

Magasinet Bus

Mandag 31. august 2020 - nummer 7/8 - 8. årgang

Fra førersædet:

Corona-tiden sætter sig sine spor

Læs mere side 10 - 12

Busselskab med omkring 550 chauffører efter corona-smitte:

- Vi har 16 raskmeldte chauffører

Læs mere side 38 - 41

1A

Skejbyparken

Fire busvognmænd og kapitalfond danner nyt og stor busselskab

Læs mere side 44 - 46

Randers' nye taxi-vognmand blev mødt med blokade

Læs mere side 62

Spansk juvel er indfattet i svensk stål

Læs mere side 31 - 34

Taxi-vognmand i Randers:
Vi har overenskomst

Læs mere side 62

Amerikansk taxiselskab vil betale en bøde på 25.000.000 kroner

Læs mere side 56

Maskespil og usikkerhed

De seneste seks måneder har været præget af indsatsen mod corona-virus. Og det vil de næste mange måneder også være. Sammen med indsatsen bag maskerne rundt omkring, hvor mennesker mødes, skal der også lægges planer for fremtiden.

Aktuelt handler det om næste års finanslov, hvor finansministeren har meldt ud og sagt, at corona-tiden har kostet og vil koste.

Er det et maskespil, hvor det handler om at vinde mest muligt uden at de andre spillere opdager det? Eller er det et udslag af usikkerhed over for, hvad fremtiden vil byde?

Uanset hvad, har indsatsen mod spredning af corona-virus kostet mange penge, kostet arbejdspladser og sendt virksomheder mod randen af konkurs eller længere, så de i dag er en sag i skifteretten.

Der er taget en række politiske initiativer med det formål at hjælpe virksomheder gennem coronatiden. Men coronatiden vil sætte sig sinde spor langt ud i fremtiden.

Nogle af os kommer til at erkende, at vi har beskæftiget os med noget, som mange godt kan leve uden. Derfor må vi også erkende, at vi skal se på, hvordan vi kan bygge nyt oven på det fundament, som corona-tiden har fået til at slå revner. Og området for persontransport er et af de revnede områder. Nogle af revnerne er så store, at fundamentet bør brydes op, mens andre revner kan repareres.

Men hvilke? Og hvem vil bryde ned? Og hvem vil hjælpe med at bygge op igen?

Der ligger en lang række udfordringer og venter de næste måneder. Hvem vil hvad? hvem kan hvad? Hvem har tålmodighed, Hvem har økonomien? og hvem gør hvad. Det er måske her, det virkelige maskespil foregår - med et usikkert resultat.

Vi vil her dog vove én påstand: Der vil også være brug for persontransport fremover.

Jesper Christensen, chefredaktør.

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

Forsidefoto: Tue Gram Christensen

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.

NEW CROSSWAY NATURAL POWER

BÆREDYGTIG INTERCITY-TRANSPORT

BTS



MILJØVENLIG

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

IMPONERENDE TCO

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

UDSKIFT 1 TIL 1

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

EKSPERTISE I NATURGASTRANSPORT

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

Kontakt os for at høre mere:



INTERCITY 2020

IVECO BUS

Your partner for sustainable transport



To-årigt forsøg skal øge antallet af passagerer i den kollektive transport

Flere borgere og pendlere skal ind i den kollektive transport, da det vil gavne både mobiliteten, trængslen og klimaet. Derfor sætter Region Sjælland i samarbejde med mobilitetsselskabet Movia gang i et forsøg, så borgere og pendlere i Ringsted, Sorø og Slagelse fra 8. august 2020 og to år frem kan stige på busserne på på linje 234 hver halve time.

Sammenholdt med de andre danske regioner pendler sjællænderne længst. Men selvom pendlingen generelt er stigende, falder antallet af passagerer i den kollektive transport. Det betyder øgede udgifter, og dermed færre afgange og ringere service.

Kollektiv trafik

Den udvikling skal vendes, mener man i Region Sjælland. Hvis regionen også i fremtiden skal være en region med høj mobilitet og sammenhængskraft, er der behov for at få flere passagerer ind i den kollektive transport - både for miljøets og økonomiens skyld.

Derfor har Region Sjælland sammen med Movia sat gang i forsøget på buslinje 234, der kører mellem Ringsted, Sorø og Slagelse.

Nyt navn, flere afgang og natdrift i weekend

Fra natten til lørdag 8. august 2020 og to år frem bliver linje 234 midlertidigt opgraderet til R-net standard, så de rejsende mellem Ringsted, Sorø og Slagelse får et attraktivt og fleksibelt kollektivt transporttilbud, der eksempelvis kan konkurrere med bilen - både når det drejer sig om transport til hverdag og til fest. Målet er at vise, at det kan lade sig gøre at få flere til at bruge den kollektive transport. Samtidigt giver forsøget en bedre indsigt i de økonomiske konsekvenser.

Konkret betyder opgraderingen til R-net standard, at linje 234 frem til skolernes sommerferie i 2022 får halvtimesdrift i dagstiden på hverdage og timedrift aften og weekend. Helt specielt får linje 234 også timedrift i aften- og nattetimerne efter fredage og lørdage. Opgraderingen markeres med et navneskift, så linje 234 fra 8. august 2020 vil hedde 460R.

Forsøget på linje 234 er en del af Region Sjællands satsning på fremtidens kollektive trafik, som skal øge passager-tilstrømningen og derved få bedre økonomi i den kollektive transport.

Flere fluer med et smæk

Ifølge beregninger fra Movia vil opgraderingen af linje 234 øge passagertilstrømningen med over 50 procent. Region Sjælland og Movia har derfor høje forventninger til driftsforsøgets resultater.

Fakta om projektet:

- Region Sjælland har afsat 2 millioner kroner til finansiering af driftsforsøget på linje 234. Driftsforsøget gennemføres i tæt samarbejde med mobilitetsselskabet Movia, der driver de regionale buslinjer på Sjælland. Forsøget er en del af Region Sjællands satsning - Fremtidens kollektive trafik - der har til formål at styrke mobilitet og sammenhængskraft i Region Sjælland
- Linje 234 bliver med forsøget en del af det regionale R-net og vil i forsøgsperioden skifte navn til linje 460R. Opgraderingen af linje 234 er midlertidigt og løber fra 8. august 2020 og til skolernes sommerferie i 2022
- Som udgangspunkt skal den fortsatte drift i forlængelse af forsøgsperioden være udgiftsneutral for Region Sjælland. Forsøget kan således overgå til drift, hvis passager-tallet kan kompensere udgifterne til den udvidede drift, eller der kan tilvejebringes anden supplerende finansiering
- Den nye linje 460R får halvtimesdrift alle hverdage til klokken 20, timedrift alle aftener til midnat og timedrift om natten alle nætter efter fredag og lørdag
- Erfaringer viser, at natdrift understøtter bosætning og desuden giver et alternativ til spirituskørsel
- Man kan se, hvornår og hvor linje 460R kører, hvis man søger i Rejseplanen

Kollektiv trafik

- Hvis vi skal øge passagertallene i vores busser og tog, skal de kollektive transporttilbud være så attraktive, at de kan konkurrere med bilen. Med opgraderingen af linje 234 skal vi vise, at det kan lade sig gøre. Det er godt for borgerne, for mobiliteten, for trængslen og for klimaet - det er fire fluer med et smæk, siger Peter Jacobsen, der er formand for Region Sjællands Udvalg for Regional Udvikling.

Nyt format for borgerinddragelse

Den nye linje 460R er til alle borgere i de tre kommuner, men særligt pendlerne får flere muligheder, da den nye rute har hyppigere kørsel til Ringsted og Slagelse Station.

Netop udviklingen af nye stoppesteder har under planlægningen af linje 460R været et tema for inddragelse af lokalsamfundet i de tre kommuner. På grund af corona-situationen måtte alle tanker om at mødes fysisk med borgerne skrinlægges. I stedet skabte Movia til lejligheden et digitalt format for at inddrage borgerne i udviklingen af fem stoppesteder på linjen. Det kom der mange forslag ud af. Borgerne sig blandt andet gode siddepladser, mere læ, god belysning, skraldespande og bedre cykelparkering stoppestederne, som bliver fornyet i løbet af efteråret.

De fem stoppesteder er udvalgt af kommunerne med særligt fokus på stoppesteder i lokalsamfund, hvor behovet for mobilitet er stigende.

En del af noget større

Holder beregningerne stik, får Region Sjælland og Movia et stærkt afsæt for arbejdet med at styrke mobiliteten og fremtidens kollektive trafik på Sjælland.

Tanken med driftsforsøget er derfor også at få indsamlet konkrete erfaringer, data og dokumentation for passagertilvæksten, som kan bruges i arbejdet med at trække flere borgere og pendlere til regionens øvrige buslinjer.

- Med den nye linje 460R får borgerne i Region Sjælland et langt bedre mobilitetstilbud. Baseret på Movias erfaringer, forventer vi, at linje 460R vil opnå en passagervækst på 140.000 kunder på strækningen, som i dag har 260.000 kunder. R-nettet har en fremtrædende rolle i Movias netop godkendte mobilitetsplan og erfaringerne fra forsøget vil indgå i udviklingen af den kollektive transport i Region Sjælland, siger administrerende direktør i Movia, Dorthe Nøhr Pedersen.

Førtidspensionister kan køre i bus for en krone om dagen i Randers kommune

Fra 15. september kan førtidspensionister købe pensionistkort til busserne i Randers Kommune. Hidtil har det kun været alderspensionister (+65 år), som har kunnet benytte sig af det fordelagtige tilbud i Randers. Fremover kan også førtidspensionisterne komme billigt med bussen

Pensionisterne i Randers Kommune har i en årrække kunnet købe et særligt billigt pensionistkort til 300 kroner om året. Fra 15. september bliver tilbuddet udvidet til også at omfatte førtidspensionister. Samtidig ændres prisen til 365 kroner årligt, hvilket svarer til en pris på en krone om dagen.

Baggrunden er en harmonisering af Midttrafiks pensionistkort. Kun få udvalgte kommuner tilbød pensionistkort tidligere på året. Men efter lanceringen af Midttrafiks webshop i maj 2020 kan Midttrafik tilbyde pensionistkort på pap i

Kollektiv trafik

alle kommuner, leveret med posten. Derfor bliver pensionistkortene fremadrettet ensrettet, så alle pensionistkort inkluderer både alders- og førtidspensionister.

I Randers kan pensionistkortet fortsat købes hos Føtex på Dytmærskens. Man kan også købe kortet i Midttrafiks webshop eller via Midttrafik Kundecenter. Køber man pensionistkortet via webshop eller telefon, bliver det leveret med posten inden for 14 dage. Det kræver, at kunden har en e-mail og et betalingskort. Pensionistkortet kan også bestilles med en pårørendes e-mail og eventuelt betalingskort, hvis modtageren af kortet ikke har det.

Pensionistkortet giver fri rejse med Midttrafiks busser inden for Randers Kommune hele døgnet på hverdage og i weekender/helligdage.

