. I disse corona-tider skal det helst være gennem det kontaktskema, som man finder på NT's hjemmeside. På den anden side af corona-tiden er et smil eller et par påskønnende ord meget velkomne.

Analysens resultater kan findes **her**:

Fra NT's tilfredshedsundersøgelse:

Hvor tilfreds er du med Chaufføren?

Vi har refereret til resultaterne for spørgsmålet "Hvor tilfreds er du med chaufførens service og fremtræden (venlighed og vejledning)"

Resultaterne er følgende på en skala fra 0-10:

Regionalbusser: 9,15

X Bus: 9,10

Aalborg bybusser 8,8

Gennemsnit: 9,01

Hvor tilfreds er du med siddekomforten?

Vi har refereret til resultaterne for spørgsmålet "Hvor tilfreds er du med siddekomforten"

Resultaterne er følgende på en skala fra 0-10:

Regionalbusser: 8,59

X Bus: 8,78

Aalborg bybusser: 8,41

Gennemsnit: 8,59

Hvor tilfreds er du med din rejse i alt ombord på denne bus?

Vi har refereret til spørgsmålet "Hvor tilfreds er du med din rejse i alt ombord på denne buslinje i dag?"

Resultaterne er følgende på en skala fra 0-10:

Regionalbusser: 8,64

X Bus 9,08

Aalborg bybusser 8,88

Gennemsnit: 8,84 (vi har rundet op og skrevet 9 ud af 10)

Hvor tilfreds er du med antallet af afgang?

Vi har refereret til spørgsmålet "Hvor tilfreds er du med antallet af afgang på denne buslinje"

Resultaterne er følgende på en skala fra 0-10:

Regionalbusser: 7,52

X Bus: 6,53

Aalborg bybusser 7,47

Gennemsnit: 7,17



Ny trafikplan skal give bedre mobilitet

Når Midttrafiks nye køreplaner træder i kraft søndag 28. juni, bliver det med et nyt rutenet på Djursland, som skal binde den kollektive trafik bedre sammen. Djursland får fremover eksempelvis Plustur i Norddjurs Kommune og Flexbusser i Syddjurs Kommune. Samtidig oprettes der blandt andet bedre ruter til de studerende.

Med trafikplanen får Djursland et nyt hovednet, der består af Letbanen mellem Grenaa og Aarhus med videre forbindelse til Odder, og optimerede busruter, som forbinder de lokale trafikknudepunkter på Djursland og styrker forbindelsen mellem Djursland, Randers og Aarhus.

Hovednettet betjener de største rejsestrømme og forbinder de større byer samt en lang række vigtige funktioner som arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og servicetilbud. Hovednettet på Djursland får minimum timesdrift i dagtimerne, mens der også er betjening om aftenen og i weekender. Det skal give borgere stabil og sammenhængende kollektiv trafik.

- Med Trafikplan Djursland sikrer vi et godt tilbud til uddannelsessøgende og pendlere samtidigt med, at vi får god og bæredygtig mobilitet i det østjyske område, hvor flextrafik, letbane og busruter spiller sammen, og hvor vi minimerer kørsel med tomme busser til fordel for en kollektiv trafik, der i så høj grad som muligt modsvarer borgernes konkrete behov. Det er glædeligt, siger regionsrådsformand i Region Midt, Anders Kühnau (S).

Kollektiv trafik

Borgmester i Syddjurs Kommune, Ole Bollesen (S) siger, at kommunen under udarbejdelsen sammen med Midttrafik, Norddjurs Kommune og Region Midt har set på, hvor brugerne i den kollektive trafik er, og hvilke ruter der benyttes.

- De ruter, der benyttes mest, er blevet styrket med flere afgang. Og på de ruter, der benyttes mindst, introducerer vi nu Flexbussen. Flexbussen adskiller sig fra de øvrige busser ved, at den kun kører, såfremt man bestiller bussen. Det giver os mulighed for at tilbyde flere afgang og samtidig spare klimaet og miljøet for den belastning, der er i dag, når store busser kører tomme rundt. Jeg glad for, at det er lykkedes at skabe en model, som både sikrer god betjening, fleksibilitet og øget bæredygtighed, siger borgmester for Syddjurs Kommune, Ole Bollesen.

I den nye trafikplan er lokalruterne tilpasset hovednettet, og kommer til at bringe kunderne ind til knudepunkterne og dermed hovednettet, hvor busserne kører i høj frekvens og direkte til blandt andet Aarhus og Randers. Knudepunkterne på Djursland ligger i Auning, Glesborg, Grenaa, Ebeltoft, Rønde, Ryomgård og Hornslet.

- Det nye hovednet med direkte busser og Letbanen til og fra trafikale knudepunkter vil forbedre den kollektive trafik og binde hele Djursland bedre sammen, så vores borgere får en enklere og hurtigere rejse til især job og uddannelse. Og med tilbuddet Plustur, som vi netop har indført i Norddjurs Kommune, hvor man kan blive kørt i taxi mellem sin adresse og kollektiv trafik for en fast lav pris på 22 kroner, får de af kommunens borgere, som ikke har direkte adgang til hovednettet, mulighed for at blive koblet på for få penge, siger borgmester for Norddjurs Kommune, Jan Petersen (S).

Uddannelsesruterne bliver forbedret

Den nye trafikplan betyder også, at uddannelsesruterne fremover i højere grad vil køre mere direkte - og med færre stop på ruterne i forhold til øvrige ruter. Ruterne vil som udgangspunkt have en til to afgang - morgen og eftermiddag.

Mobilitet i tyndtbefolkede områder

Med trafikplanen følger en anderledes betjening af de mindre og spredte rejsestrømme.

Hvor der er få rejsende i dag, skal der fremover ikke køre tomme busser af hensyn til både økonomi og miljø. Derfor bliver antallet af afgang med Flexbus udvidet i nogle områder. Flexbusafgang køres efter behov, og skal bestilles telefonisk eller via Rejseplanen. Flexbustilbuddet giver mulighed for fortsat at betjene tyndtbefolkede områder på flere afgang og forbindelser til hovednettet.

Udspringer af mobilitetsstrategi

Djurs Mobilitetsstrategi, der blev udviklet og godkendt i 2016 i et samarbejde mellem Norddjurs og Syddjurs kommuner, Midttrafik og Region Midtjylland, skulle blandt andet gentænke mobiliteten i forbindelse med åbningen af Letbanen på Djursland.

Strategien satte blandt andet fokus på at gøre den kollektive trafik mere attraktiv med Letbanen og direkte busser mellem trafikknudepunkterne på Djursland, Aarhus og Randers. Herudover skulle lokalruter og fleksible transportløsninger bruges til at bringe borgerne til trafikknudepunkterne, Letbanen og de direkte busser.

Den nye kollektive trafikplan, der træder i kraft 28. juni, opfylder strategiens målsætninger - også selvom der undervejs er blevet foretaget justeringer på en række regionale ruter. Den endelige trafikplan er den første trafikplan i Midttrafiks område udenfor deciderede byområder og vil fremadrettet blive brugt som inspiration til de trafikplaner, der skal laves i hele Region Midtjylland i den kommende tid.

Interesserede kan se de nye køreplaner **her**:

Interesserede kan læse mere om det nye busnet **her**:



Pakkerne kan leveres på stationen

NT - Nordjyllands trafikselskab - har indledt et samarbejde med Nordic Infrastructure om opstilling af pakkebokse på syv togstationer. Pakkeboksene på stationerne, der er et første skridt på vejen til at gøre trafikale knudepunkter til attraktive samlingspunkter, gør det enklere for borgere i Nordjylland at hente deres pakker, når det passer dem

De syv stationer er Skagen og Aalbæk på Skagensbanen mellem Frederikshavn og Skagen og Lilleheden, Vellingshøj, Emmersbæk, Hirtshals og Vidstrup på Hirtshalsbanen mellem Hjørring og Hirtshals.

Kollektiv trafik

- I en travlt hverdag, hvor tiden er afgørende, sæler det meget belejligt at kunne hente sin pakke, når man tager til og fra arbejde. Det sparer tid og gør det lettere at falshverdagspraktikken til at gå!op. Derfor har vi også! at nordjyderne vil tage godt imod initiativet, siger Mette Henriksen, der er salgs- og kundefchef hos NT.

I første omgang sæhar fokus været på!lokalstationerne på!strækningen Hirtshals - Hjørring og Skagen - Frederikshavn. Men hos NT er forventningen, at konceptet udbredes til busterminalerne i takt med, at de skal gennemgå!en større modernisering.

Stationer og terminaler skal være attraktive samlingspunkter for nordjyderne

I takt med, at de forskellige billetter og kort er blevet digitaliseret i den kollektive trafik, er NT-salgsstederne på!stationer og terminaler blevet lukket ned. Det har resulteret i, at stationer og terminaler ikke har samme liv og flow som tidligere. Opstillingen af pakkeboksene forventes at give mere liv på!stationerne og er samtidig første skridt på!vejen i en gennemgribende fornyelse af busterminaler og stationer i Nordjylland.

- Vi har de sidste par år arbejdet på!at udvikle et helt nyt koncept for vores trafikale knudepunkter. Vi har valgt at gribe det lidt utraditionelt an forstået på!den måde, at vores knudepunkter ikke kun er et sted, hvor vores kunder kan komme fra A til B. I stedet har vi arbejdet konsekvent med ideen om at skabe et multifunktionelt område, hvor den kollektive transport naturligvis er i fokus, men samtidig skal der skabes rum for andre aktiviteter såsom rekreative områder og pop-up boder, som eksempelvis kan være drevet af borgere i lokalområdet, siger Mette Henriksen.

I arbejdet med et nyt designkoncept - kaldet NT-bahdet - for busterminaler og togstationer har det været centralt at inddrage kunderne for at få!mere viden om erfaringer med de nuværende tilbud og viden om kundernes behov. Erfaringerne viser, at mange kunder føler sig utrygge ved deres ophold på!busterminalerne. De oplever ubehagelig og asocial opførsel fra andre, der benytter busterminalen til andre formål end ophold i forbindelse med den kollektive trafik. Det resulterer ofte i hærværk og problemer med at opretholde et acceptabelt serviceniveau for terminalernes faciliteter.

Fremtidens terminaler skal rumme mange funktioner og fungere som knudepunkter i borgernes hverdagsliv. Ud over at være knudepunkt i den kollektive trafik er det her, man henter sine pakker, oplader sin el-bil eller køber en sandwich til turen. De nye multifunktionelle knudepunkter understøtter NT's nye forretningsplan, som blandt andet har fokus på!at skabe lokal forankring og indgå!samarbejder med nye partnere.



Undersøgelse:

Hver sjette passager nøler med at vende tilbage til tog og bus

Passagererne i den kollektive trafik har gennem de seneste måneder valgt andre transportformer for at mindske risikoen for spredning af coronavirus. I takt med, at der bliver skuet op for aktiviteterne igen, vil behovet for at rejse med bus og tog stige. En undersøgelse fra Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk viser, at knap 20 procent af passagerne vil være tilbageholdende med at rejse med bus og tog i samme omfang som for corona-tiden

I forbindelse med, at myndighederne skruede op for indsatsen mod spredning af corona-virus, blev befolkningen bedt om at undgå den kollektive transport og bruge andre transportmidler for at mindske smittetrykket.

Det udløste et drastisk fald i passagertallet, og ikke mindst et stort tomrum i trafikselskabernes pengekasser. I takt med at samfundet åbner op, er passagererne begyndt at vende tilbage. Men en del nøler. Ifølge en undersøgelse lavet af Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk, regner godt 80 procent af passagererne med at vende tilbage til bus og tog i samme omfang som før corona-pandemien, mens knap 20 procent nøler. Undersøgelsen er baseret på svar fra 2.939 passagerer, hvoraf Passagerpuls betegner en del som "hyppige togpassagerer".

At hver 6. passager vil bruge den kollektive transport mindre eller slet ikke, er problematisk, mener

Anja Philip, der er formand for Forbrugerrådet Tænk peger på, at det er problematisk, at knap 20 procent af passagerne i den kollektive trafik nøler med at vende tilbage.

- Det er forståeligt, at en del passagerer stadig er bekymrede for smittefare. På sigt er det dog en stor udfordring, hvis færre har lyst til at bruge bus og tog. Den kollektive transport spiller en nøglerolle i opnåelsen af Danmarks klimamål. Og den er fuldstændig afgørende for at begrænse den megen trængsel, der er på vejene, og at vi overhovedet kan komme rundt i landet - også de af os, der ikke har adgang til bil, siger Anja Philip.

Blandt årsagerne til, at bus og tog bliver valgt fra, er bekymringen for at blive smittet, valg af andre transportmidler og et andet transportbehov, fordi de enten arbejder hjemme eller har mistet deres job.

Information, nudging og rengøring er en del af løsningen

I undersøgelsen er de passagerer, der har svaret, at de ikke vil bruge kollektiv transport i samme omfang, også blevet spurgt om, hvad der skal til for, at de vil overveje at vende tilbage alligevel.

Til det svarer de fleste, at der skal være nok togvogne og busser, så der er god mulighed for at holde afstand til medpassagerer samt udviklingen af en vaccine mod corona-virus eller, at der opstår flokimmunitet i befolkningen i Danmark.

Passagererne i undersøgelsen efterlyser derudover, at der er afgang nok, at der bliver lavet tiltag, der sikrer at folk holder afstand og fordeler sig og at rengøring har høj prioritet. Og så peger en del passagerer også på, at der skal

Kollektiv trafik

ske generelle forbedringer af den kollektive transport, som for eksempel lavere priser, færre forsinkelser og bedre forbindelser, før de vil vende tilbage.

- Det er vigtigt, at der bliver lyttet til passagerernes forslag og bekymringer. For at imødekomme dem, kræver det blandt andet, at selskaberne holder godt øje med udviklingen og sætter ind med ekstra vogne og afgang, når passagertallene forhåbentlig stiger. Og det kræver også, at der bliver afsat ressourcer til ekstra skiltning, afmærkning eller personale, der kan hjælpe passagererne og øge trygheden. Selskaberne har lavet flere gode tiltag, men der er brug for en samlet indsats og satsning fra politikere, myndigheder og trafikselskaber for at gøre det trygt og attraktivt for passagererne at bruge bus og tog igen, siger Anja Philip.

Som alternativ til bus og tog, svarer 59 procent, at de vil tage cyklen, og 52 procent, at de vil tage bilen i stedet for kollektiv transport.

Interesserede kan læse undersøgelsen fra Passagerpuls **her**:

Tal fra undersøgelsen om forventet brug af kollektiv transport efter åbningen af samfundet efter corona-riden:

- 8 ud af 10 lønmodtagere regner med at bruge den kollektive transport lige så meget eller mere end før nedlukningen, når der opstår en mere normal situation igen efter corona-tiden. Blandt studerende og pensionister er der lidt flere
- 1 ud af 6 lønmodtagere forventer at bruge den kollektive transport mindre end før nedlukningen eller slet ikke. Der er flere pensionister, der regner med at bruge kollektiv transport igen, mens de studerende er på niveau med lønmodtagerne
- 4 ud af 10 af de lønmodtagere, der forventer at rejse mindre med kollektiv transport, angiver som årsag, at de regner med at få deres transportbehov dækket på anden vis. Af disse regner 59 procent med at tage cyklen i stedet for kollektiv transport. 52 procent angiver bil (kører selv)
- Knap 4 ud af 10 angiver smitterisikoen som årsag til, at de forventer at benytte kollektiv transport mindre, og 3 ud af 10 svarer, at de ikke forventer at have samme transportbehov som før nedlukningen, fordi de for eksempel arbejder mere hjemmefra eller har mistet deres job



Trafikselskab på Sjælland konstaterer: For mange mangler gyldig billet til bussen

Der er for mange, der glemmer at have gyldig billet, når de kører med bussen på Sjælland. Det konstaterer trafikselskabet Movia, som fremhæver, at billetindtægterne er en forudsætning for den kollektive transport

Selvom man som passager i busserne fortsat skal gå ind ad midterdøren i bussen, skal man stadig betale for transporten. Men det er der en del, der ikke gør.

Derfor satte Movia i begyndelsen af maj gang i en kampagne for at minde alle om, at man skal huske at købe billet, før man stiger på bussen. Samtidig arbejder billetkontrollen i busserne igen i fuldt omfang efter en periode, hvor nogle billetkontrollører også arbejdede som stoppestedsvagter, ligesom andre medarbejdere fra Movia, for at hjælpe passagerne på vej med de nye regler i den kollektive transport i corona-tiden.

- Vi kan se, at det høje kontroltryk og vores informationskampagne har fået flere til at huske billetten, men vi er ikke i mål. Der er fortsat dobbelt så mange, som normalt, der glemmer at købe billet, når passagerne ikke skal ind ad for-døren og forbi chaufføren. Billetindtægterne er afgørende for, at vi kan blive ved med at have god kollektiv transport,

Kollektiv trafik

og selvom vi ikke har åbnet fordøren, skal man som kunde huske sin billet alligevel, siger kommunikationsdirektør i Movia Camilla Struckmann og henviser til, at Movia i forvejen har mistet et meget stort beløb på grund markant færre passagerer i foråret som følge af indsatsen for at forebygge spredning af corona-virus.

Dermed mangler de sædvanlige billetindtægter, der er med til at betale for bustrafikken.

Kampagnen for at huske at købe billet til bussen på Sjælland kører frem til udgangen af juni.

Movias billetkontrol følger sundhedsmyndighedernes anbefalinger for at mindske risiko for smittespredning. Det indebærer blandt andet, at billetkontrollen foregår med god afstand - i strakt arm - ligesom enhver form for fysisk kontakt med kundens billet, mobil eller rejsekort undgås.

Passageren skal derfor også selv holde sit ID kort frem, så kontrolløren ikke skal røre ved det. Alle kontrollører har håndsprit med.