Interesserede kan læse mere om pensionistkortet **her**:

Konference fokuserer på kollektiv trafik og byudvikling

Kollektiv Trafik Forum og Dansk Byplan Laboratorium inviterer til konference om kollektiv trafik og byudvikling. Konferencen finder sted fredag 18. september på Comwell H.C. Andersen Odense

Baggrunden for konferencen er, at befolkningstilvækst og byfortætning har skabt øget trængsel særligt i Hovedstadsområdet, Aarhus, Aalborg og Odense. En udvikling som mange af de senere års store trafikprojekter har haft til mål at håndtere - blandt andet ved at skabe sammenhæng mellem kollektiv trafik og byudvikling.

Konferencens formål er:

- at føre deltagerne ajour til de nyeste perspektiver og erfaringer fra denne udvikling og,
- at afdække mulighederne for at tage næste skridt med stærkere planlægningsmæssig og funktionel integration af den kollektive trafik og byudviklingen

Tid og sted:

Fredag 18. september 2020 klokken 10.30
Comwell H.C. Andersen Odense
Claus Bergs Gade 7
5000 Odense

Prisen for deltagelse i konferencen er 700,00 kroner, der dækker lokaleleje og forplejning. Interesserede kan læse mere og tilmeld sig **her**:

Før konferencen fra klokken 9.30 til 10.15 afholder Kollektiv Trafik Forum sit Årsmøde.



Kortet viser det nye bybusnet, samt de øvrige ruter, som betjener Thisted by.

Nyt bybusnet betyder halvtimedrift i Thisted

Mandag 10. august lancerede Thisted Kommune i samarbejde med Nordjyllands Trafikselskabs et nyt bybusnet i Thisted. Hensigten med ændringerne er at tilbyde et bybusnet, som tilgodeser flere borgere, uddannelsessteder og arbejdspladser i Thisted, end det nuværende net har gjort

Det hidtidige bybusnet i Thisted by bestod af fire linjer, som betjente hvert sit område af byen med varierende serviceniveau hen over dagen.

Med det nye net er de fire linjer blevet lagt sammen til to ringforbindelser, som begge får halvtimedrift i myldretiden, og timedrift i formiddagstimerne.

To nye ringlinjer

Den nye linje 1 betjener Tingstrup, Tilsted og Dragsbæk, mens den nye linje 2 betjener området omkring sygehuset og gymnasiet, samt østbyen ved Sennelsvej, Lindevej og Fårtoftvej. Lerpyttervej betjenes af rute 312 og 314, samt på enkelte ture af en ny linje 3.

Fordelene ved det nye net er, at en større del af byen får adgang til halvtimedrift på bybusnettet - eksempelvis Tingsstrup og størstedelen af østbyen, som i dag har timedrift. En anden fordel er, at det bliver nemmere at komme på

Kollektiv trafik

tværs af byen, idet busserne på linje 1 og 2 kører forskudt af hinanden, skiftevis på hver af linjerne. Det betyder, at man kan stige på linje 1, og fortsætte videre på linje 2 efter et kort ophold på Thisted Station. Eller stige på linje 2, og fortsætte videre på linje 1. Slutteligt er det forhåbningen, at bybusnettet vil opleves mere overskueligt.

Ruter omlægges for at mindske gangafstand

For at opnå fordelene ved halvtimedriften i bybusnettet, vil nogle borgere få lidt længere afstand til stoppestederne, og rejsetiden vil blive forøget med op til 10 minutter på nogle rejserelationer. For at mindske generne ved længere gangafstand, vil nogle af de øvrige buslinjer køre andre veje. For eksempel vil rute 90 mod Hanstholm blive omlagt, så der mellem Højtoftevej og Ringvej køres ad Højager, Refsvej og Havrevej, ligesom rute 312 og 314 omlægges til at køre via Lerpyttervej.

De nye køreplaner kan findes på Rejseplanen samt på NT's hjemmeside, hvor der også er en beskrivelse af ændringerne.

Fakta om Nyt bybusnet i Thisted:

- Premiere: Mandag 10. august 2020
- Nuværende linje 1 og 4 lægges sammen til en ny linje 1, som betjener Tingstrup, Tilsted og Dragsbæk
- Nuværende linje 2 og 3 lægges sammen til en ny linje 2, som betjener området omkring sygehuset og gymnasiet, samt området omkring Sennelsvej, Lindevej og Fårtoftvej
- Lerpyttervej betjenes af rute 312 og 314, samt på enkelte ture af ny linje 3





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

Corona-tiden sætter sig sine spor

Tomme busser, gratister, masker, færre passagerer, konflikter og mere kontrol. Corona har påvirket hverdagen siden en gang i februar. Magasinet Bus' faste skribent, Rols Brems, der er en del af dagligdagen i den kollektive trafik i Odense, har gjort sig nogle tanker

Af Rolf Brems

Med opblødningen af samfundet ovenpå coronaen er dagligdagen ved at indfinde sig - heldigvis. For det har da været en periode, man aldrig vil glemme, og for mit eget vedkommende, noget som jeg absolut aldrig havde troet ville kunne finde sted

Min far, som var fra 1926, snakkede altid om de fem forbandede år (besættelsen) og den betydning, de fik for en ung mand, som sammen med et helt land blev underlagt påbud og restriktioner - og vel på en eller anden måde "stjal" en del af hans ungdom. Her havde vi - sat lidt på spidsen - fem uger. Min far kunne nu ikke klage. Hans forældre var ved

Fra førersædet

muffen, og havde blandt andet nogle kæmpe vintønder i kælderen, hvis indhold blev byttet til eksempelvis smør, sukker og andre rationerede madvarer. I 2020 var det toiletpapir, der blev hamstret, samt lidt andre dagligdags ting, men da forargelsen havde lagt sig over panikkøb af lokumsruller, kunne den danske ironi og sarkasme, ofte udstillet på de sociale medier, heldigvis få os til at grine.

Under krigen måtte mange betale den ultimative pris. Det nærmeste min far kom krigen, var da han måtte søge ly i en port på Nørrevold, da englænderne bombede Shellhuset. Det gjorde til gengæld et uudsletteligt indtryk på ham - både af glæde, da tysken fik en knytnæve i fjæset, men også af sorg over fejlbombningen af den franske skole. I skrivende stund er 606 døde af Covid-19, et tal som ligger væsentlig under en influenza-epidemi.

Nu kører busserne igen, og det har godt nok været en omskiftelig tid. Først indsatte man ca. 10 ekstra busser for at "fortynde" passagererne på de mest benyttede linjer. Her fik værkstedet travlt med at fremskynde service, så flere busser blev klar, og på chaufførsiden blev der jongleret for at besætte busserne. Det varede dog ikke mange dage, så gik man over i den modsatte grøft, og i takt med at samfundet blev lukket ned, forsvandt alle passagererne, og vel ca. en trediedel af turene.

Det var mærkeligt. Den første uge, hvor alt blev til "lock down", kørte jeg adskillige ture med et samlet passagerer tal, der kunne tælles på en hånd. Jeg oplevede på en formiddagstur at køre en tur fra Agedrup i Odense NØ til Bellinge i SV, via banegården, uden én eneste passagerer. Byen var stort set tom, ingen trafik, ingen kø-kørsel, ingen biler, der parkerede i buslommerne på banegården, ingen frække cyklister.

Jeg kom til at tænke på "Palle alene i verden", selvom jeg dog af og til kunne vinke til en kollega.

Udfordringen var nu at overholde køreplanen med modsat fortegn, altså ikke at køre før tiden, så man skulle hele tiden tænke på, hvor der var plads til at "brænde tid af".

Vi fik også udstedt retningslinjer for antallet af passagerer i vores busser. Jeg tror nu ikke, at det maksimale antal, 25 i en 12 meter bus, på noget tidspunkt var et problem. Her savnede jeg lidt information fra trafikselskabet, hvis antallet oversteg det tilladte, skulle jeg som chauffør bede passagerer om at stige ud, og hvad hvis det var den sidste bus, eller børn... ?

Ligeledes blev kontantsalg af billetter afskaffet, hvilket var en god disposition. Vi var jo i forvejen vant til med "frit Flow" at lukke folk ind af bagdøren. Det ramte desværre så de svageste kunder, nemlig de ældre, som ikke ejer en smartphone. Der var - forståeligt nok - adskillige vrede indlæg i avisen fra passagerer, som følte sig strandet. Jeg er godt klar over dilemmaet, at hvis man siger at alle, der vil købe en kontantbillet, skal med, ja så vil mange måske bare beholde rejsekortet i lommen. Jeg udviste såkaldt "konduite" og tog alle med, hvilket så heller ikke var flere end en håndfuld.

Et af argumenterne har lydt, at det alligevel er så få, der køber kontantbilletter, at "de finder nok ud af det på en anden måde". Jamen, så var det måske på tide at overveje, om der i fremtiden skal sælges billetter i bussen. Når letbanen åbner i 2021 vil man ikke her kunne købe kontantbilletter, om man via rejsekortmaskiner (RVM) på stationerne vil købe disse med kreditkort, kan jeg ikke blive helt klog på. Prisen på at sælge en kontantbillet - hvis det er så få der sælges - må rent administrativt efterhånden udhule provenuet, eller ligefrem koste penge. Strategien hos Fynbus er da også at nedbringe salget af kontantbilletter i busserne.

I skrivende stund er vi begyndt at åbne fordøren igen, men tager ikke imod kontant betaling. Der udleveres så masker og mundbind til chaufførerne. Maskerne kan vi ikke køre med og det er ikke til at sidde med et mundbind i op til 9,5 timer, der burde man nok bare have beholdt den lukkede fordørs politik...

Men det positive, der indtil videre er kommet ud af coronaen, er, at jeg som buschauffør fra offentligheden fik at vide,

Fra førersædet

at jeg udfører en vigtig samfuntsfunktion. En funktion, man ikke bare kan "udskyde" til coronaen er væk. Samfundet er afhængigt af den kollektive trafik, af transportsektoren - og altså også lastbilchaufføren, som kører med toiletpapir.

Hvad buschaufføren angår, håber jeg, at politikerne og bestyrelserne i trafikselskaberne har dem i deres tanker, næste gang de laver et udbud, eller der skal forhandles løn.

Men det bliver nok op ad bakke, når ikke engang 3F's transportgruppe kan hive væsentlige forbedringer hjem. Hvor ville det være befriende hvis 3F kunne tænke lidt ud af boksen og indføre mere frihed beregnet på skæve arbejdstider - for eksempel at for hver seks timers arbejde mellem 18-06 skulle det udløse 20 minutters frihed. Det kunne måske give en 5-7 ekstra fridage om året. Lønstigninger bliver jo bare spist op af skatten.

Andre, som blev sendt hjem i en periode, var kontrollørerne. Om det var rygtedes, skal jeg ikke kunne sige, men da de vendte tilbage var det til et noget ændret billede ude i busserne, ja nærmest lovløst på visse linjer.

Da tallene på gratisterne - de officielle tal sagde 10 procent - indførte bestyrelsen i Fynbus prompte en stigning på kontrol afgiften fra 750 kroner til 1200 kroner. Samtidig virkede kontrolløren meget målrettet, både med tidspunkter og linjer, for nu stod de på, hvor man aldrig havde mødt dem før. Det var blandt andet på endestationer for at kunne snuppe dem, som måske kørte få stop i yderområdet. Samtidig blev politiet, med hvem man havde lavet en aftale for hurtig udrykning, tilkaldt, hvis ikke snyderen ville oplyse sit navn. Frygten for en stor bøde gav nu anledning til flere optrin i bussen, hvor flere af mine kolleger var indblandet, måske bare ved at stå foran en dør, eller bare stå bag kontrolløren. Snyderne udviste flere gange stor kreativitet ved at dreje hanen til nødåbningen af døren, og flygte ud af bussen. Desværre udviklede det sig også til vold.

Sjovt var det at se på banegården, at ved afgang stod der flokke af unge mennesker og ventede i sidste sekund til bussen skulle køre, og hvis ingen kontrollør viste sig, hoppede alle ombord. Mange måtte desværre sande at kontrolløren så stod ved næste stop og ventede. På visse afgange var det en trediedel af passagererne, der ikke havde billet. En ung mand i min bus var blevet snuppet for anden gang på samme dag. Første gang ville han ikke vise ID, politiet blev tilkaldt, det kostede 2.000 kroner plus en kontrolafgift på 1.200 kroner. Så to ture med bussen kostede ham 4.400 kroner. For de penge kunne han købe en gammel brugt bil, en næsten ny knallert, eller måske bare et rejsekort.

Og lige netop det er frygten hos politikerne i Odense og ledelsen i Fynbus, at mange under coronaen har fravalgt bussen til fordel for individuel transport.

Så coronaen har haft nogle kedelige bivirkninger, og vil måske give varige mén på den kollektive trafik. Om den skal i respirator, må tiden vise.

Trafikselskab:

Nye køreplaner betyder farvel til tomme busser

Mandag 28. juni skiftede Sydtrafik's busser til nye køreplaner, der gælder frem til juni næste år. På de fleste ruter er der tale om mindre ændringer, men på nogle ruter er der afgang, der helt udgår, fordi der er for få passagerer. - Turene udgår, fordi det ikke giver mening hverken økonomisk eller miljømæssigt at køre en stor bus med så få passagerer, siger Lotte Stensberg, der er afdelingsleder for Plan og Udvikling i Sydtrafik. Hun peger på, at der stadig er mange ture tilbage på de berørte ruter - og der er også mulighed for at benytte Flextur

De afgang, der er pillet ud af køreplanerne hos Sydtrafik, der står for den kollektive transport med busser i Syd- og Sønderjylland, er fundet på baggrund af passagertal fra hele 2019.

Sydtrafik har i samarbejde med kommuner og vognmænd identificeret 116 forskellige afgang på regionale ruter, hvor der i gennemsnit har været under 1,9 passagerer pr. tur. Ændringerne har dermed ikke noget med Corona/Covid-19 at gøre, og det forventes kun at påvirke ganske få passagerer.

- Turene udgår, fordi det ikke giver mening hverken økonomisk eller miljømæssigt at køre en stor bus med så få passagerer. Vi sparer miljøet for udledning af over 500 ton CO2 om året med disse ændringer, siger Lotte Stensberg, der er afdelingsleder for Plan og Udvikling i Sydtrafik.

- Der er stadig mange ture tilbage på de berørte ruter, og der er også mulighed for at benytte Flextur, siger hun videre.

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



Hurtigbus-linie kører på el og i eget spor

Fra mandag i denne uge kan man køre med en hurtig el-busforbindelse, hvis man skal mellem Barkarbystaden og Akalla i Järfälla kommune i Stockholmsregionen. Busserne på Linje 175 kører på en stor del af strækningen i deres eget kørefelt, hvilket halverer rejsetiden på strækningen til seks minutter

Den nye hurtigbus-linie mellem Barkarbystaden og Akalla vil blive ført helt frem til Barkarby Station i takt med, at vejene bliver bygget færdigt til de nye el-busser. Den hurtige el-busforbindelse er blevet mulig via et samarbejde mellem trafikkselskabet SL, busoperatøren Nobina og Järfälla Kommune om at udvikle den kollektive transport i området.

Linje 175's elektriske ledbusser er bygget med fire døre og har flere pladser til stående passagerer, end de busser, som ellers kører i SL's trafik. Ud over egne kørefelter er busserne også opprioriteret, så de kommer hurtigere gennem lyskryds, hvilket er med til at give kortere rejsetid.

Den første elektriske handicapbus er sat i drift

Bedre Bus Service ApS fra Ishøj og mobilitetsselskabet Movia har sammen taget et konkret skridt mod en fossil- og emissionsfri handicapkørsel

Bedre Bus Service ApS satte den sidste dag i juni den første eldrevne handicapbus i drift. Handicap-bussen - en MAN TGE 3.140 E - er bygget op med indretning og lift, så den kan klare arbejdsopgaverne inden for handicapbefordring og specialkørsel, som er virksomhedens speciale.

- Vi driver vores virksomhed med et langt sigte, og vi skal også være her om 10 år. Der skal fossilfri busdrift være en del af hverdagen, ligesom vi allerede ser hos vores kollegaer med taxier og bybusser, siger Rune Olesen, medejer og direktør i Bedre Bus Service ApS.



- Men det kommer ikke af sig selv. Vi er nødt til at prøve teknologierne og mulighederne af og lære undervejs for at komme derhen. Vi vil i den kommende tid afprøve bussen i forskellige sammenhænge og se, hvordan den står distancen i vores krævende drift, siger han videre.

Trafikselskabet vil have elektrisk flextrafik inden 2030

Movia er Bedre Bus Service' største kunde. trafikselskabet, der står for størstedelen af den kollektive transport på Sjælland, har ambitiøse mål for den grønne omstilling af bus, tog og flextrafikken.

- Det er vigtigt, at den offentlige sektor sætter mål for klimavenlig omstilling. I Movia har vi allerede et stort antal elbusser på vejene i København, Frederiksberg, Egedal, Ballerup og Roskilde. Og i vores mobilitetsplan, som netop er vedtaget politisk af kommuner og regioner på Sjælland er der også sat klimamål for flextrafikken, som vi vil have på el inden 2030, siger Dorthe Nøhr Pedersen, der er administrerende direktør i Movia, der er glad for den første eldrevne handicapbus i flextrafikken.

- Vi skal finde gode, klimavenlige løsninger også til flextrafikken, og det er rigtig interessant, at Bedre Bus Service nu prøver en løsning af. Den grønne omstilling af vores drift er vigtig for Movia, og derfor er det vigtigt, at vores leverandører indsamler erfaringer og på den måde bliver gode medspillere og samarbejdspartnere i den proces, vi har foran os, siger hun.





I april 2020 rullede Danmarks tre første brintbusser ud i den kollektive trafik i Nordjylland. Brintbusserne er emissionsfrie, og den klimavenlige transportform er et blandt mange bidrag, der reducerer Region Nordjyllands CO2-udledning. (Foto: Line Bloch Klostergaard, Region Nordjylland)

Region:

Vores klimaindsats er tilbage på sporet

Region Nordjyllands årlige klimaregnskab er klar. Den grønne omstilling, som hele organisationen er involveret i, bidrog i 2019 til en CO2-reduktion på knap tre procent. Dermed indhenter regionen det tabte fra 2018, hvor CO2-udledningen steg med knap tre procent

Der er flere ting, der går den rigtige vej i forhold til Region Nordjyllands klimamål. Fra klimaregnskabet for 2018 til regnskabet for 2019 er der sket markante CO2-reduktioner inden for både energi, transport og forplejning.

Eksempelvis er CO2-udledningen fra regionens bygninger faldet med 11 procent, mens udledningen fra forplejning falder med 29 procent. Det er områder, hvor der i en årrække er blevet arbejdet målrettet med at nedbringe klimaaftrykket, men klimaregnskabet viser, at der fortsat er noget at hente på de områder - det er eksempelvis sket gennem klimavenlige moderniseringer af bygninger og i forbindelse med forplejning, hvor eksempelvis mindre madspild og øget brug af plantebaseret kost gør en stor forskel.

Når man taler om CO2-udledning, tænker mange på energiforbrug fra eksempelvis bygninger og it-udstyr eller på den udledning, som transportmidler giver.

CO2-udledning fra energiforbrug fra eksempelvis bygninger og it-udstyr eller fra transportmidler er ret konkrete områder, som virksomheder og organisationer kan arbejde direkte med.

Men det er også områder, som samlet set kun står for omkring 10 procent af Region Nordjyllands CO2-udledning. Størstedelen af CO2-udledningen stammer fra alle regionens indkøb. Indkøb som skaber en indirekte udledning i kraft af den produktion og transport, der ligger bag de indkøbte produkter.

Indkøb er stadig den store udfordring

I 2018 betød et ekstraordinært aktivitetsniveau på de nordjyske hospitaler, at CO2-udledningen steg som følge af et øget indkøb på 6 procent. Flere sengedage og ambulante besøg giver et tilsvarende større forbrug af patientartikler herunder medicin, og det medvirker indirekte til en øget CO2-udledning. I 2019 steg regionens samlede indkøb igen, dog kun med 0,3 procent. Men CO2-udledningen forbundet med både patientartikler, udstyr og øvrige indkøb er alle steget.

- I regionens klimainsats er indkøb et område, der fylder meget og som er udfordrende at arbejde med, fordi vi samtidig ønsker at tage store hensyn til både patient og økonomi. Hele organisationen er nu involveret i at skabe klimavenlige løsninger, og eksempelvis igangsætter vi et arbejde med genbrug af hospitalsudstyr samt øget affaldssortering og genanvendelse af plastaffald og engangsbeklædning, siger regionsrådsformand Ulla Astman (S) og fortsætter:

- Hvis vi skal nå i mål på den lange bane, skal vi ikke bare fortsætte den nuværende gode kurs. Vi skal tænke nyt, og vi skal tage hele tankegangen omkring cirkulær økonomi og øget genanvendelse til os.

Fakta om Region Nordjyllands klimaregnskab:

- Region Nordjylland laver hvert år et klimaregnskab, som viser, hvilken CO2-udledning regionens aktiviteter medfører
- Denne CO2-udledning arbejder regionen på at reducere - blandt andet ved at bygge klimavenligt, nedbringe energiforbruget i bygninger, anvende mere brændstoføkonomiske køretøjer og så vidt muligt gøre brug af klimavenlige og genanvendelige produkter og materialer. Dermed yder Region Nordjylland et bidrag til et mere bæredygtigt samfund, og regionen tager medansvar for klimaudfordringen og de globale problemer, den medfører
- Region Nordjylland arbejder også for, at hele det nordjyske samfund kan bevæge sig i en mere klimavenlig og bæredygtig retning. Nordjyske borgere og virksomheder vil derfor opleve, at regionen sætter fokus på klimaet i aktiviteter inden for bl.a. uddannelse- og kompetenceudvikling, kollektiv trafik og internationalt samarbejde

Interesserede kan læse Region Nordjyllands klimaregnskab 2019 **her**:



(Foto: Anne Marie Holt Christensen)

Alle havnebusser i Hovedstaden sejler nu på el

Efter at de første to nye elektriske havnebusser i København blev sat i drift lørdag 20. juni er de resterende tre nye havnebusser sat i drift. Dermed er dieselhavnebusserne, som har sejlet havnen tynd siden 2000, blevet sendt til kaj. Da de nye elektriske havnebusser hverken udleder NOx'er eller partikler, falder udledningen i Københavns Kommunes kollektive transport med 14 procent for NOx og 44 procent for partikler

De nye elhavnebusser, der ikke udleder CO2 under driften, har plads til 80 passagerer, hvilket er 20 passagerer flere end i nogle af de hidtidige 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.