En kontrolafgift koster 750 kroner. Til sammenligning koster en sms-billet til to zoner 24 kroner. Bruger man rejsekort til at betale for rejsen koster to zoner 16 kroner, mens tre zoner koster 21 kroner.

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



Transportminister Benny Engelbrecht (S).

(Foto: Nicolai Perjesi)

Transportministeren efter BRT-undersøgelse: Region Sjælland skal tage stilling til BRT frem for tog på Østbanen

Transportminister Benny Engelbrecht og regionsrådsformand i Region Sjælland, Heino Knudsen, satte i januar i år gang i en undersøgelse af perspektiverne i at etablere en regional BRT-løsning (Bus Rapid Transit) på Østbanens tracé. Undersøgelsen, der er færdig blev sat i gang på baggrund af forestående renovering af Østbanen mellem Køge i den ene ende og via Hårlev til henholdsvis Rødvig og Fakse Ladeplads i den anden

- Undersøgelsen af en grøn-BRT løsning på Østbanen er nu afsluttet. Rapporten viser, at grønne BRT-løsninger har potentiale til at kunne indgå i den fremadrettede indretning af den kollektive trafik; herunder for at sikre bedre og billigere transport. Jeg vil dog understrege, at det ikke er mig, men Region Sjælland der skal tage stilling til, om de ønsker at gå videre med en grøn BRT-løsning på Østbanen, eller om de foretrækker at renovere banens skinner, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Region Sjælland vil på baggrund af undersøgelsen sammenholde fordele og ulemper ved en BRT-løsning i Østbanens trace i forhold til en renovering af de eksisterende skinner og træffe en beslutning om, hvilken løsning regionen vil gå videre med.

Kollektiv trafik

- Jeg kæmper for, at Region Sjælland leverer den bedst mulige kollektive trafik til borgerne - også i Stevns, Faxe og Køge Kommuner. BRT-undersøgelsen viser, at der er interessante driftsøkonomiske perspektiver i tog på gummihjul, men der er også mange usikkerheder og et meget langt tidsperspektiv, inden en BRT-løsning på Østbanen vil stå klar. Jeg vil nu drøfte Østbane-sagen med de øvrige partier i regionsrådet. Vi skylder borgerne så meget sikkerhed omkring Østbanen som mulig, og jeg vil derfor arbejde for, at vi får truffet en beslutning i Regionsrådet inden sommerferien, siger regionrådsformand Heino Knudsen (S).

Sagen blev behandlet på et ekstraordinært Regionsrådsmøde onsdag 24. juni.

Undersøgelsen af en grøn regional BRT-løsning på Østbanen kan hentes **her**:

Fakta om Østbanen og undersøgelsen:

- Skinnerne på Østbanen står til en udskiftning, og der køres i øjeblikket med sænket hastighed.
- Analysen supplerer den af regionen allerede igangsatte projektforberedelse af sporrenoveringen af Østbanen
- Undersøgelsen blev sat i gang 28. januar 2020 og er gennemført af Vejdirektoratet og Movia med Cowi som konsulent

Undersøgelsen af en grøn regional BRT-løsning på Østbanen viser blandt andet, at:

- En BRT-løsning kan erstatte togdriften uden større servicemæssige forringelser
- Anlægsprisen for en BRT-løsning på Østbanen er 804,6-892,4 millioner kroner inklusiv 40 procents korrektionstillæg
- Der er potentielt store årlige driftsbesparelser ved en BRT i forhold til tog
- Det vil være muligt at køre BRT-busser med højere frekvens end tog
- Undersøgelser og etablering af en færdig BRT-løsning på Østbanen forventes at tage cirka seks år - heraf cirka to år til selve anlægsarbejderne.
- Komfort og regularitet på en BRT-løsning er sammenlignelig med tog
- Rejsetiden vil blive forlænget med et til fem minutter i forhold til den nuværende togbetjening afhængigt af frekvens og hastighed
- Der er miljøgevinster i forhold CO₂-udledning, partikeludledning og støj i forhold til de eksisterende dieseldrevne tog
- Der er en række forhold omkring anlægs- og driftsforhold, økonomi med videre som - hvis man vil gå videre med projektet - skal undersøges nærmere



Regionsformand på Sjælland efter BRT-undersøgelse:

Min anbefaling er, at vi arbejder videre med en sporrenovering

Fornyligt kunne Region Sjælland - i samarbejde med Transportministeriet - lægge to undersøgelsesrapporter om den regionale Østbane på Stevns på bordet. Undersøgelserne omfatter dels en sporrenovering af Østbanen og dels perspektiver ved at etablere en BRT-løsning i Østbanens nuværende tracé - altså lange busser med flere led i stedet for tog på skinner

Region Sjælland oplyser, at undersøgelserne blandt andet viser:

- Anlægsprisen for en sporrenovering er 510 millioner kroner (inklusiv 30 procent korrektionstillæg)
- Prisen for en BRT-løsning er mellem 805 og 871 millioner kroner (inklusiv 40 procent korrektionstillæg)
- De årlige driftsudgifter er betydelig mindre for en BRT-løsning end for det eksisterende tog. BRT-undersøgelsen peger på en årlig besparelse på ca. 40 millioner kroner, dog med forbehold for en række ekstraudgifter til driften på anslået 17-22 millioner kroner
- Tidsperspektivet for en sporrenovering er ca. to år. Tidsperspektivet for anlæg af en BRT-vej er ca. seks år
- Komfort og regularitet for henholdsvis tog og BRT vurderes at være sammenlignelige
- Rejsetiden med en BRT-løsning vil blive forlænget med et-fem minutter i forhold til tog. BRT vil dog have en større fleksibilitet
- Der er miljøgevinster i forhold CO₂-udledning, partikeludledning og støj i forhold til de eksisterende diesel-drevne tog

Kollektiv trafik

Regionsrådet i Region Sjælland skal nu tage stilling til, om der skal arbejdes videre med en sporrenovering eller med en BRT-løsning.

- Vi skal sikre den bedst mulige kollektive trafik til borgerne i Region Sjælland, også i Stevns, Faxe og Køge kommuner. Når jeg sammenholder resultaterne af de to undersøgelser så er min anbefaling, at vi arbejder videre med en sporrenovering. Især det lange tidsperspektiv før en BRT-løsning kan stå færdig er kritisk, når vi tager banens dårlige stand med ind i regnestykket. Samtidig fortsætte vi arbejde med at skaffe den nødvendige finansiering fra Christiansborg, som jo er en forudsætning for nå i mål - og her er det helt afgørende, at alle regionalt valgte folketingsmedlemmer også støtter op om arbejdet med at skaffe finansieringen, siger formanden for Region Sjælland, Heino Knudsen (S).

Sagen om Østbanen blev drøftet i Udvalget for regional udvikling torsdag 18. juni. Første næstformand for Regionsrådet og udvalgsformand Peter Jacobsen (DF) siger, at sagen er i hans optik relativ simpel.

- Vi har en løsning, vi kender: En renovering af skinnerne. Og så har vi en BRT-løsning, hvor vi på sigt kan få en billigere drift. Til gengæld ligger der en kæmpe regning for at bygge en BRT-vej og en masse ekstra driftsudgifter, der ikke er regnet ind i den foreliggende undersøgelse. Min anbefaling er derfor, at der arbejdes videre med en renovering af skinnerne, siger han.

Anden næstformand for Regionsrådet, Jacob Jensen (V), vil have transportministeren på banen:

- Østbanen er en afgørende del af den kollektive infrastruktur i Østsjælland. Derfor skal servicen være i orden til de mange brugere med kort rejsetid og god regularitet. Analyserne viser, at det vil tage fem år at få etableret en BRT-løsning, som også vil være dyrere at anlægge end en sporreparation. Jeg mener derfor, at vi skal arbejde videre med en sporløsning og samtidig presse på over for transportministeren i forhold til at få statens hjælp til finansieringen, siger han.

Forretningsudvalget drøfter Østbane-sagen 22. juni og Regionsrådet 24. juni.

Om Østbanen:

- Skinnerne på Østbanen står til en udskiftning, og der køres i øjeblikket med sænket hastighed
- Undersøgelse af en skinnerenovering, fase I, blev sat i gang 4. november 2019 og er gennemført af Movia og Lokaltog A/S med Atkins som konsulent
- Undersøgelsen af BRT-løsning på Østbanen blev sat i gang 28. januar og er gennemført af Vejdirektoratet og Movia med Cowi som konsulent

Alle i Regionsrådet på Sjælland sagde ja tak til nye skinner på Østbanen

Regionsrådet i Region Sjælland besluttede fornyligt enstemmigt at gå videre med en sporrenovering af den regionale Østbane, der forbinder Køge med henholdsvis Faxe Ladeplads og Rødvig. Beslutningen betyder, at anden fase af sporrenoveringen sættes i gang. Regionsrådsformand Heino Knudsen (S) understreger, at den politiske kampen for at skaffe den nødvendige finansiering fra Christiansborg fortsætter

Region Sjælland fortsætter arbejdet hen imod en renovering af de nedslidte togskinner på Østbanen. Det besluttede

Regionsrådet for Region Sjælland traf beslutningen på baggrund af to større undersøgelser af Østbanen - om renovering af de eksisterende spor og om mulighederne for en BRT-busløsning.

- Jeg er utrolig glad for, at et samlet regionsråd har sagt ja til at arbejde videre med en sporrenovering på Østbanen. Samtidig har vi forpligtet os til at kæmpe for at skaffe den nødvendige finansiering fra Christiansborg til at nå i mål med renoveringen til glæde for borgerne, siger Heino Knudsen

De to undersøgelser viser blandt andet, at anlæg af en BRT-løsning vil tage cirka seks år og koste op til 871 millioner kroner. En sporrenovering vil tage cirka to år og koste op til 510 millioner kroner.

Christiansborgstøtte er nødvendig

- Uanset hvilken løsning, vi havde valgt, havde vi behov for statslig medfinansiering. Det tilskud, vi får, dækker ikke udgifterne. Vi kan i Region Sjælland ikke finde de penge uden, at vi skal ud i et blodbad på den øvrige kollektive trafik i regionen. Vi ønsker på ingen måde, at det sker, siger Heino Knudsen.

Sporrenoveringen er den billigste løsning på kort sigt ifølge undersøgelserne, når man ser på anlægsomkostningerne, mens en BRT-løsning vil være op mod 40 millioner kroner billigere om året i drift sammenlignet med tog. En række udgifter for Region Sjælland er dog ikke regnet med i det regnestykke.

Det gælder blandt andet forventede ekstraudgifter til driften, ombygning af togværksted, afdrag på anlægs lån og lignende. Udgifter som Region Sjælland vurderer til at være mellem 30 og 35 millioner kroner pr år.

- Renovering af togskinneerne på Østbanen er den rigtige løsning. Banen er nedslidt og vi kan ikke vente seks år på, at en BRT-løsning er klar. Økonomisk set er toget heller ikke nogen dårlig løsning på Østbanen, når vi regner alle udgifterne til BRT-løsningen med, siger Peter Jacobsen (DF), første næstformand i Regionsrådet og formand for udvalg for regional udvikling.

Anden næstformand i Regionsrådet, Jacob Jensen (V), er enig med resten af formandskabet.

- Vi kan være klar med nyrenoverede skinner til vores mange borgere i 2022, men det kræver støtte fra Christiansborg. Lokalbanerne er vores ansvar, og vi skal i udgangspunktet finde pengene. Men hvis vi sammenligner det her med en bil, så har vi fået penge fra staten til service og vedligeholdelse, men ikke til at købe en ny bil for. Der kommer altså en dag, hvor den skal skiftes, og det har vi brug for investeringer til, siger Jacob Jensen.

Interesserede kan læse mere om punktet fra regionsrådets dagsorden 24. juni **her**:



Kombardo Expressen kører fra mandag 29. juni mellem Viborg Station og fjernbusholdepladserne ved Københavns Hovedbanegård.

Viborg får hurtigfærgeforbindelse med bus

Molslinjens buskoncept, Kombardo Expressen, som blev lanceret i juli 2017 med en rute mellem Aarhus og København, bliver udvidet med en mellem Viborg og København via hurtigfærgerne over Kattegat. Den nye forbindelse er endnu en udvidelse af rutenettet, som omfatter ruter mellem Aarhus, Aalborg, Randers og København og mellem Rønne og København.

Den nye rute, der har første afgang 29. juni, får i første omgang 14 ugentlige afgange hver vej.

- Med en ny rute fra Viborg tilbyder vi, at endnu flere personer kan nyde pausen og udsigten på turen over Kattegat. At pausen på turen kan foregå på færgen med 70 km/t i stedet for på en rasteplads, er der mange gæster, der har fået øjnene op for, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Kombardo Expressen opstod i 2017 som et samarbejde mellem Herning Turist og Molslinjen om en lynbus-rute mellem Aarhus og København. Ruten blev en succes med det samme, og siden er kommet nye ruter til København fra Aalborg, Randers og fra Rønne på Bornholm.

- Kombardo Expressen begyndte som en løsning for de kunder, som savnede at kunne kombinere bus og færge på deres tur mellem landsdelene. Siden er bussen blevet en vigtig del af vores forretning og danskernes infrastruktur, siger Jesper Skovgaard.

Kombardo Expressens første tur fra Viborg til København bliver mandag 29. juni 2020 klokken 07.15 og fra København klokken 07.20. Turen vil vare fire timer og 45 minutter med stop i Aarhus. Opsamlingen af passagerer sker på busholdepladsen ved Viborg Station.

Billetter til og fra Viborg er tilgængelige på kombardoexpressen.dk. Om kort tid vil det også være muligt at booke den nye rute på Kombardo Expressens app.



Trafikselskab:

Kunderne vender tilbage

De seneste passagertællinger hos trafikselskabet Midttrafik viser, at 70-80 procent af passagerne i gennemsnit er tilbage i busserne efter en periode, hvor busserne kørte næsten tomme rundt som følge af indsatsen mod at dæmme op for spredning af corona-virus. Busserne kører fortsat med begrænset kapacitet - senest er det tilladte antal passagerer sat op til cirka 40 i en almindelig bus, cirka 55 i en mellemstor bus og cirka 65 i en ledbus.

Midttrafiks bestyrelsesformand Claus Wistoft (V), der er medlem af kommunalbestyrelsen i Syddjurs Kommune, glæder sig over kundefremgangen.

- At vi på nuværende tidspunkt er oppe på 70-80 procent er rigtig godt. Vi er meget opmærksomme på, at tryghed er en vigtig faktor, når vi skal have kunderne tilbage i busser og letbane. Derfor har vi iværksat en række tryghedsskabende tiltag, som for eksempel ekstra rengøring i busserne i løbet af dagen, stoppestedsværter og en nye feature i Midttrafik live, der viser, om der er god plads, begrænset plads eller ingen plads i næste bus. Det håber vi, at kunderne bliver glade for siger han.

Ekstra rengøring

Alle busser er blevet gjort ekstra rent i corona-tiden, når de har været på garageanlægget. Passagerne vil kunne møde rengøringspersonale i busserne midt på dagen på store stationer. Rengøringspersonalet rykker ind, når bus-

Kollektiv trafik

sen holder pause og alle kontaktpunkter, såsom gelændere, billetautomater (Aarhus bybusser), knapper, stænger, håndtag, stropper og armlæn får en tur med sæbekluden eller sprit fra flasken.

Stoppestedsværter

Fra midt i maj har der været stoppestedsværter ved de største stoppesteder i Aarhus. Stoppestedsværterne har uddelt håndsprit og gode råd om corona-adfærd. De har også hjulpet kunder og chauffører med at overholde det tilladte antal kunder i busserne. Ordningen har været en succes. Midttrafik fortsætter med stoppestedsværterne i Aarhus juni ud. Efter sommerferien vil kunderne uden for Aarhus også møde stoppestedsværter og uddeling af håndsprit ved store stoppesteder.

Midttrafik live giver svar om plads

Midttrafik har også opdateret sin live-app'en, så den kan give svar på, om der er plads i den bus, man agter at tage med. Midttrafik har udviklet en nye feature til app'en, så passagerne kan se, om der er plads i bussen, inden den kommer frem til stoppestedet. Det giver mulighed for at foretage andre valg, hvis man synes, bussen er for fyldt.

Midttrafik peger på, at der kan være stor forskel på, hvornår man som passager føler sig tryk - eller utryk - i busserne. Personer, der er i risikogruppen, foretrækker at rejse med ikke så fyldte busser, og det kan Midttrafik live-app'en hjælpe med. På sigt er den nye feature et godt værktøj i forhold til komforten i busserne, og passagerne kan ved hjælp af app'en i god tid vurdere om, der eksempelvis er en siddeplads til dem.

Opfordrer stadig til at passe på sig selv og andre:

Midttrafik understreger, at det fortsat vigtigt, at man som passager passer på sig selv og andre, når man rejser med bussen. Midttrafik har i den forbindelse følgende råd:

- Hold afstand ved stoppesteder, perroner, i bus og i letbane
- Respektér det tilladte antal passagerer
- Sid eller stå med ansigtet i køreretning
- Medbring egen håndsprit og sprit af før berøring af kontaktpunkter
- Rejs uden for myldretiden, hvis det er muligt
- Vis hensyn til andre. Host eller nys i ærmet - ikke i hænderne
- Vask hænder tit eller brug håndsprit
- Rejs ikke med kollektiv trafik, hvis man er syg



Debat om BRT kontra tog:

Skinnerne vandt over asfalten – naturligvis

Region Sjælland og Transportministeriet fremlagde i begyndelsen af juni en rapport om en BRT-løsning til erstatning om togdriften på Østbanen fra Køge til henholdsvis Fakse Ladeplads og Rødvig. Rapporten får nedenstående kommentar fra Rådet for Bæredygtig Trafik

Bestyrelsesmedlem Niels Wellendorf skriver:

Med afrapporteringen af (u)mulighederne for at erstatte togene på Østbanen med en busløsning er det endeligt afklaret, at busser på Østbanen er en løsning helt uden fremtid.