Havnebusserne har fra januar 2020 fået udvidet sejltiden, så der hele året sejles hvert 30. minut.

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

Undersøgelse: Hver fjerde dansker efterlyser mere bæredygtig trafik efter Corona

En ny undersøgelse, som Kantar Gallup har lavet for Gjensidige Forsikring, viser, at hver fjerde borger i Danmark efterspørger flere eldrevne biler, busser og cykler

Coronatiden har påvirket samfundet på mange områder. Blandt andet er mange borgere begyndt at tænke alternativt, og for hver fjerde dansker betyder det blandt andet, at de vil have mere fokus på bæredygtig trafik. Det viser en ny undersøgelse, som Kantar Gallup har lavet for Gjensidige Forsikring.

I Gjensidige Forsikring bakker Skadedirektør Henrik Sagild op om den bæredygtige trafik, men han ærgrer sig over, at der ikke er flere, der efterspørger den grønne trafik.

- Vi står over for en seriøs og meget alvorlig udfordring med de klimaforandringer, vi ser på verdensplan. Derfor havde jeg håbet på, at endnu flere, ville efterspørge de grønne alternativer i trafikken. For hvis vi skal løse vores globale udfordringer, kræver det handling, siger Henrik Sagild.

Klimaskaderne pibler frem

Hos Gjensidige har man gennem de seneste år konstateret en stigning i antallet af skader, der skyldes klimaforandringerne - eksempelvis oversvømmelser, voldsomme skybrud og andre typer vejrlig.

- Der er ikke noget at være i tvivl om. Klimaforandringerne forandrer vores verden, og vi ser flere og flere skader, der skyldes netop det. Derfor er det nødvendigt, at vi handler så hurtigt som muligt, ved fx at sætte fart på den grønne omstilling af vores trafik, siger Henrik Sagild.

Mange tvivler på klimaforandringerne

Undersøgelsen viser også, at hver fjerde dansker enten ikke er sikker på eller afviser, at klimaforan-

Om undersøgelsen

Undersøgelsen er foretaget i maj 2020 blandt 1.809 repræsentativt udvalgte danskere af Kantar Gallup for Gjensidige Forsikring.

Har Corona-krisen fået dig til at tænke mere over, hvordan vores trafik i Danmark bør være sammensat?

- Ja, vi bør have mere fokus på bæredygtig trafik (el-busser, tog, el-biler, cykler mv) 24 procent
- Ja, vi bør have mere fokus på den offentlige transport 18 procent
- Ja, vi bør forbedre vejnettet i Danmark, så der bliver mere plads til bilerne 9 procent
- Ja, vi bør lave betalingsringe til de største danske byer 7 procent
- Ja, vi bør gøre det dyrere at parkere i de største danske byer 2 procent
- Nej 52 procent
- Ingen af ovenstående 5 procent
- Ved ikke 6 procent

Er klimaforandringerne i dine øjne reelle og virkelige?

- Ja 77 procent
- Nej 7 procent
- Ved ikke 16 procent

Er mennesker ansvarlige for klimaforandringerne?

- Ja 75 procent
- Nej 8 procent
- Ved ikke 17 procent

dringer er reelle og virkelige, og ligeså mange mener, at det ikke er mennesker, der er ansvarlige for de globale problemer.

- Vi skal have alle med, hvis vi skal gøre en forskel. Der er overvældende, videnskabelige beviser på, at klimaforandringerne er ægte, og at vi som mennesker har det primære ansvar for, at udviklingen går den forkerte vej. Derfor håber jeg, at vi med gode eksempler kan vise hinanden og resten af verden, at grøn trafik er vejen frem, siger Henrik Sagild.

Styrelse åbner ny pulje til flere grønne busser

En ny grøn buspulje skal fremme CO2-reducerende busser i regionerne og på øerne. Puljen er åbnet, så ansøgere kan søge om tilskud fra puljen

Regioner og ø-kommuner kan søge om tilskud fra puljen til CO2-reducerende busser, som eksempelvis kører på el, brint, biogas eller biodiesel. Ansøgere kan søge om tilskud til busser, der udskiftes (indgås kontrakt om) i både 2020 og første halvår 2021.

Ansøgeren skal bidrage med mindst 25 procent af omkostningerne til projektet.

Der er afsat 75 millioner kroner i puljen i 2020.

Der prioriteres mellem ansøgningerne på baggrund af følgende kriterier:

- Nedbringelse af CO2 pr. tilskudskrone
- Nedbringelse af øvrige emissioner
- Acceleration af grøn omstilling
- Geografisk spredning af puljemidlerne

Der er ansøgningsfrist 30. september 2020.

Interesserede kan læse mere om puljen og finde ansøgningsmaterialet på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens hjemmeside - klik **her**:



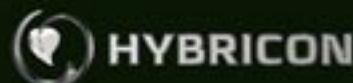
INNOVATION FOR A BETTER WORLD

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 tilfører 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





Busoperatør tager gas på CO2-udslippet med 16 nye busser

Den kollektive trafik i Nordjylland blev for et par måneder en del mere bæredygtig, da busoperatøren Arriva på baggrund af en ny kontrakt med trafikselskabet satte i alt 16 nye biogasbusser i drift. De nye busser med gasmotorer er leveret af Scania, som Arriva har samarbejdet med gennem mange år

De nye biogasbusser hos Arriva i Nordjylland er Scania's Citywide Suburban-modeller, som i de næste ti år eller mere vil betjene i alt seks ruter både nord og syd for Limfjorden. Den bæredygtige buskørsel finansieres af Region Nordjylland samt Aalborg, Rebild, Jammerbugt, Hjørring og Brønderslev kommuner.

Arrivas nye Scania Citywide Suburban kører på certificeret biogas og bidrager dermed til Nordjyllands Trafikselskabs strategi om, at alle større busruter skal være omstillet til bæredygtig drift inden 2025. Busserne er den to-akslede 12,8 meter lange udgave af Scania's Citywide Suburban-model, som den svenske koncern har leveret i tusindvis af over hele Europa.

- Biogasbusserne er fabriksnye, og det i sig selv er altid en fornøjelse for både passagerer og chaufføren. De er udstyret med den nyeste teknologi, og så har de aircondition, hvilket helt sikkert vil glæde kunderne, siger driftschef Claus Børsting fra Arriva i Aalborg.

Nye farver og indretning

I foråret 2019 påbegyndte NT et større arbejde omkring modernisering af indretning og bemaling af de nordjyske busser, og Arrivas nye biogasbusser er leveret i de nye farver, der er inspireret af den nordjyske natur, kysten og det særlige lys, der findes i Nordjylland.

Også indretningen, som passagererne i NT's område har været med til at påvirke, er ny. Der er kommet en større flex-areal midt i bussen til blandt andet kørestole, barnevogne og cykler, niveaufri adgang med lav indstigning og kneeling på forakslen samt et større antal muligheder for USB-opladning i busserne.

De nye gasbusser er en opdateret version af de Citywide LE gasbusser, som med en driftssikkerhed på 99 procent har kørt for Sydtrafik i Sønderborg de seneste år.

- Vi har valgt Scania som leverandør af biogasbusserne, for vi kender Scania som en pålidelig samarbejdspartner og Citywide Suburban-modellen som en meget driftssikker bus. Vi har altid haft et godt samarbejde med Scania, hvilket eksempelvis gav sig udtryk i, at de nye biogasbusser til Nordjylland endda blev leveret ført tid, understreger Claus Børsting.

Bæredygtig, driftsøkonomisk og pålidelig

Med indsættelsen af Scania Citywide Suburban biogasbusser i Nordjylland viser biogas sig igen som et bæredygtigt, driftsøkonomisk og pålideligt brændstof i den kollektiv trafik.

- Den grønne omstilling er heldigvis kommet højt på den politiske dagsorden. Det er vi glade for, idet Scania i mange år har leveret bæredygtig busdrift på mange forskellige markeder, siger Steffen Laursen, Key Account Manager for bus hos Scania Danmark.

- Vi glæder os over, at de nordjyske buspassagerer igen har fået biogasbusser som løsning på klima- og miljøudfordringerne, fortsætter han.

Biogas leverer en CO2-reduktion på over 120 procent

Steffen Laursen peger på, at busdrift i dag handler meget om CO2-reduktion.

- Her ligger gasbusserne helt i top. Og med biogasbusser får man stort set også elimineret partikeludslippet, siger han og fortsætter:

- Ønsker man at tilgodese både klima og miljø, anser Scania, at biogas i øjeblikket både er den mest driftsøkonomiske og mest klimaeffektive teknologi. Dels er omkostningerne lavere end for andre typer biobrændstof samt for el-drift, og dels kan dansk-produceret biogas med gylle som råvare reelt give mere end 120 procent CO2-reduktion. Det batter virkelig noget i den grønne omstilling, siger Steffen Laursen.

Baggrunden for, at biogas kan give en CO2-reduktion på over 100 procent, er, at biogasproduktionen opsamler en del af landbrugets CO2-udledning.

Fakta om de nye gasbusser:

- Type: Scania Citywide Suburban, 2-akslede 12,8-meters laventré busser med lavt gulv i bussens forreste halvdel, dørkonfiguration 1+2+0
- Passagerkapacitet: max. 33+10 siddende og 41 stående passagerer samt 2 kørestole eller 2 barnevogne samt 2 cykler.
- Drivline: 9-liters, 5-cylindret Scania OC9-101 gasmotor på 280 hk, 6-trins ZF Ecolife automatgear samt Scania-bagaksel
- Brændstokkapacitet: 1.280 liter biogas komprimeret til 200 bar fordelt i fire stk. alu-/kulfibertanke på taget
- Rækkevidde: min. 750 km pr. optankning svarende til 1-2 dages drift
- Brændstof: dansk-produceret, certificeret biogas i henhold til SS15 54 38-normen leveret af Nature Energy
- Gasfyldeanlæg: slow-fill system til daglig tankning af biogasbusserne i henholdsvis Aalborg, Brønderslev og Hadsund



127 nye busser kører på bæredygtig "diesel"

Den norske busoperatør Unibuss valgte MAN som leverandør af 127 nye busser i forbindelse med et udbud af kørselskontrakter i områderne Vestre Aker, Nesøya og Bærum kommune sydvest for Oslo. Unibuss vandt kontrakterne, og MAN er i øjeblikket i gang med leveringen af de nye busser, der omfatter både 12 meters og 14,7 meters Lion's City busser og ledbusser, som skal køre på det bæredygtige biodiesel-produkt HVO

Med HVO som brændstof, der er produceret af fornybare råstoffer, vil Unibuss kunne levere en betydeligt mere bæredygtig transport, hvor op til 90 procent mindre CO₂-udslip sammenlignet med kørsel på fossil dieselolie.

Unibuss overtog driften af de to kontrakterne søndag 28. juni. Sommer-køreplanen betyder, at ikke alle de nye busser skal i drift med det samme. Men fra midten af august vil alle de 127 nye MAN Lion's City busser trafikere ruterne på gader, stræde og veje i Bærum-regionen.