Rapporten viser med al tydelighed, at en busløsning på ingen måde kan levere det samme som en jernbane kan. Selv med rapportens (påtvungne?) forblommede ord om busløsningens påståede kvaliteter, kan ingen længere være i tvivl om at skinneløsninger på alle måder er bedre end løsninger på asfalt.

Og selv om man i rapporten på mange måder har forsøgt at beskrive busserne som sammenlignelige med togenes komfort og fart, er det tydeligt, at der er en verden til forskel mellem hvad en bus kan og et tog kan.

Man har også fra starten bevidst forsøgt at lave sammenligninger på et niveau, der skulle sikre at busserne kom til at fremstå bedre. Noget der ikke lykkedes. Busser kan ikke uden store vanskeligheder sættes til at køre med op til 100 km/t uden at passagerne skal fastspændes med sikkerhedsseler og ingen må stå op. Og for at have en sikkerhed for kørslen, der bare er lidt på højde med togets, skal der fældes masser af træer og rives huse ned for at have tilstrækkelig oversigt ved krydsende veje.

Og man har bevidst sammenlignet nye busser med dagens dieseltog, selvom de nye tog, som lokalbanerne snart skal til at købe, vil være elektriske tog, der kører på batterier, men som også vil kunne køre videre under køreledninger. Og tog, der ligesom de nuværende dieseldrevne typer, nemt kan køre ikke kun 100, men både 120, 140 og 160 km/t. Med den nu endeligt kommende udskiftning af Østbanens spor bør man naturligvis sikre at hastigheden ikke bare bliver de tidligere 100 km/t, men meget gerne meget hurtigere.

Men hvorfor skulle vi i det hele taget have denne undersøgelse? Enhver med bare lidt forstand på kollektiv trafik kender forskellene på bus og tog og disses placeringer i transportlandskabet. Og ingen velfunderede og professionelle trafikfolk ville drømme om at erstatte tog med busser.

Det virker mere og mere tydeligt, at der dybt ind i Transportministeriet er folk, der ud fra private politiske holdninger arbejder bevidst på at undergrave den kollektive trafik. De forsøger at tale jernbanen ned og (motor)vejene op med påstande om at busser er lige så gode som tog. Og de er lykkedes dem med skiftende transportministre at få forsinket arbejdet med at få den danske jernbane op på et Europæisk kvalitetsniveau.

Også i det nyligt udgivne Serviceeftersyn af jernbanen har de fået indarbejdet et afsnit om at se på bussernes saliggørende muligheder som erstatning for tog. Noget der nu godt og grundigt er afvist med rapporten om busser på Østbanen.

Det er på tide at Transportministeren får lavet en grundig oprydning i sit ministerium, så vi ikke igen og igen udsættes for dette makværk af misvisende og inkompetent planlægning.

Kollektiv trafik

For et halvt århundrede siden blev der i en sindsyg benzinrus nedlagt hundrede og atter hundrede af kilometer jernbanestrækninger rundt om i landet. Samtidig med at nogle, desværre alt for få, fremsynede privatbaner indkøbte nye og moderne togsæt og derved fik fremgang, fik olie- og asfaltindustrien lobbyet for at busser var fremtiden for den kollektive trafik.

I dag kigger man i mange tidligere stationsbyer ikke kun langt efter toget, men også efter bussen, der for længst er sparet væk. Den bus, der skulle gøre den kollektive trafik bedre, men som med stor forudsigelighed ikke evnede at løfte arven fra jernbanen. Her er befolkningen nu påtvunget at have ikke kun en, men sikkert to biler for at komme hjemmefra. Det er det, som de politiserende embedsfolk i Transportministeriet arbejder for at skal gentage sig. Lad det ikke ske.

I andre lande som Tyskland, Frankrig og Tjekkiet har man i de sidste årtier genåbnet flere nedlagte jernbanestrækninger. I disse lande arbejder man både statsligt og regionalt for at forbedre den kollektive trafik, og det gør man ikke med asfalt og busser, men med tog på skinner.

Hvor der er en vilje er der en - skinne - vej, det er jernbanen, der er fremtidens klimasmarte trafik.

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



Mads Kristensen og Oscar Lohse fra Svendborg Gymnasium. sammen med FynBus' direktør Carsten Hyldborg. (Foto: FynBus)

Videokonkurrence om fynsk bustransport har fået en vinder

Igennem seks måneder har de fynske uddannelsessøgende krydset "optikker" i en konkurrence om, hvem der kunne producere den bedste film med budskabet om, hvordan FynBus får flere studerende til at tage bussen. Mandag 22. juni fik konkurrencens samlede vinderduo overrakt hovedpræmien ved en uformel sammenkomst hos FynBus

Trafikselskabet FynBus har fra oktober 2019 til og med marts 2020 afholdt en videokonkurrence, hvor fynske uddannelsessøgende med et kamera i hånden skulle give deres bud på, hvordan FynBus får flere studerende til at vælge bussen til.

Hver måned har deltagerne skullet arbejde med et nyt tema. Temaerne var blandt andet Bæredygtighed og Miljø og Bussen som en kørende studieplads.

For hvert tema blev der kåret en månedsvinder, der modtog en præmie. Ved konkurrencens udløb blev der stemt om, hvilken af de seks månedsvideoer, der skulle løbe af med den samlede sejr og hovedpræmien - billetter til Tinderbox 2021.

Kollektiv trafik

Hos FynBus har grundtanken med konkurrencen været at få de studerende til at reflektere over, hvad der skal til for, at de vælger bussen frem for bilen. Konkurrencen var samtidig designet, så den kunne inddrages i undervisningen som en del af et undervisningsforløb, hvor der for eksempel blev talt om trængsel på vejene, klima, miljø og CO2-reduktion.

I forbindelse med konkurrencen deltog FynBus ved en temadag hos en af skolerne, hvor de studerende blev præsenteret for videokonkurrencen samt projektet "Studerende fra bil til bus". Hele årgangen skulle på temadagen arbejde med FynBus' videokonkurrence som opgave.

Videokonkurrencen er en del af et større projekt "Studerende fra bil til bus". Projektets formål er overordnet at sætte gang i en samfundsmæssige debat om at få flere unge passagerer i den kollektive trafik.

Videokonkurrencens vindere kommer fra Svendborg

Mads og Oscar fra Svendborg Gymnasium fik med deres video ud fra temaet "Vis os dit bedste argument for at tage bussen" en jordskredssejr.

FynBus' dommerpanel indstillede enstemmigt Mads og Oscar som vinder af den samlede konkurrence. Online-afstemningen, der har været promoveret via FynBus' Facebookside, slog med 66,9 procent af stemmerne også fast, at det var Mads og Oscar, der har produceret den bedste video.

"Videoen har en god historie, en lækker lydside og emmer af god humor. Samtidig formidler videoen månedens tema med en sikker hånd, og opfylder også det overordnede kriterie om at formidle, hvordan FynBus får flere studerende til at tage bussen", udtaler FynBus' dommerpanel.

Interesserede kan se Mads og Oscars vindervideo på FynBus' Facebookside - www.facebook.com/minfynbus



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!



Bybusserne i Herning, der blandt andet har stoppesetd på terminalen ved byens banegård, bliver fra september 2021 elektriske.

Herning får elektriske bybusser

Fra september næste år kører 14 nye elbusser ud i Hernings gader, hvor de skal afløse de nuværende dieselbusser. Det oplyser Midttrafik. De nye busser, der får Tide Bus Danmark A/S som operatør, kan prismæssigt konkurrere med dieselbusser, når man ser på den årlige omkostning

De nye elbusser er 12,2 meter lange lavgulvsbusser, der er indrettet til at sikre et godt flow i bussen. Busserne får dobbeltdøre foran, midt og bagerst i bussen. Samtidig bidrager det lave gulv til nem indstigning for passagerer med eksempelvis barnevogne.

Baggrunden for udbuddet var, at Herning Kommune ønskede en omstilling af bybusserne til en mere bæredygtig drift. Emissionsfrie busser var derfor et krav i det udbud, Midttrafik har gennemført for driften af bybusserne i Herning. De bydende busselskaber havde mulighed for at byde ind med enten elbusser eller brintbusser i udbuddet.

- Vi er glade for, at vi fra næste år kan byde kunderne i Herning velkommen i nye elbusser, der udover kundefordelen som let indstigning og støjsvaghed, bidrager til at nedbringe CO₂-udledningen, siger Claus Wistoft, der er formand for Midttrafik's bestyrelse og medlem af kommunalbestyrelsen i Syddjurs Kommune.

- Vi ved fra Aarhus, at kunderne finder elbusserne meget behagelige at køre med, tilføjer han.

Kontrakten blev fornlygt givet til det tilbud, der præsenterede bedste forhold mellem pris og kvalitet. Her leverede Tide Bus Danmark A/S det bedste bud. Det var derfor en glad direktør, der modtog tildeling af kontrakten efter Midttrafiks bestyrelsesmøde.

- Vi er stolte over at Midttrafik og Herning har vurderet vores tilbud som det mest attraktive. Vi betragter kontrakten i Herning som en strategisk vigtig kontrakt, specielt da vi her får muligheden for at bidrage positivt til den grønne omstilling, når alle dieselbusser udskiftes med nye elbusser. Vi glæder os til at skulle servicere alle passagererne og til det fremtidige samarbejde med Herning Kommune, chaufførerne i Herning samt Midttrafik, siger Steen Rügge, der er administrerende direktør for Tide Bus Danmark A/S.

Kontrakten, der blev tildelt Tide Bus Danmark A/S efter Midttrafiks bestyrelsesmøde 19. juni, kan underskrives i slutningen af juni, når standstill perioden udløber.

I Herning Kommune er borgmester Lars Krarup (V), yderst tilfreds med aftalen med Tide Bus Danmark.

- Med indgåelsen af budgetforliget for 2020 satte byrådet en ambitiøs dagsorden på klimaområdet. Derfor er jeg yderst tilfreds med, at borgerne i Herning fremover udelukkende vil køre med el-bybusser. Det er godt for klimaet og miljøet, passagererne vil opleve meget støjsvage busser, og samtidig er økonomien i aftalen lige så god, som hvis vi havde valgt bybusser med diesel som drivmiddel. Det er på alle parametre et stort skridt i den rigtige retning, siger Lars Krarup.

Fakta om de kommende el-busser:

- Hver el-bus har 29 siddepladser, heraf er 23 fremadrettede. Derudover er der tre klapsæder på perronpladsen
- Totalkapaciteten i busserne er 65 passagerer
- Den koster årligt Herning Kommune 27,2 millioner kroner at få bybuskørslen afviklet med el-busser. Det svarer til det, det i dag koster at køre med dieselbusser
- Med i den samlede pris er tre optioner - Automatisk stoppesteds-annoncering, elektriske kørestolsramper og automatisk fastspænding
- CO2-udledningen fra Herning Kommune som virksomhed bliver årligt reduceret med ca. syv procent, når de nye el-busser er i drift

Klimasamarbejde skal gøre den kollektive trafik mere bæredygtig i seks kommuner

Landets største kommuner skal være fyrtårne i den grønne omstilling af den kollektive trafik. Det fremhæver Transportministeriet og transportminister Benny Engelbrecht (S) i forbindelse med de klimasamarbejdsaftaler, som transportministeren har indgået med henholdsvis København, Aarhus, Odense, Aalborg, Vejle og Frederiksberg Kommuner. Aftalerne omfatter 25 procent af den kollektive trafik

Aftalerne skal være med til at understøtte og accelerere omstillingen til en mere bæredygtig drift i landets kommuner ved, at alle nye bybusser skal være nul-emissionsbusser fra næste år. Det vil både give en gevinst til klimaet og til luftkvaliteten i byerne.

- De seks kommuner står i dag for cirka en fjerdedel af den samlede kollektive buskørsel. Derfor er det også helt naturligt, at de skal være drivkraften i omstillingen af den kollektive trafik, siger transportminister Benny Engelbrecht og fortsætter:

- Derfor er jeg meget tilfreds med, at vi har indgået en række ambitiøse aftaler, som skal være begyndelsen på et gearskifte af den grønne omstilling i kommunerne. Jeg håber og tror på, at flere af landets kommuner vil følge efter og tiltræde de mål som landets største kommuner forpligtiger sig til.

Klimasamarbejdsaftalerne har først og fremmest fokus på en omstilling af bustrafikken, men andre transportelementer vil også indgå for hovedparten af kommunerne.

Foruden den grønne omstilling af den kollektive bustrafik forpligter fem af seks kommuner sig også til at omstille den kommunale bilpark. Fire forpligter sig eksempelvis til, at alle ny-leasede eller ny-indkøbte kommunale personbiler skal være nulemissionskøretøjer fra i år eller næste år.

Ud over de fælles målsætninger har kommunerne hver især en række andre tiltag, som regeringen med klimasamarbejdet vil arbejde for at muliggøre.

København: Åbner muligheden for nulemissionszoner

I Københavns Kommune skal alle nye busser fra 2020 være nulemissionsbusser, og alle dieselbusser skal inden udgangen af 2025 være omstillet til nulemission. Derudover vil Transport- og Boligministeriet sammen med Miljø- og Fødevareministeriet og kommunen undersøge, hvordan nulemissionszoner kan etableres som forsøgsordning.

- Byerne spiller en afgørende rolle i den grønne omstilling. I København gør vi os umage for at være helt i front. Vi har mindsket CO₂-udledningen med mere end 40 procent siden 2005, vi har en grøn metro i verdensklasse og er godt i gang med at udskifte alle byens busser til el, så de hverken larmer eller sviner. Men vi stopper ikke her, siger overborgmester Frank Jensen (S) og fortsætter:

- Jeg er rigtig glad for, at regeringen vil undersøge mulighederne for at lave zoner, som er fri for larmende og forurenende køretøjer og også se på mulighederne for, at vi som kommune kan være med til at betale for et landstrømman-



Aarhus fik i 2019 sine første fire batteri-elektriske bybusser. I 2021 kommer flere til.

læg, som vi har efterspurgt her i København. Det er en væsentlig del af hele Danmarks brand, at København er en af verdens grønneste hovedstæder.

Frederiksberg: Alle skal have højst 250 meter til el-ladestandere

Ligesom Københavns Kommune har Frederiksberg også forpligtet sig til, at alle nye busser skal være nulemissionsbusser, og dieselbusser skal helst i 2025 være udfaset. I år 2030 skal alle kommunale køretøjer desuden køre på CO2-neutrale drivmidler, og alle borgere på Frederiksberg skal senest i 2025 have mulighed for at lade deres elbil højst 250 meter fra deres bolig.

- Frederiksberg vil være elbil-by nummer ét i Danmark. Det gør vi blandt andet ved at sikre, at der maksimalt må være 250 meter fra ens bolig til en ladestander. Det er ambitiøst. Men det er også nødvendigt, for klimaet har brug for, at vi handler nu. Derfor gør vi også Frederiksberg Kommunes bilpark grønnere. I 2030 skal alle de kommunale køretøjer benytte CO2-neutrale drivmidler, og allerede fra næste år skal alle ny-indkøbte og ny-leasede kommunale personbiler være nulemission. Vi hæver også barren for den kollektive transport, som rigtig mange benytter sig af i vores by. Alle nye busser skal fra 2020 være nulemissionsbusser, og alle busser skal hurtigst muligt, og gerne fra 2025, være nulemission, siger borgmester Simon Aggesen (K).

Aarhus: Nye busser og personbiler skal være nulemission fra i år

I Aarhus Kommune skal alle nye kommunale vejgående køretøjer køre på CO2-neutrale drivmidler eller være nulemission fra 2025. Nye kommunale personbiler og bybusser skal desuden være nulemission fra 2020.

- Som landets næststørste kommune har Aarhus en særlig rolle og forpligtelse i den grønne omstilling. Vi skal derfor gå forrest ved at sige, at allerede fra i år skal alle nye kommunale personbiler og nye bybusser være grønne. Med

den nye klimasamarbejdsaftale sender landets store kommuner et samlet signal om, at vi nu accelererer den grønne omstilling, og jeg håber, andre kommuner følger trop, siger borgmester Jacob Bundsgaard (S).

Aalborg: De grønne bybusser suppleres med Danmark første PlusBus (BRT)

I Aalborg Kommune skal alle nye bybusser være nulemission fra 2021, og alle nye kommunale personbiler skal være nulemission fra 2025. Samtidig er Aalborg Kommune ved at anlægge Danmarks første PlusBus-rute

- Jeg er rigtig stolt over, at Aalborg er i førersædet, når det handler om fremtidens grønne kollektive trafik, og det understreger dagens samarbejdsaftale. Aalborg vil være i førersædet, når det handler om de grønne valg for fremtidens kollektive transportmuligheder, og så er det et vigtigt parameter for byudviklingen. Vi vokser årligt med 1.600 nye indbyggere, og Plusbussen vil gøre det lettere at komme rundt og forhåbentlig trække flere borgere fra bilen over til den kollektive trafik. Der er blandt andet planlagt 2.900 nye boliger langs ruten, så PlusBussen vil styrke Aalborgs vækstområder, siger borgmester i Aalborg Kommune, Thomas Kastrup-Larsen (S).

Odense: Kommunale køretøjer skal være CO2-neutrale

Odense Kommunes byråd har netop vedtaget en ny klimaplan, hvoraf det fremgår, at Odense som by skal være klimaneutral i 2030. Klimaplanen understøttes af, at Odense Kommune har forpligtet sig til, at alle nye bybusser og alle nye kommunale personbiler skal være nulemission fra 2021.

- Når vi i fællesskab skal reducere Danmarks CO2-udledning, skal vi i høj grad sætte ind på transportområdet. Alene i Odense vil transport stå for næsten 70 procent af byens CO2-udledning i 2030, og dét skal vi gøre noget ved. Derfor er den her aftale om kollektiv transport rigtig vigtig. Og derfor har vi i Odense netop vedtaget, at vi skal være CO2-neutrale i 2030, hvor vi vil hævle 250.000 ton CO2 væk på transportområdet, siger borgmester i Odense Kommune, Peter Rahbæk Juel (S).

Vejle: Klimaudvalg skal føre den grønne omstilling til dørs

Som led i Vejle Kommunes arbejde med grøn omstilling har kommunen nedsat et klimaudvalg, der skal kvalificere og accelerere omstillingen af den kollektive transport. Klimaudvalget vil således med udgangspunkt i overliggeraftalen med regeringen arbejde målrettet med en række udvalgte tematikker og konkrete målsætninger. Alle nye bybusser skal i 2021 være nulemissionsbusser, og så skal der lægges en plan for grøn omstilling af alle kommunale personbiler og køretøjer i 2021.

Vejles borgmester Jens Ejner Christensen (V) er glad for, at Vejle Kommune indgår en samarbejdsaftale med transportministeren om at arbejde med den grønne omstilling af vores kollektive trafik.

- Det er en spændende aftale, der ligger i god forlængelse af Vejle Kommunes mangeårige arbejde for grøn omstilling, resiliens og bæredygtighed. Jeg synes derfor, at det er helt rigtigt, at Vejle er én af de kommuner, der går forrest på dette område, og jeg ser frem til at tage hul på arbejdet med målene i vores nye Klimaudvalg. Det forpligter at være Danmarks femtestørste kommune, understreger borgmesteren.

Interesserede kan læse mere om klimasamarbejdsaftaler om grøn kollektiv trafik **her**:

Folketinget har vedtaget nye miljøzone-regler

Torsdag 4. juni vedtog Folketingets partier det fremsatte forslag om nye miljøzone-regler - om digital håndhævelse af miljøzoner og ændring af trinkrav for lastbiler og busser

Vedtagelsen, som alle Folketingets partier står bag, betyder, at køretøjer, der er ældre end Euro 5-normen fra 1. juli i år skal være påmonteret et partikelfilter, hvis de vil køre i de største byers miljøzoner - medmindre køretøjerne er registreret første gang 1. oktober 2009 eller senere

Fra og med 1. januar 2022 skal et køretøj have monteret et partikelfilter, medmindre køretøjet er registreret første gang 1. januar 2015 eller senere.

Lovforslaget som vedtaget kan hentes [her](#):

Olieselskab leverer biodiesel direkte hos kunderne

Øget fokus på mindre CO₂-udledning betyder, at olieselskabet YX Erhverv oplever stigende interesse efter biodiesel-produktet HVO. Den stigende efterspørgsel resulterer i, at selskabet tilbyder at levere det mere bæredygtige dieselalternativ til erhvervskunder med egen tank

YX Erhverv peger på, at Bio100 HVO Diesel er et bæredygtigt brændstof, som kan give CO₂-besparelse på op til 90 procent i forhold til fossil diesel. Det er baseret på 100 procent fornybart og biologisk råmateriale - eksempelvis vegetabiliske olier, animalsk fedt eller restprodukter fra skov- og fødevarerindustrien. Hos YX Erhverv har man besluttet ikke at benytte palmeolie i Bio100 HVO Diesel. Det skyldes, at skovrydning ofte er gået forud for palmeolie-produktion, hvilket er en stor belastning for klimaet.

- Vores kunder har taget godt imod HVO, siden vi introducerede det på vores truckanlæg i Ishøj som de første i Danmark i november 2019. Vi kan mærke, at flere og flere virksomheder kigger på deres CO₂-aftryk, og hvad de kan gøre for at reducere CO₂-udledningen. Derfor er vi også glade for nu at kunne tilbyde Bio100 HVO Diesel til erhvervskunder med egen tank, siger Michael B. Hansen, der er COO hos YX Erhverv.

- HVO fremmer desuden sundheden på byggepladsen, eller mens du kører på vejene, da det reducerer uønskede røggasser i udstødningen og mindsker andelen af sundhedsskadelige partikler med op til 33 procent, siger han videre.

YX Erhverv har indgået aftaler om levering af HVO til en række kunder med egen tank inden for erhverv, transport og industri.



Michael B. Hansen, COO hos YX Erhverv.

Hollandsk milliard-investering i Power-to-X er på vej til Danmark

Holland har besluttet at investere ca. 1 milliard kroner i storskala Power-to-X-anlæg på 100 MW i Danmark. Det er konsekvensen af en aftale mellem den danske klimaminister Dan Jørgensen (S) og den hollandske klimaminister Eric Wiebes (Volkspartij voor Vrijheid en Democratie (VVD)), som blev indgået fredag 19. juni

Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet oplyser, at investeringen fra Holland vil indgå i tilskudspuljen til Power-to-X, som S-Regeringen har foreslået i forbindelse med det første udspil til klimahandlingsplan, som blandt andet har som mål, at hele den danske el-produktion fra 2027 skal komme fra vedvarende energikilder.

S-Regeringen har blandt andet foreslået at etablere to energi-øer samt at satse på udvikling af nye teknologier, der gør det muligt at bruge den bæredygtige strøm i flere dele af samfundet. Den hollandske investering skal bruges til at etablere storskala Power-to-X-anlæg i Danmark, for at udvikle teknologier til at lagre og omdanne strøm til brændstoffer til lastbiler, skibe og fly.

Dan Jørgensen betegner aftalen med Hollands som en vitaminindsprøjtning til omstilling til en mere bæredygtig energiproduktion og -forsyning.

- Aftalen giver os i omegnen af 1 milliarder kroner til udviklingen af fremtidens grønne teknologier. Vi skal udnytte de store mængder grøn strøm fra energiøerne til meget mere end vi er vant til. Det kan enten være til lagring eller som brændstof i lastbiler, fragtskibe og fly. Det kommer til at gøre en mærkbar forskel for klimaet, siger Dan Jørgensen.

Der etableres en statslige pulje, som skal støtte etableringen af power-to-x anlæg på i alt 100 MW. Det er mere end fem gange så meget kapacitet som det største anlæg, der findes i verden i dag. Holland er langt fremme i forhold til brintproduktion, mens Danmark er langt på vind. Danmark og Holland har allerede et samarbejde på energiområdet, så den nye aftale er ifølge klimaministeren et naturligt næste skridt.

Fakta om Power-to-X-projektet:

- Projektet forventes at få en samlet kapacitet på ca. 100 MW
- Elektrolyseanlæg til produktion af brint findes i dag globalt kun i demo-størrelser under 20 MW
- Projektet skal hjælpe med at afdække storskalafordele og reducere produktionsomkostninger for bæredygtig produktion af brint
- Samarbejdsprojektet om PtX er en opfølgning på regeringens forslag om klimahandlingsplan om energi og industri

- I Danmark har vi et rigtig godt udgangspunkt for udvikling af Power-to-X. Vi har betydelige vindressourcer, et velfungerende energisystem og stærke erhvervskompetencer, siger Dan Jørgensen, der fremhæver, at Holland har meget stor erfaring med brintproduktion. Partnerskabet er dermed ikke kun en unik mulighed for at finansiere nogle af de grønne ambitioner, det vil også styrke det internationale samarbejde og videndeling på området.

- Jeg sætter stor pris på, at Danmark går forrest i den grønne omstilling, herunder særligt inden for hydrogen. Den dansk-hollandske aftale er udtryk for vores fælles grønne ambitioner, som vi også fremover vil arbejde sammen om. Jeg vil gerne takke Dan Jørgensen for samarbejdet, siger den hollandske klimaminister Eric Wiebes.

Aftalen hjælper samtidig Holland med at opfylde deres EU-mål for vedvarende energi i indeværende år 2020. EU-reglerne giver nemlig mulighed for, at Danmark, der overopfylder sit mål for vedvarende energi, kan hjælpe Holland med at opfylde sit mål. Til gengæld investerer Holland massivt i udviklingen af bæredygtig teknologi i Danmark.

Den konkrete udformning af projektet og den tilskudsordning, der skal administrere midlerne fastlægges på et senere tidspunkt, og vil blive drøftet med Holland, ligesom den endelige udmøntning afhænger af forhandlinger med Folketingets partier.

Aftalen omfatter også en såkaldt Memorandum of Understanding, der dækker energiområdet generelt og sikrer tættere bilateralt samarbejde inden for eksempelvis fjernvarme, energieffektivisering og havvind.

Om aftalen med Holland:

- Danmarks EU-mål for vedvarende energi er 30 procent i 2020. Fremskrivningen viser, at andelen af vedvarende energi i 2020 vil være 41 procent
- EU-reglerne giver mulighed for statistiske overførsler af VE-andele fra et land, der overopfylder sit mål til et land, der ikke når sit mål
- EU-Kommissionen opfordrer til statistiske overførsler for at sikre en omkostningseffektiv udbygning af vedvarende energi, der tager hensyn til landenes forskellige geografiske forudsætninger og muligheder
- Holland slipper ikke for at leve op til EU-målet om vedvarende energi. Ifølge EU-reglerne må landene i årene 2021-2030 ikke falde under deres 2020-mål
- Holland er i gang med en offensiv bæredygtig omstilling, hvor den hollandske VE-andele skal stige med mere end 10 procent hvert år. Holland forventer at overopfylde sine 2030 VE-mål. Holland har desuden planlagt en stor udbygning med blandt andet havvind og brint



Svensk virksomhed introducerer det tredje større busmærke fra Kina i Danmark

Det svenske firma Hybricon, der har hjemsted i universitetsbyen Umeå i det nordlige Sverige godt 600 kilometer nord for Stockholm, har indgået en distributionsaftale med den kinesiske busproducent King Long United Automotive Industry Co., Ltd. Aftalen med King Long, der er verdens næststørste busproducent, betyder, at Hybricon får rettighederne til at markedsføre og sælge King Longs busser i Sverige og Danmark med tilhørende service- og eftermarkedstjenester

Med aftalen vil Hybricon markedsføre og sælge alle King Longs busser - både rute- og turistbusser samt elektriske bybusser i Sverige og Danmark. Da King Longs produktsortiment i øjeblikket ikke omfatter hurtigtopladelige el-busser kompletterer aftalen Hybricons nuværende produktsortiment med eksempelvis de tjekkisk producerede HAW gen2-busser.

Hybricon ser muligheder for at kunne bidrage med hurtigladningsteknik i fremtidige produktudviklingsprojekter. Videre betyder samarbejdet med King Long, at Hybricon sikrer tilhørende service- og eftermarkedstjenester.

Hybricon tilpasser nu King Long's europæiske produktprogram for at opfylde de nordiske standardkrav.



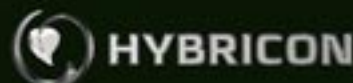
INNOVATION FOR A BETTER WORLD

KING LONG – DEN NYE GENERATION AF BUSSE

Kinesiske King Long er en af verdens førende virksomheder inden for busser, som anvender grønne energiformer. Varemærket hviler på 30 års erfaring med at udvikle sikre, komfortable og bæredygtige køretøjer. King Long har leveret flere end 100.000 busser til over 137 forskellige lande og regioner. Fra Asien til resten af verden. Fra højland til lavland. Fra syd til nord. Fra varme til sne. Gennem innovation gør King Long fremtidens muligheder til nutid.

Hybricon er King Longs eneforhandler i Sverige og Danmark. Vi tilbyder King Longs produktudvalg med bybusser, rutebusser og turistbusser. Som forhandler tilføjer vi erfaring med det nordiske klima og aktuelle kundebehov på de nordiske markeder.

Den nye generation af busser – et skridt nærmere dig.
www.hybricon.se



Materiel

- Vi kan allerede nu tilbyde depot-opladelige bybusser med op til 422 kWh med tilhørende ladere på 150 kW, lyder det fra Hybricon.

Dertil kommer rute- og turistbusser med Euro 6-motorer fra Cummins. Hybricon's ambition er at kunne tilbyde flere varianter af batteri-elektriske bybusser og rutebusser - eksempelvis længere tre-akslede busser med lav-entre.

- Vi vil forstærke vores salgs- og serviceorganisation, og vi ser frem til at tilbyde King Long kvalitetsprodukter på markedet, påpeger ledelsen hos Hybricon.

Hybricon, der som følge af aftalen har gennemført en udvidelse af selskabets aktiekapital, fremhæver, at selskabets medarbejdere gerne samarbejder med kunder, trafikselskaber og organisationer med henblik på at finde lokale løsninger for el-busser.

Fakta om King Long:

- King Long er verdens næststørste busproducent. I Kina er King Long en af de ledende virksomheder, når det gælder udvikling af busser, der drives af den nye generations energi - el.
- I Kina udvikles brint-elektriske busser, og man har den selvkørende AI-Apolong bus
- I King Long-koncernen findes der samarbejde med ABB og Scania i Higher-organisationen.
- King Long fokuserer på udvikling, fremstilling, salg og servicering af store og mellemstore busser samt biler kassevogne
- King Long har en årlig produktionskapacitet på 20.000 enheder inden for området for store og mellemstore busser.
- King Long har ind til nu solgt over 3.800 busser i Europa

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



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

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

Fra april måned: Nyproduceret Isuzu

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



Visigo Hyper



Med lift og plads til 8 kørestole

Ny MAN TGE 3.140

7 + F + G
fra kr. 300.000,-



Konkurrencedygtigt
alternativ til flexkørsel

ISUZU

Visigo Hyper med fuldautomatisk ZF gear & 320 HK

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

Kontakt:

Salg: Jylland & Fyn

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

Salg: Sjælland

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

Værksted/Lager

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



Busproducent kører minibusser ind på det norske marked

MAN Truck & Bus Norge AS begynder at levere MAN TGE minibusser i Norge. Den første er leveret til Vestby kommune på østkysten af Oslo-fjorden og syd for syd for Oslo

Den første MAN TGE som minibus, der blev leveret i første halvdel af juni, er en TGE Intercity med 16 siddepladser plus chauffør og tre pladser til kørestole. Bussen, der kom i gang med det samme med institutionskørsel, er bygget op hos Altas Norge AS, som MAN Truck & Bus har indgået et samarbejde med. I første omgang er der valgt to hovedvarianter af minibusserne - TGE City og TGE Intercity. Begge har en længde på knap 7,4 meter og er udstyret med en 2,0-liters dieselmotor på 177 hk og automatgearkasse.

TGE Intercity leveres i en række forskellige versioner med op til 19 siddepladser. Bussen kan også leveres med færre sæder med større sædeafstand samt færre sæder i kombination med op til tre pladser til kørestole.

Busser med plads til kørestole leveres med enten indvendig eller udvendig lift.

Materiel

TGE City leveres med 13 + 3 sæder, to ståpladser og mulighed for plads til en kørestol. Den forreste del af gulvet er sænket, så en kørestol eller barnevogn kan køres lige ind via en rampe på siden.

Busserne bliver som udgangspunkt leveret med meget standardudstyr, som kan suppleres med ekstraudstyr efter kundernes valg.





Hugo Hammel er faglig sekretær 3F Københavns Chauffører

Synspunkt:

Undgå kontant billetsalg - undgå smitte Chaufførsikkerhed og Corona virus

Af Hugo Hammel, faglig sekretær 3F Københavns Chauffører

Rutebusserne i Movia området er nu igen oppe at køre efter normale køreplaner.

Busserne er endnu ikke fyldt med passagerer, men snart vil tætheden i hovedstadsområdets busser blive en udfordring. Chaufføren er p.t. nogenlunde beskyttet, da fordørene ikke benyttes, der sælges ikke billetter/kontrolleres ikke rejsehjemmel og der er en markeret sikkerhedszone bag ved chaufføren, som ikke må overskrides.

Det er dog kun et midlertidigt tiltag, at trafiksekskaberne har suspenderet betaling med kontanter i busserne.

Det er som bekendt for at beskytte chaufførerne mod smitte af corona-virus.

Hvad er så næste skridt under genoplukningen af samfundet og deraf afledt opfyldning af rutebusserne?

Arbejdsforhold

Når fordørene skal åbnes igen, bør der opsættes en fysisk barriere der beskytter chaufføren. Det kunne være en klar plexiglasafskærmning, der både kan sikre chaufføren det nødvendige overblik, men samtidig hindre dråbekontakt ind mod chaufføren.

Men der er dog en væsentlig problemstilling, der modarbejder normaliseringen - billetsalget i busserne.

Billetsalg kalder på en ny løsning

Der er flere scenarier, man kan forudse og deraf flere tempi, man kan planlægge genoplukningen i, men billetsalg med kontanter vil være en udfordring!

En her og nu løsning kunne være den tidligere nævnte plexiglasløsning og så fastholde, at man som nu ikke kan købe billetter i busserne, men sagtens visuelt kan kontrollere rejsehjemmel.

At man ikke kan købe billetter p.t., kan kompenseres af andre betalingsformer, rejsekort - månedskort - studiekort - "mimrekort" - sms-billetter etc.

Det billetsalg, der oftest ses i busserne, er til ældre medborgere, turister og rejsende der sjældent benytter kollektiv bustransport.

Alle tre grupperinger er for nuværende stort set ikke passagerer i busserne.

På kort sigt vil både de passagerer, der sjældent rejser, samt vores ældre medborgere, komme tilbage i større antal.

Ældre medborgere har jo stadig mulighed for at få mimrekort eller oplæres i rejsekortet og andre løsninger.

På længere sigt vil udenlandske turister også komme tilbage i busserne. Tidshorisonten er kun til at gisne om, men et godt bud kunne være ud på efteråret, eller måske først for alvor til næste forår.

Spørgsmålet er, om det ikke er ved at være tid til at få kontanterne ud af busserne!