- Vi har haft et godt samarbejde med MAN og er imponeret over, at leverancen er gået som planlagt til trods for nedlukkede fabrikker i forbindelse med corona-krisen, siger administrerende direktør i Unibuss Øystein Svendsen og fortsætter:

- De nye busser fra MAN, som skal køre i Bærum, har bedre kapacitet. Og nyt for Bærum bliver blandt andet indføringen af røde ledbusser. Vi ser frem til det videre samarbejde med MAN.

Materiel

Han fremhæver, at valget af HVO-busser for opstarten i Bærum er nært knyttet sammen med Unibuss' og busoperatørens ordregiver Ruters' klimamålsætninger.

- Unibuss er en aktiv medspiller for mere miljøvenlig kollektiv transport og er et af Norges mest miljøvennlige busselskaber. HVO som brændstof giver op til 90 procent mindre udslip end konventionel diesel, påpeger Øystein Svendsen.

Om de nye busser:

- 71 busser MAN Lion's City L LE, 14,7 meter bus med lav-entre og 49 siddepladser
- 33 busser MAN Lion's City LE, 12 meter bus med lav-entre og 43 siddepladser
- 23 busser MAN Lion's City GL, 18,75 meter ledbus med 57 siddepladser

Om Unibuss

- Unibuss-koncernen er et af Norges største buselskaber og består af selskabene Unibuss AS (rutebus) og datterselskaberne Unibuss Ekspress AS og Unibuss Tur AS
- Unibuss er med 1.800 medarbejdere det største hel-ejede datterselskab i Sporveien AS-koncernen





En af de nye Scania-busser på busterminalen i Hjørring.

(Foto: Jesper Christensen)

13 svenske busser skal levere knap 33.000 køreplantimer årligt i Nordjylland

Ved Nordjyllands Trafikselskab 25. udbud kunne Jørns Rutetrafik A/S glæde sig over at have vundet kørslen på i alt otte ruter, som skal betjenes med 13 nye busser. Scania Danmark kan glæde sig over, at Jørns Rutetrafik valgte Scania Citywide Suburban-busser til kørslen, som omfatter knap 33.000 køreplantimer om året i de kommende otte år

Scania-busserne skal blandt andet køre på lokale ruter i Brønderslev, Frederikshavn, Hjørring, Mariagerfjord, Rebild og Aalborg Kommuner. Jørns Rutetrafik A/S indgår i DitoBus Gruppen, hvori bl.a. også DitoBus Linjetrafik A/S indgår. DitoBus Linjetrafik har i dag kørsel med ca. 165 busser for Movia i Hovedstadsområdet og ca. 50 busser i NT's driftsområde. De 13 nye Scania er nogle af de første Scania i flåden, og medejer og direktør Niels Gregers Boers ser frem til at følge Scania-busserne fremover.

- Vi har valgt Citywide Suburban til denne opgave på grund af denne models rigtig gode brændstoføkonomi og driftssikkerhed. Vi skal selv stå for den løbende service og vedligeholdelse på busserne på eget værksted, og vi er overbeviste om, at det er et godt valg, siger Niels Gregers Boers og fortsætter:

- Op til ordreafgivelsen havde vi en rigtig god dialog med Scania Danmark om specifikationer og vilkår. De kom med et rigtig gennemarbejdet tilbud til os, så vi er meget trygge ved at have valgt Scania. Og så blev busserne forresten leveret til aftalt tid og i aftalt specifikation, så vi er godt tilfredse.

Lave driftsomkostninger

Også hos Scania Danmark er der tilfredshed med ordren fra Jørns Rutetrafik.

- Citywide Suburban er en af vores mest populære modeller til rutetrafik. Vi har leveret tusindvis af denne model til markeder over hele Europa, så vi ved, hvad den kan. Og den kan præcis det, Jørns Rutetrafik har brug for, siger Key Account Manager hos Scania Danmark, Steffen Laursen, og fortsætter:

- Suburban-modellen med 7-liters motor har dokumenteret lavt brændstofforbrug også på den type ruter, som busserne skal betjene. Modellen med den valgte indretning med laventré med kneeling samt lavt gulv i bussens forreste halvdel samt normal gulvhøjde i den bageste halvdel er gennemprøvet og ukompliceret, hvilket garanterer lave driftsomkostninger i hele bussens levetid.

Steffen Laursen fremhæver, at indretningen bagest i bussen sikrer et godt udsyn for passagererne, og passagerkomforten er ud over lave driftsomkostninger en af bussens stærkeste sider. Med 35+9 siddepladser og op til 57 ståpladser har den et stort flex-areal midt i bussen, hvor der også er god plads til kørestolsbrugere og barnevogne. Der er desuden et flex-areal bagest, hvor der også er plads til et par cykler.

Fakta om de 13 nye Scania Citywide i Nordjylland

- Model: Scania Citywide Suburban, 2-akslet 12,8-meters laventré-bus med lavt gulv i bussens forreste halvdel og normal gulvhøjde i den bageste halvdel
- Kapacitet: 35 (+9 klapsæder) siddende og 57 stående passagerer. Stå-arealet kan også rumme to kørestole eller en kørestol og en barnevogn samt to cykler. Dørarrangement 1+2+0 døre
- Drivline: 7-liters Scania DC7, 6-cyl. Euro 6-dieselmotor på 280 hk (forberedt til kørsel på CO₂-neutral HVO biobrændstof), 6-trins ZF Ecolife automatgear samt enkeltreduceret Scania-drivaksel



Tysk producent af lastbiler og busser blev prist

Ved dette års ETM Awards, som tyske EuroTransportMedia, står bag i samarbejde med Dekra, fik MAN Truck & Bus' varevogne, lastbiler og busser topplaceringer i ti kategorier - og blev dermed den mest succesfulde producent. Fra varevogne og lastbiler til busser

- MAN eTGE, MAN Lion's City 12 E og MAN eTGM vinder de tre kategorier for elektriske varevogne, elektriske busser og elektriske lastbiler
- Den nye MAN Truck Generation med MAN TGX og MAN TGS fik topplaceringer i kategorien: langturstransport, tippere op til 32 tons og distributionstransport over 18 tons
- Lion's City, Lion's Intercity og Lion's Coach vandt i henholdsvis bybus-, intercitybus- og turistbus-kategorierne

MAN Service Complete" for truck-trailer service og MAN Financial Services til leasing/finansiering af lastbiler vandt priser i kategorier, der lå ud over det rent tekniske og produktionsmæssige

Branchemagasinerne "trans aktuell", "lastauto omnibus" og "FERNFAHRER" var forinden gået sammen med Dekra, der blandt andet er aktiv inden for chaufføruddannelser for at finde de erhvervskøretøjer og mærker i erhvervskøretøjsindustrien, som læserne syntes bedst om.

Materiel

Et stort antal læsere svarede tilbage med deres bedømmelser af over 250 erhvervskøretøjer fordelt på 16 kategorier - fra varevogne til tunge lastbiler og intercity-busser - som skulle dyste om priserne "Best Truck", "Best Van" og "Best Bus" ved ETM Awards.

MAN vinder i alle tre kategorier af elektriske køretøjer

Priser blev også uddelt for tre yderligere kategorier, der dækkede el-varevogne, elektriske busser og elektriske lastbiler. Her tog MAN Truck & Bus med MAN eTGE, MAN Lion's City 12 E og MAN eTGM førstepladserne i deres respektive kategorier.

Det var ikke kun MAN eTGM, der kom til tops i lastbilernes konkurrence. MAN TGX kom øverst i kategorien "langturs-transport", MAN TGS var den bedste i kategorien "tippere op til 32 ton" og fik også førstepladsen i kategorien "tung distributionstransport for 18 tons og derover". Alle de prisvindende lastbiler er en del af den nye Truck Generation, som MAN Truck & Bus netop nu er ved at lancere i Danmark og resten af Europa.

MAN-busser kørte frem i forreste række

MAN's busser fik også meget fine anmeldelser. MAN Lion's City G med MAN EfficientHybrid kom øverst i kategorien "bybus". MAN Lion's Intercity tog intercity-buskategorien, og MAN Lion's Coach, den nuværende "Årets Coach 2020", tog turistbus-kategorien.

MAN Service Complete indtog også førstepladsen for truck-trailertjenesten. I kategorien "finansielle tjenester" vandt MAN Financial Services for andet år i træk kategorien "lastbiludlejning / finansiering".

På grund af den aktuelle situation annoncerede ETM-forlaget og Dekra vinderne af årets ETM-priser i form af en virtuel prisceremoni.



Ny mand er rullet ind hos MAN i Greve

MAN Truck & Bus har opdelt filialledelsen i Greve og Avedøre, så de to værksteder får hver deres ledelse. Dermed skærper MAN sit fokus på udvikling og på kunderne

For to år siden overtog MAN det tidligere Nyscan hoveddomicil på Avedøre Holme. Siden da er der blevet fokuseret på at udvikle forretningen og opbygge kompetencer, så den nye afdeling også kan levere de samme oplevelser for kunderne, som de kender fra andre MAN-afdelinger. Udviklingen er sket gennem en fælles filialledelse af MAN filialerne i Greve og Avedøre. Men nu får de to afdelinger hver sin ledelse

Til afdelingen i Avedøre er der blevet ansat salgskonsulenter for både lastbiler, busser og varebiler samt mekanikere med MAN-kompetencer. Derved har MAN haft grundlaget for at skabe den kundekreds, der i dag er tilknyttet filialen i Avedøre. Og i forbindelse med opdelingen i to selvstændige afdelinger har MAN besluttet, at Claus Jensen, der i dag er filialchef for både Greve- og Avedøre-filialerne, flytter permanent til Avedøre, hvor han skal have fuld fokus på at fortsætte den positive udvikling af Avedøre-filialen, som MAN betegner som sit brohoved ind i København.

Det betyder, at MAN pr. 1. august har ansat Peter Poulsen, som filialchef for Greve-afdelingen, der ligger i sammenhæng med MAN's danske hovedkontor og er MAN Danmarks største værksted, hvor der blandt andet arbejdes i toholdsskift for at imødekomme efterspørgslen.

Peter Poulsen, der senest har fungeret som filialchef for Volvo Truck Center i Hillerød, har arbejdet med lastbiler og busser i over 30 år og har dermed et indgående og professionelt kendskab til moderne værkstedsdrift.

Med Claus Jensens 100 procent fokus på Avedøre og med Peter Poulsens ankomst i Greve vil MAN videreudvikle sin position i Storkøbenhavn.



MANs filialchef Claus Jensen vil fremover koncentrere sig om den videre drift af MANs filial i Avedøre



Peter Poulsen er ny filialchef i MAN's hovedafdeling i Greve.



Spansk juvel er indfattet i svensk stål

Scania Danmark introducerer et nyt, men alligevel velkendt "ansigt". Det kendte ansigt er i denne forbindelse en Scania Beulas Jewel dobbeltdækkerbus. Beulas er et spansk luksus-brand med over 85 års erfaring på det europæiske busmarked. I kombination med Scania's tre-akslede K-EB buschassis er Scania Beulas Jewel klar til at tage kampen op på markedet for dobbeltdækkerbusser

- Beulas er kendt for buskarosserier af meget høj kvalitet og skræddersyede, kundetilpassede løsninger. Det lægger vi gerne buschassis til, siger Dan Schroeder, der er Key Account Manager for bus hos Scania Danmark.
- Ved at kombinere Beulas' avancerede karosserier med Scantias stabile chassiser og brændstoføkonomiske Euro 6-drivlinier, opnår vi det bedste fra begge verdner. Det er vi overbeviste om er en god kombination til det danske marked, siger Dan Schroeder videre.