Kontantsalg ud af busserne

Om man ikke skulle benytte sig af situationen og så en gang for alle få fundet en anden løsning til rejsehjemmel i rutebusserne.

Det er jo i forvejen et paradoks, at det kun er i rutebusserne, man kan købe billetter.

Hvis man benytter Metro, S-tog, letbane eller andre former for kollektiv transport, kan man ikke købe billetter der, men må finde andre løsninger.

Spørgsmålet er, om det er en nødvendighed at man skal kunne købe en billet i busserne.

I mange andre lande er det ikke en mulighed at købe billet i bussen - i hvert fald ikke med kontanter hos chaufføren.

Hvad der er den rigtige eller bedste løsning, vil være op til politikkerne, men det er nu vi har en oplagt mulighed for at få aftalt en fremtidig løsning.

Der skal findes en betalingsform, der både kan sikre chaufføren et sikkert arbejdsmiljø og samtidigt sørge for, at der nemt kan købes rejsehjemmel der opfylder passagerernes behov.

Vi er i det 21. århundrede.

Der vil formentlig snart blive indsat såvel selvkørende-, som førerløse busser i den kollektive transport.

Det kalder jo også på, at der findes en ny billetløsning.

Som pendant kan nævnes, at Storebæltsforbindelsen netop nu har valgt at erstatte den manuelle betjening med kontantautomater i de baner, hvor der tidligere sad en medarbejder, for at skabe et mere sikkert arbejdsmiljø.

Kontantautomater minimerer smitterisiko for både medarbejdere og kunder, men kunderne vil fortsat kunne få hjælp. Det foregår blot over et samtaleanlæg.

Det er tid til at sætte stop for kontant billetsalg i busserne.

Dette indlæg er gengivet med tilladelse fra 3F Københavns Chauffører. Indlægget er fra juni-nummeret af bladet "Chaufføren" og nogle af de forhold, som Hugo Hammel beskriver kan være ændret siden.

Statistik:

Hver sjette over 60 år var ny i jobbet sidste år

Yngre medarbejdere skifter oftere job end ældre, men der er også mange over 60 år, som prøver kræfter med nye jobudfordringer. Det viser DA's JobskifteStatistik. Ifølge statistikken fik hver sjette over 60 år nyt job i 2019. Statistikken viser også, at hver fjerde over 60 år sidste år stoppede på job. Samlet viser statistikken, der omfatter virksomheder på DA-området, at 30,3 procent startede i nyt job og 30,0 procent sagde farvel til en stilling i 2019

I 2019 lå omsætningen ganske tæt på tallene for året før. Tilgangen var næsten lige så stor som afgang, hvor 30,3 procent af stillingerne på DA-området blev besat af en ny medarbejder i 2019. I 30,0 procent af stillingerne har en medarbejder forladt jobbet. Tilgangen er hermed faldet lidt i forhold til 2018, hvor den var på 31,9 procent. Afgang er øget lidt i forhold til året før, hvor den var 29,4 procent.

Det lille fald i tilgangen og den svagt stigende afgang tegner samlet set et billede af en stort set uændret hastighed i jobskifterne på DA-området i forhold til 2018. Tilgang er næsten lige med afgang, og det viser, at jobskifte nu i endnu mindre grad drives af oprettelse af nye job.

Unge skifter oftere job end ældre

Hos de unge mellem 18 og 29 år var der flere, der startede end stoppede i deres job i 2019. De havde en tilgang på 47,6 procent og en afgang på 43,8 procent. Blandt de over 60 årige er tilgangen lavere end afgang. Her var 16,5 procent startet i et nyt job mens 23,5 procent var stoppet.

Størst jobskifte i servicebranchen

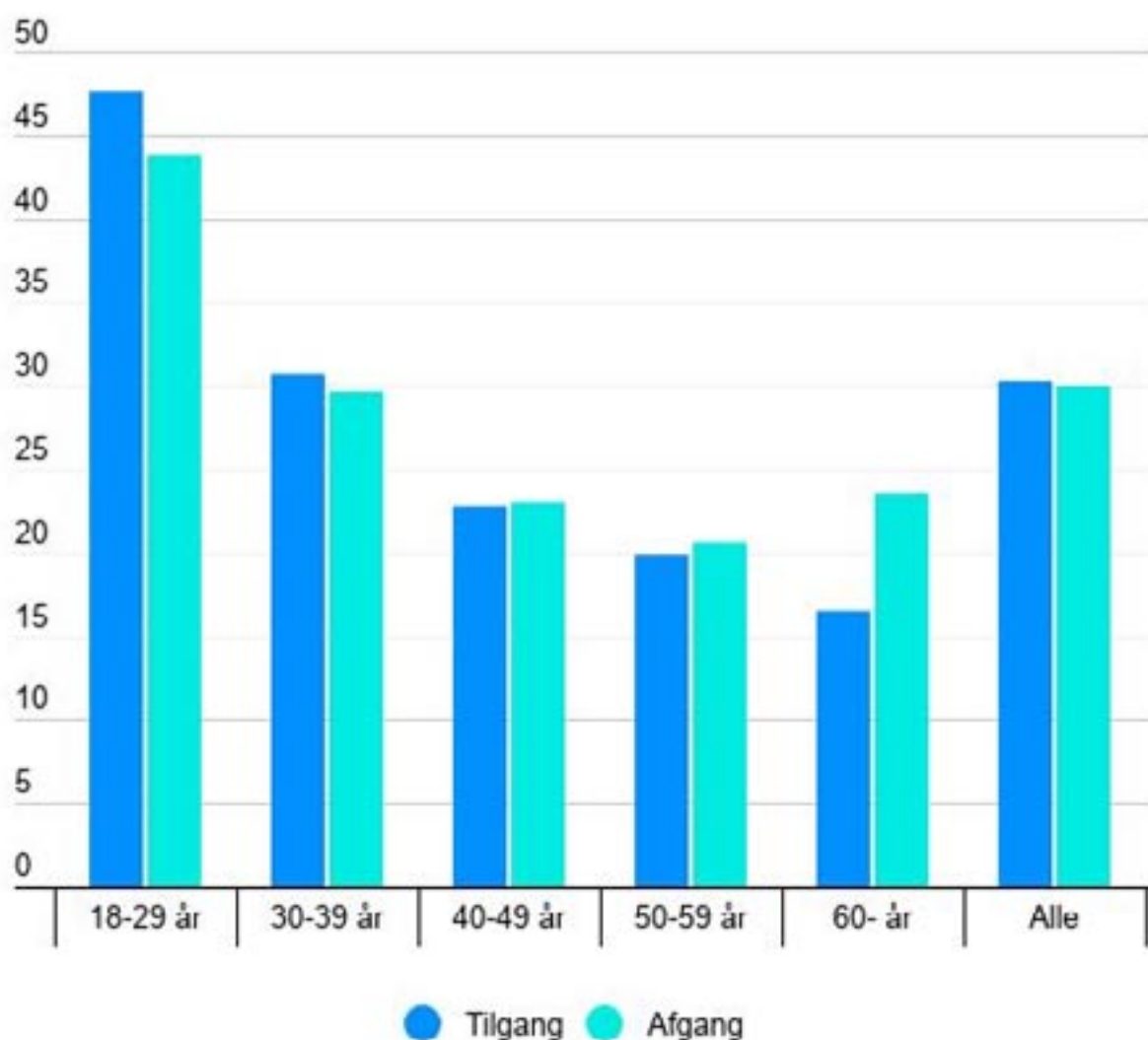
Langt størstedelen af unge mellem 18 og 29 år på DA-området arbejder i serviceprægede erhverv. I denne gruppe skifter hver anden medarbejder job årligt. Inden for bygge og anlæg skifter de yngre også hyppigt. Her er det 4 ud af

Arbejdsforhold

10, der skifter. Inden for fremstilling er omsætningen blandt unge lavere. Her startede 4 ud af 10 i nyt job i 2019, og hver tredje stoppede.

Arbejdere skifter oftere job end funktionærer

For alle aldersgrupper gælder det, at arbejdere skifter hyppigere job end funktionærer. Særlig er omsætningen høj blandt de yngre arbejdere, hvor hver anden mellem 18 og 29 år skiftede job i 2019. Også blandt de ældste funktionærer er tilgangen forholdsvis høj. Her startede mere end hver tiende funktionær i nyt job i 2019.



FynBus har lukket for kontantbilletter i busserne

På grund af coronavirussen kan man som passager i FynBusser ikke længere købe billet hos chaufføren

Beslutningen om at lukke for kontantsalg af billet er truffet for at undgå tæt kontakt og smittespredning mellem passagerer og chauffører.

Man kan i stedet benytte rejsekort, FynBus' Mobilbillet-app eller købe billet på webshop.fynbus.dk

Året første fire måneder gav 4,7 millioner kroner

Chaufførernes Fagforening i København har i løbet af årets første fire måneder fået 4.728.772 kroner ind til sine medlemmer i sager om arbejdsskader

I april fik fagforeningen 317.576 kroner ind til sine medlemmer i arbejdsskadesager.

Faglige sager har udløst 708.893,54 kroner i april

Chaufførernes Fagforening i København har i løbet af april fået 708.893,54 kroner ind i faglige sager - eksempelvis sager om pensionsindbetaling og overtidbetaling

Samlet set har fagforeningen fået 1.426.262,62 kroner ind i faglige sager i løbet af årets første fire måneder.

Ny krydstogtterminal må vente til bedre tider

Corona-situationen har ændret markedet for krydstogter markant. For Copenhagen Malmö Port (CMP) betyder det eksempelvis, at krydstogtskibene bliver væk fra Langelinie i København, ligesom de fleste andre havne med krydstogtaktiviteter må se 2020-sæsonen svinde ind til næsten ingenting. Den manglende sæson får også den konsekvens, at CMP har besluttet at udskyde etableringen af en planlagt ny krydstogtterminal på Oceankaj i Københavns Nordhavn

Planlægningen af den nye krydstogtterminal begyndte for alvor sidste år med udsigterne til en sund vækst på det københavnske krydstogtmarked. Udbudsprocessen for etableringen af en ny krydstogtterminal, der efter planen skulle stå færdig i 2022, blev sat i gang, men på grund af corona-tidens negative effekter på det globale krydstogtmarked, som gør det svært at forudse, hvornår markedet normaliseres igen, har CMP besluttet at annullere den igangværende udbudsproces, og terminalen udskydes på ubestemt tid.

- Det er naturligvis utroligt beklageligt, også over for de involverede parter i udbudsprocessen, at investeringen i en ny krydstogtterminal udskydes, siger Barbara Scheel Agersnap, der er administrerende direktør for Copenhagen Malmö Port.

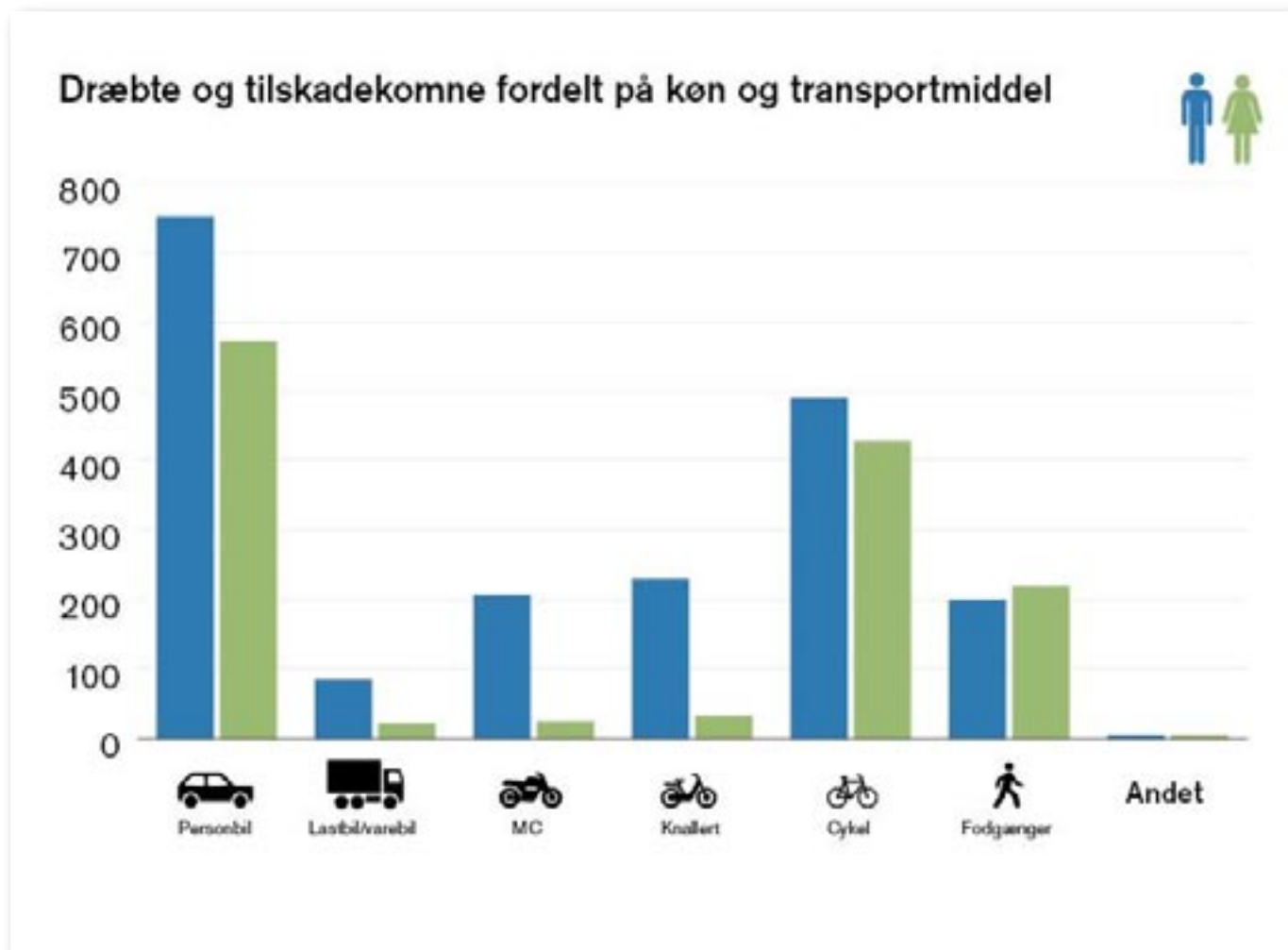
- Indtil for nogle måneder siden så vi ind i et sundt 2020 med et rekordstort antal krydstogtanløb og med knap en million gæster til København. Men med corona-krisens indtog er der sat en pludselig prop i den globale vækst - også i København, hvor prognoserne peger på, at krydstogtsæsonen 2020 aflyses helt, efterfulgt af en vis usikkerhed det næste års tid, siger hun og peger på, at den nye terminal skulle have stadfæstet Københavns position som hub for krydstogtturisme i Nordeuropa.

- Men nu må vi vente på, at situationen vender, og vi igen kan fokusere på at udvikle en bæredygtig krydstogtturisme til gavn for hele regionen, siger Barbara Scheel Agersnap.

Sidste år genererede krydstogtturismen en omsætning på 735 millioner kroner i Hovedstadsregionen og gav arbejde til omkring 2.400 fuldtidsbeskæftigede - størstedelen i København.

Når der igen tegner sig et klart billede af krydstogtindustriens udvikling, vil CMP tage stilling til, hvornår processen for en ny krydstogtterminal skal sættes i gang igen.





Trafikstatistik:

2019 havde flere eneulykker med dræbte

199 personer mistede livet i trafikken sidste år. Det fremgår af Vejdirektoratets endelige statistik over ulykker på de danske veje. De 199 omkomne ligger over tallene for 2017 og 2018. Vejdirektoratet peger på, at der i 2019 sammenlignet med de foregående år har været usædvanligt mange eneulykker blandt dødsulykkerne

Af redaktionen - grafik og tabeller: Vejdirektoratet

Lidt under halvdelen af de omkomne i 2019 mistede livet i eneulykker eller i frontalkollisioner.

- Jeg må sige, det er uhyggelig læsning, når Vejdirektoratet kan offentliggøre en rapport, der viser, at antallet af trafikdræbte stiger, siger transportminister Benny Engelbrecht (S), der særligt hæfter sig ved, at det især er cyklister og unge mennesker, der bliver ofre for den hensynsløse færdsel, som mange udviser på vejene.

- Regeringen har senest fremlagt et politisk udspil, der skal sætte en stopper for vanvidskørsel. Der er desuden bred politisk opbakning til at indføre strækningskontrol på Storebæltsforbindelsen og i Øresundstunnelen, ligesom jeg af-

Trafiksikkerhed

venter Færdselssikkerhedskommissionens anbefalinger til yderligere tiltag, der kan bidrage til en højere trafiksikkerhed. Det er nemlig afgørende, at vi får vendt den negative udvikling, så det bliver mere trygt og sikkert at færdes i trafikken, siger transportministeren videre.

Ifølge statistikken var der i 2019 54 eneulykker med dræbte, mens der i gennemsnit har været 43 eneulykker med dræbte om året de foregående fem år.

- Eneulykker og frontalkollisioner er de to hyppigste dødsulykker i Danmark. De sker ofte på landevejen, hvor hastigheden er højere end i byerne. Og her betyder høj fart tit, at ulykkerne bliver alvorlige. Samtidig bevirker farten, at føreren kun har et splitsekund til at reagere. Tallene underbygger derfor endnu engang budskabet om, at hastigheden har stor betydning for trafikantens overlevelschancer, siger Marianne Foldberg Steffensen, der er afdelingsleder for Trafiksikkerhed og cykling i Vejdirektoratet.