Lanceringen af Scania Beulas Jewel er første trin i en to-trins raket, som Scania Danmark sender til vejrs. Det andet trin består af HDS-højddækkeren Beulas Glory, der efterfølgende også lanceres i Danmark.

Standard-specifikation specielt til Danmark

Scania Danmark har i samarbejde med Beulas udarbejdet en "standard-specifikation" til det danske marked.

Den første Jewel demo-bus i "dansk specifikation" er kommet til Danmark. Den skulle have haft Danmarkspremiere på Dansk PersonTransports Årsmøde i Helsingør sidst i marts. Men som mange andre ting blev denne dag aflyst på grund af indsatsen for at dæmme op for spredning af corona-virus.

Materiel

- Men nu er den i landet og på turné til interesserede kunder, siger Dan Schroeder.

Beulas Jewel produceres i tre forskellige længder fra 13,9 til 14,6 meter. Scania Danmark satser på versionen på 14,15 meters længde med plads til 83+1+1 personer. Heraf sidder de 63 passagerer på øverste dæk og de 20 på det nederste dæk. Bussen er kendetegnet ved god pladsudnyttelse, så der er plads til 8,5 kubikmeter bagage i selve bagagerummet. I modsætning til flere konkurrenter tæller Scania ikke de åbne bagagehylder i kabinen med i det tal.

Effektivitet og komfort i højsædet

- Beulas har med Jewel-modellen formået at skabe en meget effektiv dobbeltdækker, der byder på ekstrem høj komfort og stor pladsudnyttelse. Blandt andet er det lykkedes at få plads til reservehjulet under bussen, så det ikke stjæler plads fra hverken bagagerum eller kabine, fremhæver Dan Schroeder.

Fundamentet for dobbeltdækkeren er Scantias K 450 EB 6x2*4-chassis med en teknisk totalvægt på 26,5 ton, uafhængigt forhjulsophæng og hydraulisk tvangsstyret støtteaksel bag trækakslen. Drivlinen består af en 13-liters, seks-cylindret dieselmotor på 450 hk med et maksimalt drejningsmoment på 2.350 Nm i kombination med en 12-trins gearkasse med integreret overgear samt retarder og fuldautomatisk Opticruise gearskiftesystem. Bagest sørger et enkeltreduceret bagtøj for at overføre kræfterne til hjulene. Drivlinen kendes også fra Scania's lastbilprogram, hvor den klarer vogntogsvægte på op til 44 ton.

Scania Beulas Jewel vil kunne serviceres fra størstedelen af Scantias værksteds- og reservedelsnetværk med over 1.000 værksteder i Europa og 16 i Danmark.



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.

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

Materiel

- Langt størstedelen af teknikken i Scania's buschassis er den samme som i lastbilerne, så dermed har vi en meget høj tilgængelighed til service og reservedele. Med hensyn til karosseriet vil vi være lagerførende i Danmark af de mest gængse karosseri-reservedele. Resten kan vi skaffe fra Beulas' centrale reservedelslagre i løbet af kort tid, fastslår Dan Schroeder.

Effektiv indretning

- Vi har valgt en bestoling til 83+1+1 personer og en meget effektiv indretning. Det betyder bl.a. både for- og midterdør samt trapper til 1. sal både forrest og i midten af bussen. Det giver hurtig ind- og udstigning, selv om størstedelen af passagererne skal op og ned fra første sal, fremhæver Dan Schroeder.

Han peger også på en lang række andre finesser og muligheder, som gør busdriften med en Scania Beulas Jewel effektiv og driftsøkonomisk.

Fakta om Scania Beulas Jewel:

- Chassis: Scania K 450 EB6x2*4
- Drivline: 13-liters seks-cylindret rækkemotor på 450 hk og 2.350 Nm i maksimalt drejningsmoment. 12-trins gearkasse med overgear, automatiseret gearskift og integreret retarder samt enkeltreduceret bagtøj
- Karosseri: Beulas Jewel Touristico 4.0
- Konstruktion: Eloxeret stål, aluminium og komposit. Komplet undervognsbehandling fra fabrik
- Dimensioner: 14,15 x 2,55 x 4,0 meter (l x b x h) med passagerkapacitet på 83+1+1 i tre-stjernet indretning på øverste dæk og fire-stjernet indretning på nederste dæk med to sæt vis-a-vis borde. Kan også leveres som 79+1+1 med fire-stjernet indretning på både nederste og øverste dæk) eller 87+1+1 i ren tre-stjernet udførelse
- Bestoling: 83 styk Brusa Create 120 luksus turistbusstole med nakkestøtter og fodstøtter samt henholdsvis to- og tre-punkt integrerede sikkerhedsseler i henhold til gældende lovgivning. Fast guidestol med klapsæde i samme design som passagerstole
- Air-con og varmesystem: Hispacold air-conditionering med friskluftforsyning med luftdyser i bagagehylderne. Centralvarmesystem med Danfoss-termostater og dobbelt rørføring på nederste og øverste dæk. Ekstra kuldeisolering i kabinen
- Førerplads: Isri 6860/875 NTS2 førerstol med integreret tre-punkt sikkerhedssele, armlæn, el-varme samt vibration tilkoblet bussens Lane Guard-system. Separat varme- og aircon-system for førerpladsen. Ekstra rummelig førerplads med mange justeringsmuligheder af førerstol og ratposition. Separat chaufførdør og separat elektrisk solskærm ved førerpladsen
- Kabine: termoside- og bagrude med grå toning. To-delt forrude med el-varme i den øverste forrude samt el-varme i den øverste del af den nederste forrude.
- Diverse udstyr: Fire styk Bosch LCD-skærme (tre styk 19" og et styk 15") i kabinen, 41 styk USB-ladestik i kabinen samt to USB-ladestik ved førerpladsen. Dobbelt kamerasystem for henholdsvis trapper og kabine med monitor ved førerpladsen, som også er tilkoblet bakkameraet inklusiv bakalarm.

Scania gør opmærksom på, at ovennævnte ikke er udtømmende for udstyrslisten.

Materiel

Bussen er eksempelvis udstyret med pneumatiske bagageluger i begge sider, som nemt og hurtigt betjenes fra førerpladsen. Den er som standard udstyret med to hovedtanke på hver 280 liter med mulighed for yderligere 250 liter tank med elektrisk overførsel af brændstof til hovedtankene med betjening fra førerpladsen - eventuelt under kørslen. Bussen er desuden udstyret med en 80 liters AdBlue-tank til reduktion af bussens NOx-emissioner til under Euro 6-niveau, så rækkevidden bliver så stor som muligt og tidsforbruget til tankning omvendt så kort som muligt.

Standardspecifikation på højt niveau

Jewel er veludstyret - eksempelvis med toilet, separat vandtank og køkken med to 40 koppers kaffemaskiner samt vandvarmer og håndvask. Passagerstolene er Create 120 luksus turistbusstole fra Brusa med henholdsvis to- og tre-punkt sikkerhedsseler i henhold til gældende lovkrav. Førerstolen er leveret af Isri og er udstyret med varme samt vibration tilkoblet bussens Lane Guard-system.

- Vi har valgt en standardspecifikation, som vi er overbevist om vil passe til de fleste danske kunder. Beulas er dog kendt for at kunne levere et meget bredt udvalg af indretninger efter specifikke kundeønsker, så listen over ekstra udstyr og specifikationsmuligheder er meget lang. Jeg er sikker på, at vi kan opfylde alle de ønsker, som en dansk busvognmand måtte have, hvad enten de går i retning af ekstrem luksus eller handler om et mere beskedent komfortniveau, siger Dan Schroeder og fortsætter:

- Vi glæder os til at præsentere bussen ude hos interesserede kunder, der så også får mulighed for at prøvekøre vores nye dobbeltdækker.



Vognmænd kan sætte plexiglasplader op som afskærmning mod coronavirus

På baggrund af et stigende antal henvendelser om retningslinjer for montering af plexiglasplader som værn mod corona-virus har Færdselsstyrelsen udarbejdet en vejledning, der uddyber reglerne for opsætning af plexiglasplader som afskærmning i biler mellem fører og passager

Vejledningen omfatter personbiler, lastbiler, busser, taxier og tilsvarende transportmidler, hvor det kan være nødvendigt at opsætte en plexiglasplade som værn mod coronavirus.

Krav ved opsætning

I forhold til at opsætte en plexiglasplade er der som udgangspunkt ikke krav om syn og godkendelse, da der ikke er fastsat konkrete tekniske krav til opsætningen i de regler, der gælder for biler.

Færdselsstyrelsen påpeger dog, at opsætningen skal leve op til den generelle sikkerhedsbestemmelse i Færdselslovens paragraf 67, som siger, at et køretøj skal være indrettet og holdes i en stand, så det kan bruges uden fare eller ulempe for andre.

Herudover fremgår det af paragraf 4 i bekendtgørelse om køretøjers indretning og udstyr, at føreren af et køretøj skal have det fornødne udsyn fremad og til siderne, og at kabinen i et køretøj ikke må være indrettet, så det medfører unødigt fare for fører eller passagerer.

Det betyder blandt andet, at pladens placering, udformning og materiale bør overvejes ved opsætning, så bilens sikkerhedsudstyr - eksempelvis airbags - kan fungere uanset pladens placering, og at pladen er udført og placeret på en sådan måde, at den ikke forvrænger eller generer førerens udsyn til siderne, bagud eller til spejle.

Færdselsstyrelsen oplyser, at i de tilfælde, hvor installation af en plexiglasplade forøger bilens vægt med over 50 kg, og hvor der er tale om en fast installation, skal køretøjet synes og godkendes, inden det kan registreres med udstyret og den nye vægt.

Dette gælder dog ikke, hvis der er tale om en midlertidig installation, hvor plexiglaspladen fastgøres med klips, spændebånd eller tilsvarende. I dette tilfælde er der ikke krav om syn og godkendelse, men de almindelige regler, som nævnt i afsnittet om krav til opsætning, skal fortsat efterleves.



Uanset installationens vægt vil installationen ifølge Færdselsstyrelsen blive kontrolleret ved syn, som en del af køretøjets indretning og udstyr.

Som ejer/bruger af en bil skal man sikre sig, at ens køretøj lever op til bestemmelserne i Færdselsloven. Man skal derfor sikre sig, at man har det nødvendige udsyn uanset om opsætningen af adskillelsen er fast eller midlertidig. Har man ikke tilstrækkeligt udsyn, er køretøjet ikke i lovlig stand og må ikke føres.

Det er politiet, der håndhæver reglerne, når biler anvendes på de danske veje, og i sidste ende vil det være domstolene, der vurderer om en konkret installation er færdselssikkerhedsmæssigt forsvarlig eller ej. Overtrædelser af både Færdselslovens paragraf 67 og paragraf 4 i bekendtgørelse om køretøjers indretning kan straffes med bøde.

Færdselsstyrelsen inviterer overenskomstparterne på vejtransportområdet til dialog

Tæt dialog med overenskomstparterne skal være med til at sikre Færdselsstyrelsen forudsætninger for tilrettelæggelse og implementering af nye rammevilkår for løn og omkostningsniveau, der skal gælde for danske og udenlandske virksomheders kørsel på danske veje

Baggrunden er de ændringer af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter og lov om udstationering af lønmodtagere med videre, der blev vedtaget i Folketinget tirsdag 9. juni

Med lovændringen fastlægges et omkostningsniveau i forbindelse med udførelse af visse former for vejtransport. Formålet med et defineret omkostningsniveau er at skabe ensartede vilkår for aflønning af såvel danske som udenlandske virksomheders kørsel i Danmark.

Omkostningsniveauet skal defineres med udgangspunkt i de mest repræsentative landsdækkende overenskomster på området. Som led i at sikre fair konkurrencevilkår og ensartet aflønning ønsker Færdselsstyrelsen dialog med branche- og fagorganisationer på vejtransportområdet om lovændringen.

Færdselsstyrelsen vil snarest tage kontakt til de relevante parter.

Færdselsstyrelsen vil desuden gerne invitere andre relevante organisationer på området til et dialogmøde og opfordrer i den forbindelse til, at man holder øje med Færdselsstyrelsens hjemmeside for tidspunkt for dette møde.

Færdselsstyrelsen forventer at sende bekendtgørelsesændringerne i offentligt høring medio oktober 2020.

Interesserede kan se den vedtagne lovændring **her**:

Arbejdsforhold



Busselskab med omkring 550 chauffører:

- Vi har 16 raskmeldte chauffører efter corona-smitte

Busselskabet Aarhus Sporveje, som med omkring 550 chauffører er en af byens store og meget synlige arbejdspladser med i hvert fald synlig kontakt til mange andre mennesker i byen, har haft 17 corona-positive chauffører siden 31. juli, hvor corona-smitten blussede op igen. HR- og kvalitetschef Bjarne Larsen oplyser til Magasinet Bus, at 16 af de 17 chauffører er raskmeldte. Den sidste blev testet positiv fredag 21. august i forbindelse med, at andre i hans familie blev testet for corona-virus, og er af sagens natur endnu ikke raskmeldt. - Chaufføren har ingen symptomer, siger Bjarne Larsen

Af Jesper Christensen

Bjarne Larsen fortæller, at en stor del af de 17 chauffører ikke har haft symptomer, men at de er blevet testet positive i forbindelse med, at andre i deres omgangskred - eksempelvis familiemedlemmer - er blevet tjekket for corona-virus. Han siger videre, at andre har haft milde symptomer, mens andre har været mere syge.

- Men ingen af dem har, så vidt jeg ved, været alvorligt syge.

Bjarne Larsen forklarer, hvordan Busselskabet Aarhus Sporveje har taklet reaktionerne på, at nogle chauffører er blevet smittet med coronavirus.

Udgangspunktet har været, at der skal være plads til alle. Og "alle" spænder fra de chauffører, der tager corona-tiden med ophøjet ro og måske med et skuldertræk til dem, der er mere nervøse og ængstelige for at blive smittet, eller at komme til at tage corona-virus med hjem eller bringe den videre til mere sårbare mennesker i deres omgangskred.

- Vi skal tage hensyn til de mest sårbare, siger Bjarne Larsen og peger på, at andre så må give lidt.

- Vi skal beskytte chaufførerne i videst mulig udstrækning.

Og det budskab er ifølge HR- og kvalitetschefen blevet godt modtaget.

Holder sig for tilbage

Bjarne Larsen fortæller, at nogle af Busselskabets chauffører af frygt for at bringe corona-virus videre til sårbare mennesker i deres omgangskreds eksempelvis har undladt at besøge pårørende i 14 dage.

Og er man i tvivl eller usikker, lyder opfordringerne:

- Tag maske på
- Hold dig bag afskærmningen i bussen
- Hold dig for dig selv

Selskabet har også nogle forholdsregler.

Arbejdsforhold

- Er der nogle medarbejdere, der bliver smittet, bliver de sendt hjem. Og dem, der har været sammen med dem, bliver sendt til corona-test.

Det var også tilfældet, da smittespredningen steg sidst i juli, og den første chauffør blev konstateret positiv. Det udløste automatisk en smitteopsøring. Bjarne Larsen forklarer, at han ikke kan se noget systematisk blandt de smittede chauffører, for de har været fordelt på Busselskabets tre forskellige depoter.

- Der er måske én af chaufførerne, der er blevet smittet på arbejde. Måske, siger han og understreger, at man hos Busselskabet opfordrer medarbejderne til at lade sig teste, hvis de har været i kontakt med andre, som viser sig at være corona-positive.

- Og har man symptomer på sygdom, så skal man blive hjemme, påpeger Bjarne Larsen.

Rengøring mellem skift og sprit bag førersædet

Busselskabet har ligesom andre busoperatører sat en række forebyggende tiltag i værk for at undgå spredning af corona-virus - eksempelvis ekstra rengøring af busserne generelt, men også tiltag rettet mod chaufførerne. I dag er alle busser forsynet med en sprit-beholder ved førersædet og der er rengøring af førerpladsen ved hver chaufførskift.

Og så de generelle råd til adfærden:

- Vask hænder
- Sprit af
- Hold afstand

Bjarne Larsen understreger, er chaufførerne hos Busselskabet Aarhus Sporveje alle er dygtige og engagerede i deres arbejde og gør deres ypperste for at gøre deres arbejde med at transportere passagerer rundt i byen på bedst mulig måde.

- Og alle er voldsomt interesseret i ikke at blive syge og tage smitte med hjem.

Masker bag afskærmningen

De første uger med ekstra tiltag mod spredning af corona-virus i Aarhus betød, at passagererne skulle bære mundbind. Det gjaldt også chauffører i de regionale busser. Men da buschaufførerne hos Busselskabet Aarhus Sporveje sidder bag en klar afskærmning, kunne de selv vælge, om de ville bruge mundbind eller ej.

Men da myndighederne indførte et landsdækkende krav om mundbind under transport med busser og tog, kom kravet også til at gælde chauffører bag afskærmninger.

- Jeg kunne godt have tænkt mig en mere pragmatisk tilgang til kravet om mundbind, siger Bjarne Larsen med henvisning til, at Busselskabets chauffører sidder bag en klar afskærmning, og at passagerne i bybusserne i Aarhus selv billetterer.

Når man beder publikum om at bruge mundbind, sidde med ansigtet i samme retning, holde afstand - og chaufførerne sidder afskærmet, er risikoen for at nogen bliver smittet under rejsen efter Bjarne Larsens vurdering minimal. Og de fleste passagerer kører kun med i 10-15 minutter.

- Så det er et voldsomt krav at stille, at chauffører skal bære mundbind, når de kører. Nogle skal bruge det i 10 timer i løbet af en arbejdsdag, påpeger han.

Arbejdsforhold

Busselskabet er derfor i gang med at undersøge, om der findes egnede beskyttelsesvisirer, som kan erstatte brugen af mundbind.

Hvad venter efter coronatiden

Stemningen blandt medarbejderne hos Busselskabet Aarhus Sporveje er, at det nok skal gå, når man tager de fornødne hensyn og forholdsregler. Noget andet er, hvad der venter efter corona-tiden.

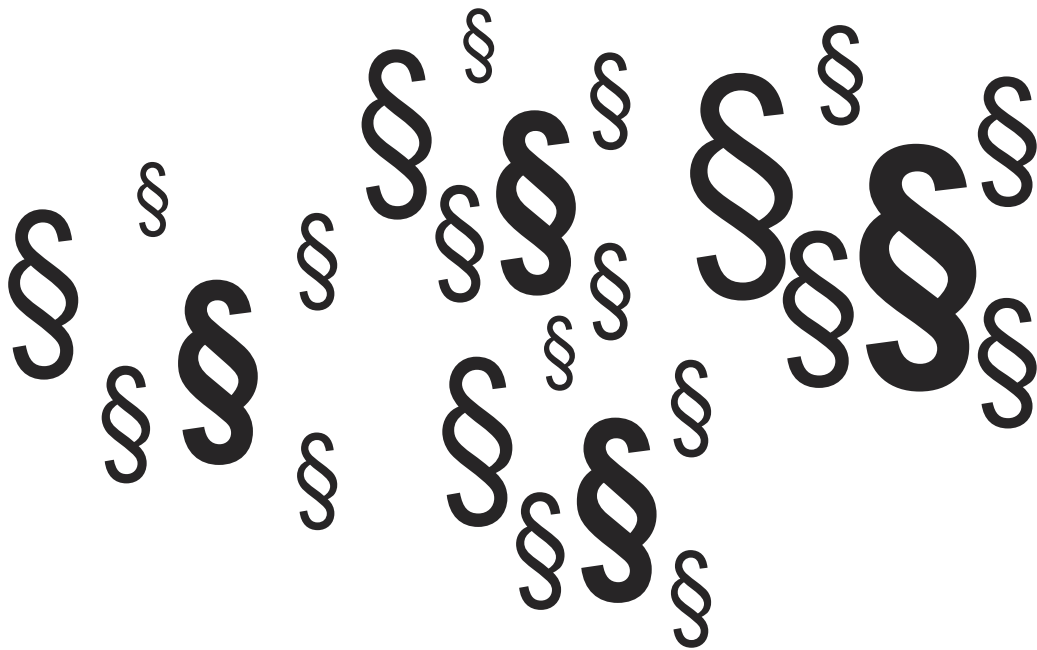
For chaufførerne kan se, at der er færre passagerer i busserne - og dermed færre billetindtægter. Og det skaber usikkerhed.

Så det ligger lige for at tænke:

- Hvad sker der med mind arbejdsplads, når der ikke er så mange passagerer?, siger Bjarne Larsen.



Chaufførerne hos Busselskabet Aarhus Sporveje sidder bag en klar afskærmning.



EU-Parlamentet vedtager EU's vejpakke - og åbner for en reform af vejtransportsektoren

Onsdag aften 8. juli vedtog et flertal i EU-Parlamentet en færdigforhandlet version af den vejpakke, som EU-Kommissionen fremlagde første det af sidst i maj for tre år siden. Vejpakken skal skabe forbedrede arbejdsvilkår for chauffører, skabe klare regler for udstationering af chauffører, og sørge for bedre håndhævelse af love og regler for at bekæmpe ulovlig praksis

Flertallet i EU-Parlamentet godkendte alle tre retsakter i den form, de blev vedtaget af EU's ministre i april. Den politiske aftale med EU's Ministerrådet blev indgået i december sidste år.

De reviderede regler for udstationering af chauffører, deres køre- og hviletider og bedre håndhævelse af cabotage-reglerne (regler om godstransport, der udføres på midlertidig basis af ikkehjemmehørende vognmænd i et værtsland) har til formål at sætte en stopper for konkurrenceforvridning i vejtransportsektoren og sikre chaufførerne forbedrede hviletider.