Færre kom til skade i trafikken i 2019

I modsætning til stigningen i trafikdræbte var der i 2019 et fald i antallet af tilskadekomne. I alt kom 3.076 personer til skade i trafikken i 2019, hvilket er færre registrerede tilskadekomne end på noget andet tidspunkt, siden Vejdirektoratet begyndte at føre ulykkesstatistikken tilbage i 1985.

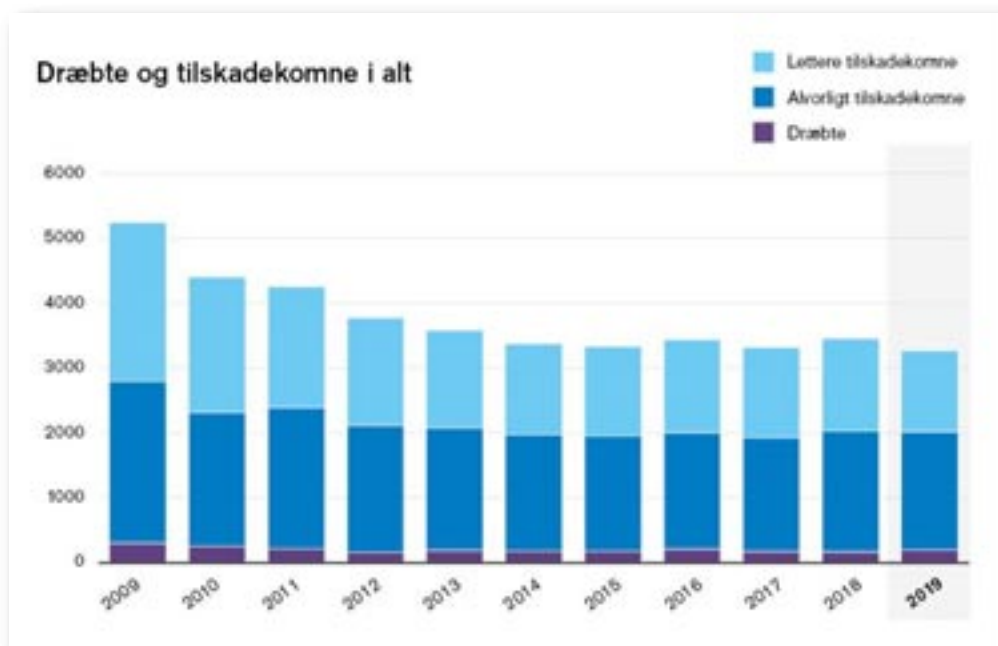
Faldet skete blandt de lettere tilskadekomne. Samme tendens var der ikke blandt de alvorligt tilskadekomne. Her kom 1.822 personer alvorligt til skade i trafikken i 2019, hvilket er det næsthøjeste antal alvorligt tilskadekomne i over fem år.

Positiv udvikling for bilister - negativ for cyklister

2019 bød på markant færre tilskadekomne bilister, hvilket viderefører en udvikling, hvor antallet af dræbte eller tilskadekomne bilister i personbil i de sidste 10 år er blevet næsten halveret.

Derimod er antallet af tilskadekomne eller dræbte cyklister i samme periode steget med seks procent. Dermed er cyklister den eneste trafikantgruppe, hvor der i dag er flere tilskadekomne og dræbte, end der var i 2009.

- Flere skifter til nye og sikre biler, og samtidig er vejene blevet mere sikre. Det kan forklare, hvorfor færre bilister kommer til skade i trafikken. Desværre ser vi ikke samme tendens for cyklisterne. De er ikke beskyttet på samme



måde som personer i et køretøj, når de færdes i trafikken. Der er derfor større risiko for, at de kommer til skade, når de er involveret i en ulykke. Det er dermed fortsat vigtigt, at vi har fokus på, hvordan veje og kryds kan blive mere sikre for cyklister, siger afdelingsleder Marianne Foldberg Steffensen.

Mange unge bliver dræbt eller kommer til skade

Selvom væsentligt færre unge imellem 15-24 år kom til skade i trafikken i 2019 i forhold til for 10 år siden, er unge fortsat overrepræsenterede blandt dræbte og tilskadekomne. I 2019 mistede 29 af de 15-24-årige livet, mens 688 kom til skade i trafikken. Dermed udgjorde de 22 procent af de dræbte og tilskadekomne, mens de kun udgør 13 procent af befolkningen.

- Det er i aldersgruppen 15-24 år, at de unge begynder at færdes som førere af et motorkøretøj. Som ny trafikant har de endnu ikke opnået en stor rutine i at færdes i trafikken. Det kan være en del af forklaringen på, hvorfor de er overrepræsenterede blandt dræbte og tilskadekomne i forhold til den øvrige befolkning, siger Marianne Foldberg Steffensen.

Næsten 8 ud af 10 trafikdræbte var mænd

I 2019 udgjorde mænd fortsat hovedparten af de dræbte i trafikken, som det også har været tilfældet i årene før. 156 mænd og 43 kvinder blev dræbt i trafikken i 2019. Også blandt de alvorligt tilskadekomne var der flere mænd end kvinder.

I de fleste trafikantgrupper var der derfor også flere dræbte og tilskadekomne mænd end kvinder. Den eneste undtagelse var blandt fodgængere, hvor der var flere kvinder.

- Mænd har i højere grad end kvinder en forkærlighed for de hurtige, motordrevne køretøjer som biler, motorcykler og knallerter. Og som trafikant er man særligt udsat på en knallert og motorcykel, når man kører i høj fart uden bilens beskyttelse. Samtidig viser ulykkestallene, at mænd langt oftere er involveret i spiritusulykker. Begge dele kan være med til at forklare, hvorfor flere mænd end kvinder mister livet eller kommer alvorligt til skade i trafikken, påpeger Marianne Foldberg Steffensen.

Interesserede kan læse Vejdirektoratets rapport om trafikulykker i 2019 [her](#):

Vejdirektoratet:

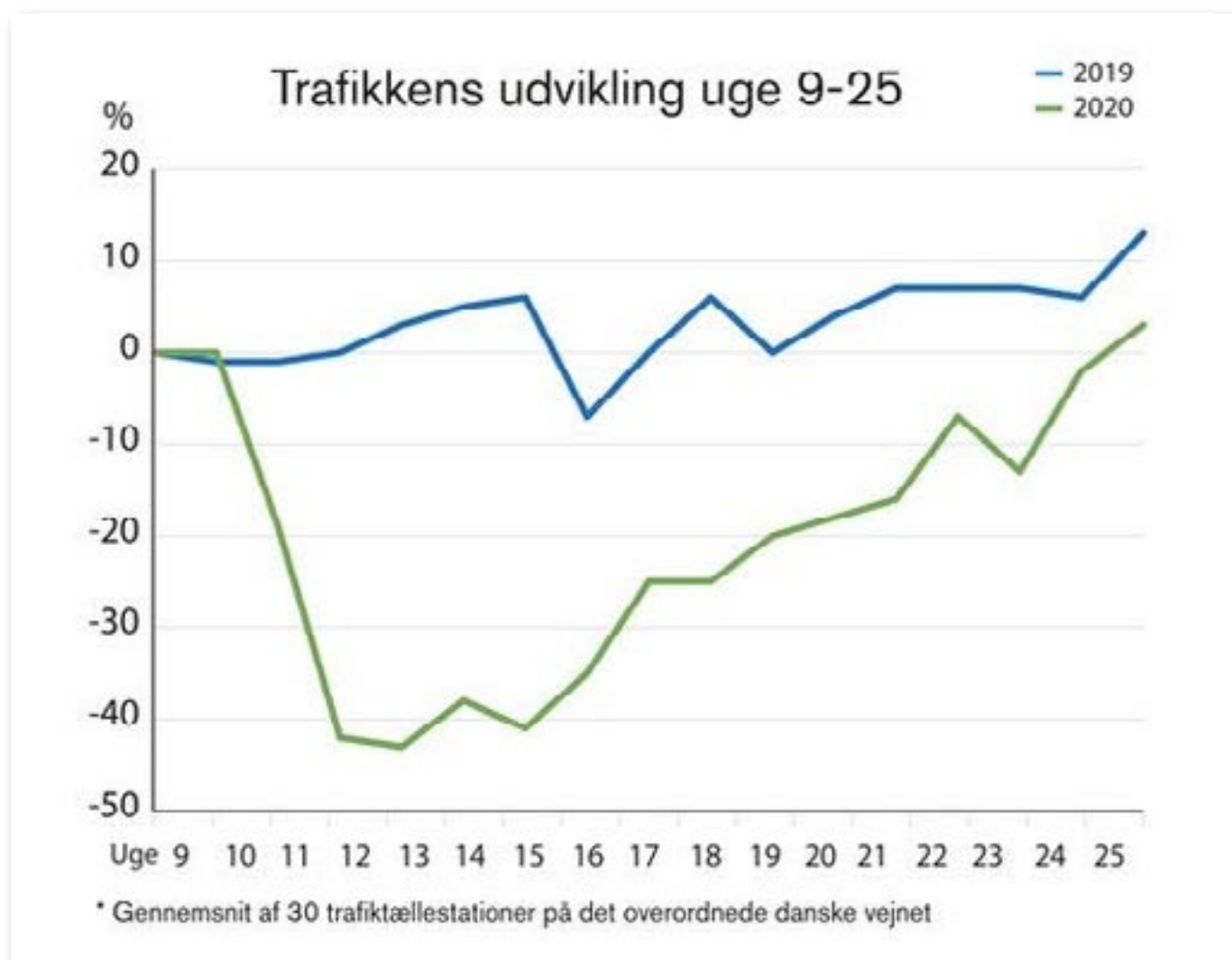
Coronakrisen har taget toppen af vejtrafikken

Selv om samfundet stort set er genåbnet efter at have været droslet ned i arbejdet med at dæmme op for spredning af corona-virus, ligger trafikken på de store veje et stykke under det tidligere niveau. Vejdirektoratet peger på, at det ser ud til, at trafikken vil ligge på det lavere niveau et stykke tid endnu

Ifølge Vejdirektoratets nyeste tal er trafikken ved at stagnere på et niveau, der ligger nogle procent under samme tidspunkt sidste år.

- Vi kan se på målingerne fra vores tællestationer, at omfanget af trafik på statsvejene fortsat ligger nogle procent under omfanget i juni måned sidste år, og eftersom tallene tilsyneladende er holdt op med at stige, er dette måske trafikens nye normaltilstand - i hvert fald på denne side af sommerferien, siger afdelingsleder Kasper Rosenstand fra Vejdirektoratet.

Trafiksikkerhed



Flere faktorer kan være medvirkende til, at corona-tiden tilsyneladende har taget toppen af vejtrafikken.

- Det kan skyldes, at der stadig er en vis del af befolkningen, der holder sig hjemme, fordi de er bange for at blive smittet, siger Kasper Rosenstand og fortsætter:
- Der kan også være tale om, at flere er begyndt at arbejde hjemmefra. Og så kan lønkomensation og den stigende arbejdsløshed naturligvis også spille ind. Det er dog stadig kun vurderinger, eftersom vi endnu har for lidt viden til med sikkerhed at kunne forklare forskellen.

Om tendensen med lidt lavere trafik på vejene fortsætter efter sommerferien er det ifølge Vejdirektoratet for tidligt at spå om. Det kan afhænge af mange faktorer såsom landets økonomiske udvikling, smittetrykket, en eventuel ny bølge af virus og omfanget af hjemmearbejde på de danske arbejdspladser. Vejdirektoratet bemærker, at faldet i trafikniveauet langtfra er så højt, at det afskaffer myldretiden.

- Vi har fået myldretiden tilbage på de travleste vejstrækninger, og den vil også være der på den anden side af sommerferien, siger Kasper Rosenstand og fortsætter:

- Således har vi siden starten af maj hyppigt været nødt til at åbne nødsporet på Hillerødmotorvejen i morgentimerne, hvilket er et tydeligt myldretidstegn. Og vi skal opleve et væsentligt større fald i trafikken, før pendlerne kan undgå trængslen på de største veje om morgenen og eftermiddagen.



Niels Christian Just blev buschauffør som 59-årig - det er hans ryg glad for

Sent i arbejdslivet tog Niels Christian Just konsekvensen af fysisk nedslidning og omskolede sig selv til buschauffør. Det er både han psyke og hans ryg glad for

- Jeg gennemgik en stor operation for diskusprolaps i 2010. Det nederste led i ryggen var slidt væk, og jeg går rundt med en titaniumplade og fire skruer i ryggen. Jeg har tænkt for lidt på ergonomien gennem mit arbejdsliv. Lad det være en løftet pegefinger til ungdommen, siger Niels Christian Just, der bor i Gråsten, og i dag er chauffør hos Umove.

Hver arbejdsdag takker Niels Christian Just sig selv for, at han sidste år tog erhvervskørekort og blev buschauffør. Gennem erhvervskonsulenten i Jobcenter Sønderborg lykkedes det ham at få kørsel hos Quorps Busser i Rinkenæs. Det gav erfaring i skolekørsel, handicapkørsel og turistkørsel og rustede ham til det job, han har i dag, hvor han er fast mand bag rattet i en af de X Busser, som busoperatøren Umove betjener mellem Sønderborg og Vejle.

- En X Bus med automatgear, fartpilot og hele molevitten er helt perfekt, for så bruger jeg så at sige ikke venstre ben, hvor nerverne er beskadigede. Selv om det er den samme rute, er der alligevel en variation hver eneste dag, for tra-

Uddannelse

fikken og årstiderne skifter. Jeg går selv på jagt, og jeg elsker naturen, så jeg lægger mærke til alle de forandringer, der sker hele tiden omkring mig, siger han.

Teorien var en prøvelse

I vinteren 2018-19 tog Niels Christian Just konsekvensen af mange års fysisk arbejde og nedslidning og tog erhvervskørekort til bus hos Dekra Sydjylland i Vejen - i fuld forståelse med hans daværende arbejdsplads, et bosted i specialpsykiatrien, hvor han arbejdede som pædagogisk assistent.

- Det var hårdt arbejde, især for hovedet, og jeg besluttede simpelthen, at jeg ville være buschauffør resten af min tid på arbejdsmarkedet for at arbejde med noget mindre nedslidende. Bostedet hjalp mig ved at give mig færre vagter, så jeg kunne følge kurset, siger han og fortæller, at det var noget af en prøvelse at skulle læse teori igen som 59-årig.

- Mine lærere havde et hyr med mig. Jeg rodede længe rundt med 5-10 fejl i testene, men stoffet begyndte at hænge fast i rette tid, og til teoriprøven havde jeg nul fejl, siger Niels Christian Just.

Det store kørekort havde samlet støv

Han tog stort kørekort, da han som ung for næsten 40 år siden var soldat i Livgarden. Men han har aldrig brugt det for alvor i længere perioder.

- Jeg har brugt det meget lidt. I 1982-83 kørte jeg afgrøder ind fra markerne på en stor farm i USA, og herhjemme har jeg kørt landbrugsmaskiner og entreprenørmaskiner i forbindelse med landbrug og anlæg af golfbaner. De kørte langsomt, men lærte mig at bruge spejle, hvilket jeg har gavn af i dag. Jeg nåede lige at få foden inden for hos et renovationsfirma, inden ryggen gik i stykker for anden gang, så man kan ikke rigtig sige, at jeg har erhvervs erfaring som chauffør på vejen før nu. I dag har jeg og min krop det rigtig godt, så jeg kan da godt ærgre mig bare en lille smule over, at jeg ikke har taget det her gode spring for mange år siden, siger han.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Alle uanset uddannelse får ens AMU-støtte

Betalingsreglerne for blandt andet chaufførers deltagelse på efteruddannelseskurserne bliver ændret. Det sker efter at blandt andre transportorganisationen ITD har påpeget problemstillingen med, at en chauffør med en videregående uddannelse selv skal betale for eksempelvis de lovpligtige efteruddannelseskurser, mens en chauffør med en chaufføruddannelse kan få fuld AMU-støtte - selvom de aktuelt arbejder under samme løn- og arbejdsforhold

ITD peger på, at den uddannelsesmæssige baggrund ikke længere kommer til at betyde forskelsbehandling, hvilket vil bane vejen for at erhvervet kan tiltrække flere chauffører.

- Transporterhvervet har behov for at kunne tiltrække kvalificeret arbejdskraft ikke mindst på chaufførområdet. Men det er klart, at det er et ben-spænd, at medarbejderne og virksomhederne risikerede at blive straffet med urimelige betalingsbestemmelser, hvis de tiltrak personer med videregående uddannelser. Det hjælper ikke ligefrem et fleksibelt arbejdsmarked på vej, siger chefkonsulent i ITD, Anders Jessen.

ITD har med udgangspunkt i en aktuel sag fra Nordjylland talt med flere af Folketingets partier for at finde en løsning, så flere kan blive uddannet inden for chauffør-erhvervet uden at møde urimelig forskelsbehandling i kursusbetaling.

Hidtil har kun ufaglærte og faglærte kursister kunnet få tilskud til kurser, mens kursister, der har en gennemført videregående uddannelse, har skullet betale fuld pris. Det har betydet op til en ti-dobling af prisen for kursister med videregående uddannelser, hvilket blandt andre ITD har påpeget det urimelige og uhensigtsmæssige i.

- Det er rigtig positivt, at Folketinget har lyttet til gode argumenter og fjernet den urimelige forskelsbehandling, som var en hindring for at tiltrække nye grupper til erhvervet. Nu gælder det om at fortsætte det gode arbejde, så flere får øjnene op for en karriere inden for vejgodstransporten, siger Anders Jessen.

Den aktuelle sag, som ITD nævner ovenfor, drejer sig om en nordjysk kranbilschauffør, der skulle deltage i et chaufførefteruddannelseskursus. Han fik oplyst, at han skulle betale fuld deltagerbetaling på 7.500 kroner, mens betalingen for erhvervsuddannede chauffører kun udgjorde 650 kroner. Han vil med aftalen fremover kun skulle betale 650 kroner for at deltage i et chaufførefteruddannelseskursus.

Arbejdsmarkedsuddannelser (AMU) er korterevarende kompetencegivende kurser.

Persontransportorganisation kommenterer aftale

- Vores branche benytter sig i høj grad af chauffører der tidligere har haft en anden karriere og dermed også kan have haft en videregående uddannelse. Derfor er vi meget tilfredse med at betalingsreglerne bliver ens for alle, siger Michael Nielsen, der er administrerende direktør i organisationen Dansk PersonTransport til Magasinet Bus

Af Jesper Christensen

- Det er et skridt på vejen til at kunne tiltrække flere chauffører til branchen, når COVID-19 krisen, der har ramt især taxi og turistbusbranchen ekstremt hårdt, er overstået, siger han videre.



Taxi-selskab er blevet tiltalt for ulovlig opbevaring af kundedata

Københavns Politi har rejst tiltale mod taxaselskabet Taxa 4x35 for at have overtrådt GDPR-lovgivningen ved ulovligt at have opbevaret data om op mod ni millioner taxiture, der kan henføres til enkeltpersoner. Tiltalen kommer på baggrund af, at Datatilsynet i efteråret 2018 på tilsynsbesøg hos taxaselskabet Taxa 4x35 efter indførelsen af GDPR-lovgivningen om persondata

Ved tilsynet blev det konstateret, at der hos selskabet fandtes oplysninger om et betydeligt antal kunder i form af telefonnumre og lokaliseringsdata vedrørende opsamlings- og afleveringsadresse, som der efter Datatilsynets opfattelse ikke længere var grundlag for at opbevare.

Selv om kundernes navne var anonymiserede, kunne oplysninger om kundernes taxiture sammenholdt med deres telefonnumre efter Datatilsynets opfattelse henføres til de enkelte kunder. På baggrund heraf foretog Datatilsynet politianmeldelse af selskabet for overtrædelse af GDPR-lovgivningen.

Københavns Politi og Anklagemyndighed er enige i Datatilsynets vurdering og har rejst tiltale for overtrædelse af databeskyttelsesforordningens artikel 5, stk. 1, litra e.

- Anklagemyndigheden anser dette som en både principiel og alvorlig sag, som skal være med til at fastlægge en række principielle spørgsmål til fortolkningen af GDPR-lovgivningen, siger anklager fra Københavns Politi, Birgitte Lodberg.

Bilimportør og forhandler får ny direktør

Bestyrelsen i MAN Truck & Bus AG har ansat 37-årige Stefan Thyssen som ny administrerende direktør for MAN i Norge, Sverige og Danmark

MAN Truck & Bus fremhæver, at Stefan Thyssen har en bred erfaring med sig inden for forretningsudvikling og har kompetencer i at gennemføre operationelle forbedringer. Disse egenskaber bliver vigtige for MAN Truck & Bus i Danmark, der er i en proces, hvor den skal styrke organisationen yderligere, optimere driften og løfte indtjeningen.

Stefan Thyssen er økonomiuddannet på Universitetet i Kassel og har 10 års erfaring fra lastbilbranchen. Han kommer fra stillingen som Finansdirektør for MAN i England og har tidligere arbejdet som ansvarlig for Controlling ved MAN's hovedkontor i München. Stefan Thyssen stammer fra Tyskland og bor i dag i Danmark med sin kone og to børn.



Stefan Thyssen tiltrådte stillingen 1. marts i år.

- Jeg er optaget af at samarbejde. Og løbende forbedringer er nøglen til gode resultater og gode kundeoplevelser. Vores fokus er som før - vækst, kundetilfredshed og medarbejdermotivation. Vi skal tage hurtige beslutninger over for vores kunder for at yde dem et højt serviceniveau uanset, hvor de møder os, siger Stefan Thyssen.

Ny direktør kommer via Østeuropa fra Sverige

Pr. 1 august hedder den administrerende direktør for Volvo Danmark Peter Ericson. Peter Ericson har været i Volvo Group siden 1994 og har omfattende erfaring fra lederstillinger hos Volvo i Göteborg - og i udlandet

Peter Ericson har blandt andet været administrerende direktør i Hviderusland, Bulgarien og siden 2016 i Rumænien.

Peter Ericson erstatter Lars Bo Larsen, der fratrådte posten som administrerende direktør for Volvo Danmark tidligere på måneden.

I forbindelse med sin tiltrædelse flytter Peter Ericson og hans familie fra Rumænien til Danmark.



Peter Ericson. (Foto: Volvo Group)



El-tog skal serviceres vest for Aarhus

DSB har købt en 70.000 kvadratmeter stor erhvervsgrund i Logistikparken i Aarslev vest for Aarhus. Grunden skal huse DSB's fremtidige værksted til at vedligeholde togoperatørens kommende el-tog

De fremtidige el-tog er et stort indsatsområde og etableres for at skabe et grønnere Danmark, bedre jernbane og bedre kollektiv trafik. Projektet udgør en stor værdi til over 60 milliarder kroner og forventes at være færdigt i 2027.

- Det har i lang tid været vores fokuspunkt at skabe et grønnere Danmark. Generelt ser vi i stigende grad flere tiltag, der fremmer miljøet og mindsker forureningen, og det vil vi i DSB, også gerne bidrage til. De tog som kører nu, er gamle dieseltog, som forurener og belaster miljøet en del. Derfor vil vi gerne, sammen med resten af transportsektoren, være med til at gøre transport grønnere. For at realisere det har vi i omkring tre år, været på udkig efter et værksted, som kunne imødekomme de behov og krav, som vi har, siger Senior Vice President i DSB, Torben Kronstam.

- Vores værksted i midten af Aarhus betjener vores dieseltog, der over tid skal udfases af hensyn til bymiljøet. Derfor besluttede DSB sammen med Aarhus kommune, at vi burde finde en ny lokation med bedre arealer i området uden for byen. Grundstykket i Logistikparken var interessant, da det ligger ved siden af jernbanen og rammemulighederne er gode, og da det har den længde og størrelse, som vi søgte. Vi ser frem til, at Banedanmark får elektrificeret jernbanen nord for Aarhus, så vi kan udfase de gamle dieseltog og byde de nye el-tog velkommen, siger han videre.

Det er et af Logistikparkens sidste grundstykker, der nu er solgt. Byggeriet i Logistikparken er stadig i gang, og det forventes, at Logistikparken i fremtiden kan blive Nordeuropas største transport- og logistikområde.

Logistikparken blev købt tilbage i 2006 af ÅF Transport, som siden har udviklet området.



Stena Line vil lancere den fuldt batteridrevne færge Stena Elektra inden 2030. Færgen vil have en kapacitet til at sejle ca. 50 sømil udelukkende på batterier og hensigten er, at den skal besejle ruten mellem Frederikshavn og Göteborg. Projektet er et vigtigt skridt på rederiets vej mod at nå CO2-neutralitet i 2050.

Færgerederi sejler mere bæredygtigt

En nyligt offentliggjort bæredygtighedsoversigt viser, at færgerederiet Stena Line gennem de seneste ti år har sejlet i front med hensyn til at nå de internationale mål for søfartens CO2-reduktion

På trods af en vanskelig situation for færgeindustrien på grund af corona-situationen fortsætter færgerederiet Stena Line sin kurs med mere bæredygtig søtransport. I den senest offentliggjorte bæredygtighedsoversigt "A Sustainable Journey 2019/2020" fra Stena Line præsenterer rederiet initiativer, forbedringer og udfordringer inden for bæredygtighedsområdet. Derudover redegør rederiet for sine bæredygtighedsmål.

I bæredygtighedsoversigten rapporterer Stena Line blandt andet om en reduktion af både de samlede CO2-udledninger samt per transporteret ton ombord på færgerne. Nye, større og mere energieffektive skibe og brug af kunstig intelligens er nogle af de vigtige foranstaltninger, der bliver fremhævet i bæredygtighedsoversigten for 2019/2020.

I løbet af 2019 reducerede Stena Line sine samlede CO2-udledninger med 1,7 procent, hvilket svarer til 24.000 ton CO2 i alt. Samtidig er udledningen af CO2 per transporteret ton faldet med 3,6 procent. Stena Line har i alt reduceret CO2-udledningen med over 40 procent siden 2008 og har dermed allerede opfyldt og er ti år foran International Maritime Organisation's (IMO) internationale mål for reduktion af CO2 i søfart. IMO's internationale mål for energieffektiv transport er en 40 % reduktion af CO2-udledning fra 2008 til 2030.

- Vi har høje ambitioner for vores bæredygtighedsarbejde og vores mål er at være førende inden for bæredygtig søfart. I løbet af de sidste ti år har vi løbende implementeret over 320 energieffektivitetsforanstaltninger og investeret i

Flydende forbindelser

nye og mere energieffektive fartøjer, hvoraf to har været i drift i år på Det Irske Hav i foråret. Vi har også løbende udannet vores kaptajner til at operere brændstofeffektivt, og fra 2019 fik kaptajnerne en ny assistent - nemlig kunstig intelligens, siger Erik Lewenhaupt, der er Head of Sustainability i Stena Line.

Den største udfordring for søfart generelt og for Stena Line er at opnå CO2-neutralitet inden 2050 i overensstemmelse med IMO's internationale mål.

- At reducere vores samlede CO2-udledning er den største udfordring til dato for både Stena Line og søfarten generelt. Vi arbejder parallelt med at reducere vores fartøjers brændstofforbrug og udledning både til vands og i luften, samtidig med at vi undersøger og evaluerer fremtidens brændstoffer. Vi har i øjeblikket flere igangværende projekter inden for alternative brændstoffer - både verdens første methanol-drevne færge og et batteriprojekt med formålet om at lancere den fuldt batteridrevne færge Stena Elektra på ruten mellem Frederikshavn og Göteborg inden 2030, siger Erik Lewenhaupt.

Højdepunkter fra "A Sustainable Journey 2019/2020":

- Reducering af de samlede CO2-udledninger med 1,7 procent såvel som 3,6 procent per ton transporteret gods og personbiler på fartøjerne
- Reducering af næsten al engangsplast ombord på fartøjerne
- Øget mængde af genbrugsmateriale på kontorer, i havne og i terminaler samt genanvendelse af uniformer
- Øget mængde miljømærkede kemikalier og rengøringsmidler. De to nye fartøjer Stena Estrid og Stena Edda er i top med 80 procent miljømærkede produkter
- Øget antal kvinder i ledende positioner. I dag er hver femte leder kvinde (20 procent). Målet er 30 procent i 2022

Om Stena Lines bæredygtighedsstrategi:

- Stena Lines bæredygtighedsstrategi er opdelt i fem fokusområder knyttet til FN's verdensmål for bæredygtig udvikling med mål på hvert fokusområde
- Fokusområderne er ligestilling og inklusion, sundhed og trivsel, bæredygtig energi, ansvarligt forbrug og livet i havet

Interesserede kan hente Stena Line's bæredygtighedsoversigten **her**:



Flydende forbindelser



Stena Line har indtillet sejladsen med Stena Sage på ruten mellem Frederikshavn og Oslo. Frederikshavn får dog stadig færgeforbindelse til Oslo, da DFDS har besluttet at anløbe havnen på sine eksisterende ture mellem København og Oslo.
(Foto: Jesper Christensen)

Frederikshavn og Oslo får igen færgeforbindelse

Den danske rederikoncern, DFDS, har besluttet at åbne en ny færgerute mellem Frederikshavn og Oslo, når rederiet genoptager sejladsen mellem Oslo og København. Inden corona-tiden sejlede det svenske færgerederi Stena Line på ruten mellem Frederikshavn og Oslo med færgen Stena Saga

DFDS oplyser, at begge ruter vil blive betjent af de to færger, der hidtil har sejlet mellem København og Oslo. Rederiet tilbyder dog ikke en overfart kun mellem København og Frederikshavn. Der vil således være tale om to ruter.

Målgruppen for den nye rute er først og fremmest passagerer med et transportbehov.

Ruten mellem København og Oslo vil i højere grad end tidligere også fokusere på transportpassagerer, når den genåbner.

Ombord vil der blive lagt vægt på, at der er god plads til den enkelte passager, så anbefalinger om sikker afstand kan overholdes.

- Vi glæder os til at byde velkommen til passagerer, der rejser mellem Danmark og Norge for at holde ferie i campingvogne, sommerhuse og hoteller eller med andre formål. Den nye rute vil også bidrage til turisme og handel i og omkring Frederikshavn og Oslo. Vi ser også frem til at byde velkommen til fragtkunder på ruten, siger Torben Carlsen, der er administrerende direktør i DFDS.

Interesserede kan læse mere den tidligere færgeforbindelse mellem Frederikshavn og Oslo her:

Færgerute mellem Frederikshavn og Oslo lukker permanent

Stor P-plads skal skabe forbindelse mellem letbane og motorvej

Pendlere, besøgende i Odense samt ansatte og brugere af universitetet og det nye regionshospital skal kunne parkere tæt ved motorvejsafkørslen - og derefter stige på letbanen. Derfor bliver der anlagt et nyt, stort, parkeringsanlæg med fjernbusstoppesteder lige nord for letbanens kontrolcenter i Hjallese tæt på Motorvej E20, der løber syd om Odense

Odense Letbane har sat gang i anlægsarbejdet på stedet. Letbanestationen 'Parkering Odense Syd', som det nye P-anlæg bliver bygget op omkring, er stort set færdig. Og der er ved at blive ryddet op i jordbunker og andet materiel fra byggeriet af kontrolcenteret på nabogrunden.

Arbejdet med at anlægge den store parkeringsplads bliver i den kommende tid tilpasset letbanens testkørsler, som også foregår i området.

Når anlægget står færdigt, vil der være indkørsel fra Munkebjergvej og Søndre Hospitalsvej.

Parkering Odense Syd vil bestå af 591 belagte pladser samt 200 pladser på grusbelagt areal.

Derudover vil der være holdepladser til fjernbusser, som fremover får station i Odense hér. Anlægget rummer også en ventesal samt toiletter, der ikke mindst er tiltænkt fjernbuspassagerer, som skifter til eller fra letbanen.

Odense Letbane lægger desuden tomrør ud, så området er forberedt til videoovervågning samt ladestandere til el-biler.

Efter planen skal parkeringsanlægget stå færdigt inden udgangen af 2020 - i god tid inden letbanens åbning. Det bliver dog først taget i brug, når letbanen også åbner.

Det er entreprenørfirmaet M.J. Eriksson, som også har anlagt nye veje, stier og fortove på hele letbanens sydlige strækning, der står for arbejdet.



Corona-tidens lønkompensationsordninger løber ud hen over sommeren

S-Regeringen og arbejdsmarkedets parter er blevet enige om en udfasning af den midlertidige løn-kompensationsordning for lønmodtagere. Ordningen løber frem til og med 29. august, hvorefter den er sat til ophør

Med aftalen sikrer S-Regeringen og arbejdsmarkedets parter en udfasning af ordningen, der strækker sig hen over sommerferien. Det vil kunne skabe større tryghed i sommerferien for de lønmodtagere, der oplever, at corona-tiden har givet et dyk i behovet for arbejdskraft hos de danske virksomheder.

Udfasningen betyder, at lønkompensationsordningen strækker sig over sommeren, hvor mange virksomheder holder ferielukket. Det er imidlertid ikke tanken, at lønkompensationsordningen skal sikre statslig støtte i den normale ferieperiode. Derfor skal lønmodtagerne, der er omfattet af ordningen holde op til tre ugers ferie, hvor der ikke kan opnås lønkompensation. Kravet gælder alene, hvis medarbejderen har optjent feriedagene efter ferieloven. I alle tilfælde bliver virksomheden dog modregnet tre ugers kompensation.

S-Regeringen og arbejdsmarkedets parter er samtidig enige om at drøfte en ny midlertidig arbejdsfordelingsordning, som supplement til den eksisterende ud fra blandt andet principperne i anbefalingerne fra regeringens økonomiske ekspertgruppe.

Interesserede kan læse mere om aftalen om gradvis udfasning af den midlertidige lønkompensationsordning **her**:

Interesserede kan læse mere om den gradvise udfasning af midlertidig lønkompensationsordning i et faktaark, som findes **her**:

Aftale skaber tilfredshed hos arbejdsmarkedets parter

Organisationerne FH og DA er tilfreds med, at den midlertidige lønkompensationsordning videreføres til 29 august. - Hermed holder vi hånden under virksomheder og arbejdspladser hen over sommeren, siger FH's formand, Lizette Risgaard

S-Regeringen, DA og FH er blevet enige om at forlænge corona-tidens lønkompensationsordningen, som den løber frem til og med 29. august.

- Det betyder, at vi ikke "trækker stikket" til ordningen midt i en sommerferieperiode, hvor arbejdsmarkedet på mange områder ligger temmelig stille, siger Lizette Risgaard og fortsætter:

- Det skaber den nødvendige tryghed hos lønmodtagerne i en meget svær tid, hvor der fortsat i en periode vil være behov for, at vi holder hånden under arbejdsmarkedet.

Som en del af aftalen er det endvidere aftalt, at parterne fortsætter drøftelserne om mulighederne for en ny midlertidig arbejdsfordelingsordning, som afløser for lønkompensationsordningen efter 29. august

Tusindvis af medarbejdere er på nuværende tidspunkt omfattet af lønkompensationsordningen. Her dækker staten og virksomhederne medarbejderes løn, selv om der på grund af coronakrisen ikke er arbejde nok til medarbejderne. Ordningen har hidtil løbet til 8. juli, men S-Regeringen og arbejdsmarkedets parter blevet enige om at forlænge ordningen til 29. august, og ordningen vil ikke blive forlænget igen. Inden 29. august skal medarbejderne afvikle tre ugers ferie, hvor virksomhederne ikke får lønkompensation.

S-Regeringen og arbejdsmarkedets parter vil fortsætte forhandlinger om, hvilken hjælp der skal ydes til medarbejdere på virksomheder, der efter 29. august fortsat er udfordret af den økonomiske krise. Her drøfter parterne at indføre en såkaldt arbejdsfordelingsordning, der kan holde hånden under medarbejdere i de mest udsatte brancher og skabe øget fleksibilitet for virksomhederne.

- Jeg er tilfreds med, at arbejdsmarkedets parter og regeringen, i en svær tid for landets virksomheder og medarbejdere, endnu engang har fundet hinanden ved forhandlingsbordet. I den nuværende situation er det fornuftigt at forlænge lønkompensationsordningen, og det er samtidig hensigtsmæssigt, at medarbejderne skal afvikle deres hovedferie i perioden, siger administrerende direktør i Dansk Arbejdsgiverforening Jacob Holbraad og fortsætter:

- Det er helt afgørende, at der nu også bliver lavet en plan for, hvordan vi bedst muligt sikrer arbejdspladser efter 29. august. Der vil blive brug for hjælp til medarbejdere og virksomheder i særligt udsatte brancher.

Organisation på persontransportområdet:

60 procent af alle turistbusvirksomheder står til at gå konkurs

Turistbusbranchen har været droslet ned siden midt i marts og har siden nærmest kørt på vågeblus, da indsatsen mod spredning af corona-virus betød aflysning af events, forsamlinger og inden- og udenlandske turistaktiviteter, som turistbranchen lever af. Fremtidsudsigterne for de kommende måneder - turistbranchens højsæson - er stadig præget af indsatsen mod corona-virus

Organisationen Dansk PersonTransport har gennemført en stor medlemsundersøgelse, og den viser, at 63 procent af turistbusvognmændene er i 'meget stor' eller 'stor' risiko for at gå konkurs inden 2021, hvis hjælpepakkerne ophører 8. juli, og der samtidig med ikke sker yderligere åbning af samfundet før august/september.

Branchen har ifølge DPT hidtil tabt over 300 millioner kroner under nedlukningen, og undersøgelsen viser, at med den nuværende plan for åbningen af samfundet, forventer 72 procent af turistbusbranchen et tab på over 75 procent af omsætningen resten af året sammenlignet med 2019. Det svarer til en yderligere nedgang i omsætningen på 725 millioner kroner.

Hvis grænserne i juli i år åbnes til alle EU-lande, og forsamlingsforbud fjernes helt, vil tabet anslået blive på 60 procent. Turistbusbranchen står derfor til at miste mindst to tredjedele af omsætningen i 2020 i forhold til 2019, uanset om grænserne åbnes og forsamlingsforbud fjernes.

Fordi det er en sæsonbetonet branche, kan dette tidligst indhentes i sommeren 2021.

Medlemsundersøgelsen viser et meget dramatisk billede af en branche, som står lige foran afgrunden, hvis der ikke sikres fortsat økonomisk hjælp fra statens side nu.

- Vi står over for en katastrofe for en branche, der servicerer foreningsliv, virksomheder, uddannelsesinstitutioner og turismen i Danmark. Hvis staten ikke sikrer økonomisk hjælp og en genopretning af denne sektor, forventes over 60% virksomhederne at gå konkurs. Det er derfor bydende nødvendigt, at staten sikrer fortsat hjælp til dækning af de store faste omkostninger, branchen har, siger administrerende direktør for Dansk PersonTransport Michael Nielsen og fortsætter:

- Det betyder, at der er behov for en genopretningsplan og en vækstpakke, som med konkret økonomisk støtte får branchen i gang igen. Samtidigt skal der også etableres forskellige lånegarantier. Disse tre prioriterede aktiviteter er essentielle, hvis der skal være danske turistbusser til at servicere skoler, virksomheder, turisme og kultur fremover.

Om Dansk PersonTransport - DPT:

- DPT er brancheforeningen for den danske persontransport og repræsenterer omkring 2000 vognmænd indenfor rute, turist, taxi, fjernbus og flextrafikken

Den danske turistbusbranche har behov for:

- At hjælpepakken til faste udgifter forlænges, og at den trin-model, pakken er baseret på, udglattes til en mere lineær sammenhæng mellem nedgang i omsætning og økonomisk støtte
- At der sikres adgang til forskellige lånegarantier for turistbusvognmændene
- At der etableres en vækstpakke med (økonomiske) initiativer, der fremmer turistbusturismen i Danmark og udlandet

At det etableres en genopretningsplan, der inkluderer følgende elementer:

- At ture til alle områder i Tyskland bliver tilladt uden begrænsninger - altså også til byer over 750.000 indbyggere
- At man senest i juli åbner grænserne til de lande, som vores nabolande har åbnet grænserne til. Det vil sige de fleste af EU-landene
- At man fjerner forsamlingsforbuddet for alle typer af events med det samme
- At det bliver tilladt for udenlandske turister at bo i hele Danmark - også i hovedstaden
- At der etableres en grøn omstillingsfond, der bygger på den grønne rejseform, som turistbussen er.

Synspunkt:

Fjernbusser bør være en del af sommerpakken

Fredag 19. juni blev et bredt flertal i Folketinget enige om en sommerpakke med eksempelvis billige billetter til busser og tog. Hos organisationen Dansk PersonTransport, der eksempelvis organiserer busvognmænd, der beskæftiger sig med fjernbuskørsel, lægger man mærke til, at fjernbusserne ikke er med i sommerpakkens indhold

Dansk PersonTransport skriver:

En stor sommerpakke skal være med til at hjælpe den danske økonomi i gang igen med et væld af initiativer. Blandt andet skal et udbud af 8-dages fri-rejse-billet hjælpe til at få danskerne ind i den kollektive trafik og ud i sommerlandet. Mange danskere undrer sig nok over, at fjernbusserne ikke er en del af denne ordning. Det gør Dansk PersonTransport i hvert fald. Over en million passagerer rejser hvert år med fjernbusserne, men den rejsemulighed er - som det ser ud nu - ikke en del af den nye otte-dages-billet - ej heller tænkt som en del af den privat drevne kollektive trafik.

- Der er et stort behov for, at vi tænker sammenhæng på tværs i den kollektive trafik. Det er for nogen måske svært, for den del af den kollektive trafik, der er privat drevet, men så meget desto mere skal Regeringen tage ansvaret for at sikre sammenhængen; også med sommerpakken. Vi vil derfor invitere til, at der hurtigst muligt bliver lavet en aftale med fjernbusoperatørerne, der gør muligt for passagerer med 8-dages fri-rejse-billet at benytte fjernbusserne, samt at der bliver givet tilskud til fjernbusrejser på tværs af landet på lige fod med DSB, siger Lasse Repsholt, der er sektorchef i Dansk PersonTransport.

Lasse Repsholt mistænker, at en misforståelse kan ligge til grund for udelukkelsen.

- Aftaleparterne har lagt til grund, at der allerede eksisterer en ordning for fjernbusser om rabat til blandt andet studerende, pensionister med videre. Det gør der ikke. Den generelle ordning om sociale rabatter i fjernbustrafikken faldt bort ved årsskiftet 2018/2019 på den daværende regerings foranledning. I dag er der kun en aftale mellem Transportministeriet og nogle af fjernbusselskaberne om understøttelse af trafikbetjeningen af yderområder, hvor der gives rabatter til pensionister, børn og studerende, men for alle øvrige fjernbusruter skal busselskaberne selv finansiere eventuelle rabatter. Derimod modtager DSB stadigvæk kompensation for rabatorordningerne på alle strækninger, siger Lasse Repsholt.

Coronakrisen gav et knæk til fjernbustrafikken

Ligesom mange andre aktiviteter og erhverv gav coronakrisen også fjernbustrafikken et knæk. I fjernbustrafikken måtte man skrue ned for trafikomfanget i takt med at samfundet gik i stå, og siden har fjernbusserne også været underlagt - ganske fornuftigt - de restriktioner i forhold til rengøring, hygiejne og passagerbegrænsning, der gælder i den øvrige kollektive trafik.

- Med fri-rejse-billetterne og tilskud til de billige Orange-billetter med DSB får fjernbustrafikken en hård, statsstøttet konkurrence i den kommende sommer. Det er vigtigt, at de statslige initiativer der skal hjælpe samfundet til at komme på rette køl ikke får en konkurrenceforvridende effekt, der i sidste ende betyder, at der kommer et mindre udbud af kollektiv fjernbustrafik og dermed tab af danske arbejdspladser i turistbusbranchen der i forvejen er hårdt ramt af forsamlingsforbud og grænselukninger, siger Lasse Repsholt.

Hjælpepakkerne erstattes af en genopretningspakke

En politisk aftale fra 15. juni udfaser de hjælpepakker, der blev indført i marts i forbindelse med indsatsen mod spredning af corona-virus. For at skabe basis for at så mange som muligt kommer ind på sporet igen, opretter S-Regeringen med opbakning fra Folketinget en genopretningspakke. - Det er gode initiativer til næste umiddelbare fase, men der er uklarheder og knaster, der skal redes ud, siger administrerende direktør i organisationen Dansk PersonTransport Michael Nielsen

Hjælpepakkerne bliver som nævnt afviklet og fremover bliver der lagt større vægt på låne- og garantiordninger. Virksomheder i særligt udsatte erhverv, der eksempelvis er omfattet af forbud, eller hvis kerneforretning er begrænset af forsamlingsforbuddet, vil fortsat modtage direkte hjælp - uden at det endnu er specificeret.

I grove træk indeholder aftalen blandt andet:

- Kompensationsordningen for selvstændige forlænges til og med 8. aug. 2020. Derefter ophører ordningen. Selvstændige får mulighed for ret til dagpenge uden at have været i en a-kasse i et år. Selvstændige i tvangslukkede erhverv kan få dagpenge, selv om virksomheden stadig er åben
- Kompensation for faste omkostninger forlænges, men kun for virksomheder, som er omfattede af COVID-19 restriktioner
- Den tidligere suspendering af G-dage for arbejdsgivere forlænges til og med 31. august 2020
- Lempeligere betalingsfrister for A-skat, AM-bidrag og moms i overgangen til normale tilstande
- Tre uger af de indefrosne feriepenge udbetales til alle senest i oktober 2020
- 700 millioner kroner afsættes til en sommerpakke, der skal stimulere ferielandet i Danmark med for eksempel sommeraktiviteter for ældre
- 50 millioner kroner afsættes til VisitDenmarks arbejde med at markedsføre turisme til Danmark internationalt
- Erhvervsministeriet vil drøfte nærmere, hvordan man kan hjælpe (pakke)rejsebranchen yderligere

Kompensationspakken for faste omkostninger

Ordningen for kompensation for faste omkostninger vil gælde fra 9. juli til og med 31. august. Kompensationspakken er dermed forlænget med en måned, og den procentvise trappe for kompensation er blevet justeret med flere trin:

- Det er et krav, at omsætningen skal være faldet mindst 35 procent i forhold til referenceperioden
- Der skal ansøges på ny i den nye ordning for at få kompensation, og der skal vedlægges en erklæring fra en revisor
- Ydermere vil der være specifikke krav for, hvordan virksomheder er påvirket af coronaen for at kunne få kompensation. Det drejer sig om forbud for at holde åbent, hvis virksomheden er direkte påvirket af forsamlingsforbud, og/eller at grænselukningerne har medført et fald i deres omsætning på mindst 50 procent
- Hvis en virksomhed har været medlem af en godkendt rejsegarantiordning pr. 9. marts 2020 og kan dokumentere, at et fald på minimum 50 procent helt eller delvist skyldes Udenrigsministeriets rejsevejledninger, kan virksomheden modtage kompensation. Der vil blive fastsat bestemmelser for dokumentation i en bekendtgørelse og vejledning, når ordningen implementeres

I aftalen er der enighed om, at en målrettet kompensationsmodel for virksomheder, der bliver ramt forskudt af coronakrisen, kan komme på tale. En ny eventuel støtteordning vil dække de faste omkostninger og vil blive endeligt vedtaget eller droppet ved forhandlinger efter 31. august.

Låne- og garantiordninger

Der er etableret fire garantiordninger, der yder statsgaranti for udlån til danske virksomheder. To af ordningerne er målrettet SMV'er, og to for de større virksomheder. Fristen for at ansøge til de eksisterende ordninger forlænges til udgangen af 2020. Som hovedregel stilles der garanti for 70 procent af bankernes ny-udlån til virksomheder. I forbindelse med udfasningen af de andre kompensationspakker bliver garantiprocenten forhøjet til 80 procent.

- Det er glædeligt, at hjælpepakken til selvstændige samt kompensationsordningen for faste omkostninger forlænges med en måned og i særdeleshed, at der er blevet lyttet til blandt andet Dansk PersonTransports ønske om en mere lineær graduering af kompensationen. Det er gode initiativer, der umiddelbart kan hjælpe den meget hårdt trængte turistbusbranche, siger administrerende direktør i DPT Michael Nielsen.

Han peger på, at det dog fortsat er uklart, om alle turistbusvirksomhederne kan få glæde af initiativerne.

- Der er opsat nogle relativt uklare krav i forhold til at kunne få kompensation. Disse inkluderer, at man er ramt af forsamlingsforbuddet, men for at være berettiget til støtte skal vognmanden dokumentere, at deres ordregiver har opnået kompensation via arrangement-ordningen. Samtidigt kan man, hvis ens forretning er ramt af

Udenrigsministeriets rejsevejledning, opnå kompensation, men kun hvis virksomheden er medlem af en godkendt rejsegarantiordning. Dette er igen et problem for turistbusvognmændene, der agerer som underleverandører. Hvis disse krav ikke sikrer, at også underleverandører kan opnå kompensation, så vil mange af vores medlemsvirksomheder stå uden støtte og uden mulighed for at genetablere omsætning på grund af coronakrisen, Michael Nielsen og fortsætter:

- Vi støtter idéen om at målrette en støtteordning for virksomheder, der bliver negativt påvirket af coronakrisen forskudt. Dansk PersonTransport mener klart, at turistbusvirksomheder skal tages med i denne målrettede støtteordning. Turistbusbranchen er en særdeles sæsonbetonet branche, og medlemmerne forventer tab i 2020 på mellem 60 og 75 procent af årets omsætning. Branchen vil derfor mærke konsekvenserne længere og hårdere end mange øvrige brancher.





Trafikselskaberne får fuld corona-kompensation

S-Regeringen, KL og Danske Regioner er blevet enige om, at trafikselskaberne får fuld kompensation for merudgifter og indtægtstab som følge af indsatsen mod spredning af corona-virus

I forbindelse med aftale understreger Transportministeriet, at den kollektive trafik har været en vigtig forudsætning for, at samfundet kunne fortsætte med at fungere på trods af indsatsen mod spredning af corona-virus.

Gennem hele neddrøstringen af det danske samfund har den offentlige transport fungeret for at sikre den nødvendige mobilitet i samfundet - og for at sikre, at personer med samfundskritiske funktioner kunne komme til og fra arbejde.

Corona-krisen har haft store konsekvenser for trafikselskaberne, der ud over de tabte billetindtægter har haft en række udgifter til ekstra rengøring med mere.

Den aftale, som S-Regeringen, KL og Danske Regioner har indgået, sikrer, at selskaberne får dækket den samlede corona-regning for hele 2020.

- Trafikselskaberne har leveret en solid drift gennem hele foråret. Det har været med til at holde de vitale funktioner i samfundet i gang, men det betyder også, at der er en regning, som samfundet har påtaget sig at betale. Jeg er glad for, at vi nu sammen med Danske Regioner og KL har fundet en model, så pengene kan komme tilbage i den kollektive trafik, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Hos Danske Regioner er man glade for, at aftalen er faldet på plads, så de regionale trafikselskaber får dækket deres tab og fortsat kan levere attraktiv offentlig transport i hele landet.

- Vi ser også frem til de kommende drøftelser om løsninger for 2021, da der fortsat forventes færre passagerer som følge af coronakrisen. Vi har en fælles opgave i at sikre, at passagererne vender tilbage til den kollektive trafik igen, siger Ulla Astman (S), der er næstformand i Danske Regioner.

Hun bliver suppleret af Jacob Bundsgaard (S), der er formand for KL og borgmester i Aarhus Kommune.

- Den kollektive trafik har under coronakrisen lidt store økonomiske tab blandt andet på færre passager og deraf faldende billetindtægter. I kommunerne er vi derfor glade for, at der nu er landet en aftale om en model, der holder hånden under trafikselskaberne resten af året. Aftalen betyder, at den kollektive trafik vil kunne fungere som hidtil, og at borgerne derfor ikke kommer til at mærke forskel i den service, de møder i busser, tog, flextrafik mv. For KL er det afgørende, at man snarest også finder en løsning for kommuner, hvor en del af driften er påvirket af manglende indtægter fra færgedrift, siger Jacob Bundsgaard.

Konkret betyder aftalen, at staten kompenserer trafikselskabernes konstaterede og realiserede merudgifter og mindre indtægter som er relaterede til indsatsen mod corona-smitte. Det gælder især de mistede passagerindtægter, men også merudgifter til eksempelvis øget kapacitet og ekstrakørsel i flextrafikken. Kompensationen udmøntes direkte til trafikselskaberne på baggrund af opgjorte regnskabstal. I juni kan det gøres for regnskabstal for marts.

Derudover vil regeringen, KL og Danske Regioner mødes efter sommerferien for at drøfte situationen i 2021.

Interesserede kan læse aftalen **her**:

Aftale mellem regeringen, KL og Danske Regioner om håndtering af de regionale trafikselskabers økonomiske konsekvenser som følge af COVID-19



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 - 30

Forhandlings

Statistik

Statistik om kræfter,

af Magasinet Bus 5 - 2020?

ingst udsatte

Læs mere side 46 - 47

Busoperatører og batteri-elektrisk erfaring giver 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