Bedre arbejdsvilkår for chauffører

De nye regler skal bidrage til at sikre en forbedring af hviletiderne og gøre det muligt for chaufførerne at tilbringe mere tid hjemme. Virksomhederne skal lægge deres tidsplaner på en sådan måde, at chauffører inden for international godstransport kan vende hjem med jævne mellemrum (hver tredje eller fjerde uge afhængigt af arbejdsplanen). Den obligatoriske ugentlige hviletid kan ikke tages i førerhuset. Hvis denne hviletid ikke tages hjemme, skal virksomheden betale indkvarteringsomkostningerne.

En mere fair konkurrence og bekæmpelse af ulovlig praksis

Vejpakken betyder også, at lastbilernes tackografer vil blive benyttet til at registrere, når grænser krydses. Formålet hermed er at bekæmpe snyd. For at forhindre systematisk cabotage-kørsel skal der gå fire dage mellem to cabotage-kørsler i samme land med samme køretøj.

Arbejdsforhold

For at bekæmpe brugen af postkasseselskaber skal vejtransportvirksomheder kunne dokumentere, at de er aktive i væsentligt omfang i den medlemsstat, hvor de er registreret. De nye regler vil også kræve, at lastbiler vender tilbage til virksomhedens driftscenter hver ottende uge. Brug af lette erhvervskøretøjer på over 2,5 ton vil også være underlagt EU's regler for transportvirksomheder, hvilket for eksempel betyder, at varevognene skal udstyres med en tackograf.

Klare regler for udstationering af chauffører for at sikre lige løn

De nye regler vil udgøre et klart lovgrundlag for at forhindre forskellige nationale tilgange og sikre chaufførerne en rimelig løn. Reglerne om udstationering vil gælde for cabotage-kørsel og international transport, men ikke for transit-kørsel, bilaterale transporter og bilaterale transporter med to ekstra læsse- eller lossesteder.

De vedtagne regler træder i kraft, når de er offentliggjort i EU-Tidende, hvilket sker inden for de kommende uger.

- Reglerne for udstationering finder anvendelse 18 måneder efter, at retsaken er trådt i kraft
- Reglerne for hviletider, herunder at chaufførerne skal vende hjem, finder anvendelse 20 dage efter offentliggørelsen af retsaken
- Reglerne om lastbilernes tilbagevenden og andre ændringer af reglerne om markedsadgang finder anvendelse 18 måneder efter, at retsaken er trådt i kraft

De nye regler omfatter også forhold på persontransportområdet.

Faglige sager har udløst efterbetaling på 2.033,288,15

I perioden fra januar til og med juli har 3F Københavns Chauffører skaffet sine medlemmer i alt 2.033,288,15 hjem i faglige sager

Faglige sager er eksempelvis sager om maglende overtidsbetaling, genetillæg og pensionsbidrag. I månederne juni og juli fik fagforeningen samlet 607.017,53 kroner ind i faglige sager.

To måneder gav to millioner kroner i sager om arbejdsskader

3F Københavns Chauffører skaffede i perioden maj-juni i alt 2.039.719 kroner hjem til medlemmerne i sager om arbejdsskader

Det betyder, at der fagforeningen i første halvår har fået samlet 6.768.491 kroner hjem i arbejdsskader.



Ledelsen af det nye Vikingbus A/S. Mogens Pedersen, direktør for Egon's A/S, vil blive administrerende direktør for Vikingbus. Peter Papuga, direktør for Papuga Bus A/S, vil blive ansvarlig for busaktiviteter i Vestdanmark. Lars Larsen, direktør for Larsenbus ApS, vil blive ansvarlig for busaktiviteter i Østdanmark. Carsten Papuga, direktør for Papuga A/S, vil blive ansvarlig for indkøb og udbud.

Fire busvognmænd og kapitalfond lancerer nyt og landsdækkende busselskab

Fire private busselskaber planlægger at fusionere under navnet Vikingbus og skabe en stor dansk busoperatør med omkring 450 busser, der skal udføre alle former for bustransport i Danmark og i udlandet. Kapitalfonden Polaris vil indtræde i ejerkredsen ved fusionen

De fire virksomheder - Egon's A/S i Slagelse, Larsenbus ApS i København, Papuga A/S i Brørup og Papuga Bus A/S i Vejle - beskæftiger i dag samlet omkring 775 medarbejdere. Sidste år havde de fire busvognmænd anslået en samlet omsætning på omkring 800 millioner kroner. Det nye Vikingbus, som viderefører navnet efter Larsenbus ApS' Vikingbus, vil betjene en bred vifte af kunder i Danmark og Europa inklusiv rejsebureauer, private virksomheder, foreninger samt offentlige kunder, der serviceres inden for skolekørsel, handicap- og sygetransporter samt rute- og bybuskørsel. Vikingbus vil operere inden for mini-, rute- og turistbuskørsel.

- Samlet bliver vi en endnu bedre og stærkere partner for både større og mindre kunder. Vi styrker vores solide, lokale forankring og tilbyder kunderne den største og mest fleksible busflåde i branchen. Med vores samlede kompe-

tencer og varierede busflåde vil vi blive endnu mere konkurrencedygtige, og vi vil bedre kunne udvikle flere nye tilbud og digitale services til kunderne, siger Mogens Pedersen, der i dag er direktør for Egon's A/S, vil blive administrerende direktør for det fusionerede selskab.

De fire nuværende ejerledere vil eje 40 procent af Vikingbus efter fusionen, mens Polaris vil eje 60 procent. De fire ejerledere vil også fremover udgøre den daglige ledelse i den fusionerede virksomhed.

- Mogens Pedersen, direktør for Egon's A/S, vil blive administrerende direktør for Vikingbus
- Lars Larsen, direktør for Larsenbus ApS, vil blive ansvarlig for busaktiviteter i Østdanmark
- Peter Papuga, direktør for Papuga Bus A/S, vil blive ansvarlig for busaktiviteter i Vestdanmark
- Carsten Papuga, direktør for Papuga A/S, vil blive ansvarlig for indkøb og udbud

Stærk finansiell og strategisk partner

Ideen om en fusion er gradvist modnet blandt de fire ejerledere, da de har fælles værdier og samme syn på faglighed og service samt deler visioner om et kundefokuseret landsdækkende busselskab. De fire har ønsket at udvide ejerkredsen med en stor, kapitalstærk partner, og efter en grundig proces valgte de Polaris.

- Som en førende operatør ønsker vi at sætte standarderne i branchen med veluddannede og service-mindede chauffører på danske overenskomster, så vi sikrer maksimal sikkerhed og trivsel for både kunder og ansatte. Vi deler værdier og ambitioner med Polaris, og samarbejdet med en respekteret, erfaren dansk partner som Polaris betyder, at vi får adgang til stærke kompetencer og solid erfaring, der kan hjælpe os med at sætte den strategiske kurs og hele tiden udvikle virksomheden, siger Mogens Pedersen.

Managing Partner Jan Johan Kuhl fra Polaris understreger, at selskabet har stor respekt for de fire ejerledere.

- Det er dygtige, kompetente forretningsfolk. Vi klikker godt med dem, og vi har samme syn på Vikingbus "store potentiale og på, hvad der kræves for at sætte standarderne i branchen. Vi glæder os til et partnerskab om at udvikle virksomheden og skabe Danmarks første reelt landsdækkende busselskab, der kan gå forrest inden for service, kvalitet og bæredygtig drift, siger han.

Lokal udvikling og bæredygtig drift

Vikingbus vil blive landsdækkende med afdelinger i København, Køge, Slagelse, Svebølle, Vordingborg, Vejle, Kolding, Skjern og Aarhus, hvor et nyt anlæg bliver opført.

Yderligere afdelinger forventes etableret for at styrke den lokale forankring.

Styrkerne ved fusionen er blandt andet stordriftsfordele ved indkøb af busser, brændstof, reservedele med videre samt fælles IT- og økonomisystemer, markedsføring og udvikling.

Fusionen vil betyde, at to afdelinger i Storkøbenhavn vil kunne samles i Hvidovre, ligesom afdelinger i Brørup og Vejle vil blive samlet i Vejle.

Fusionen vil også sikre mere omkostningseffektiv og miljøvenlig kørsel, fordi Vikingbus med sin store busflåde og brede geografiske dækning kan optimere ruteplanlægningen, så kørsel med tomme busser begrænses, hvilket medfører en mere bæredygtig drift.

Fusionen er betinget af konkurrencemyndighedernes godkendelse.

Vikingbus vil blive indfaset som fælles brand efter konkurrencemyndighedernes godkendelse af fusionen.

Om Egon's A/S:

Egon § blev grundlagt i 1982 af Egon Pedersen og ejes og drives i dag af sønnen Mogens. Egon §, som også omfatter virksomheden Ørslev Turistfart, driver alle former for buskørsel inkl. handicap- og sygetransport, speciel rute- og skolekørsel, selskabs- og turistikørsel. Egon § har 180 medarbejdere på hovedkontoret i Slagelse og flere afdelinger på Sjælland og i Hovedstadsområdet.
www.egons.dk

Om Larsenbus ApS (Københavns Bustrafik):

Larsenbus blev etableret i 2006 af Lars Larsen. Virksomheden har i de seneste 14 år været drevet under brands som Københavns Bustrafik, Dania Turist, Lokalbus, Schmidts Turist, Holte Turist, Brønnums, Veddebus, Kolls Turist, Bjert Busser, Centrum Turist og Vikingbus. Alle brands har udført alle former for buskørsel og bustransport for rejsebureauer, erhvervskunder, offentlige myndigheder og private. Larsenbus har 500 medarbejdere og hovedkontor i Hvidovre og Køge.

Om Papuga A/S:

Papuga blev grundlagt i 1971 af Merete og John Papuga. I dag ejes og ledes virksomheden af sønnen Carsten. Papuga's speciale er busrejser af høj kvalitet til bl.a. europæiske feriemål og arrangementer rundt i Danmark. Papuga A/S har 18 medarbejdere og afdelinger i Kolding og Brørup.

Om Papuga Bus A/S:

Papuga Bus blev etableret i 1964 af Hein Papuga. I dag ejes virksomheden, der også driver Folmann Busser, Egeskov Turistfart og Bookingabus, af sønnen Peter (75%) og Lars Larsen (25%). Papuga Bus' speciale er busrejser til turistmål i hele Europa for nogle af landets største rejsebureauer både sommer og vinter samt kørsel for erhvervskunder i Danmark. Papuga Bus har som den eneste vundet prisen som Årets Turistbusselskab to gange kåret af brancheforeningen, Dansk Persontransport. Virksomheden har 80 medarbejdere og hovedkontor i Vejle.

Om Polaris:

- Polaris er en nordisk kapitalfond med hovedsæde i København, som investerer i veletablerede mellemstore virksomheder i Norden. Polaris har siden 1998 rejst 4 fonde med mere end 9 milliarder kroner i kapitaltilsagn. Polaris' investeringsfokus er virksomheder med vækst- samt udviklingspotentiale. Polaris har til dato investeret i 42 virksomheder og foretaget flere end 70 tillægsinvesteringer til porteføljevirkomhederne. Polaris ejer 13 virksomheder med en samlet omsætning på 7 milliarder kroner og 5.000 ansatte.



Rederikoncern lukker rejsebureau i Litauen

DFDS-koncernen lukker rejsebureauet Krantas Travel i Litauen som følge af corona-tidens udfordringer, der har sat sit præg på rejsemønstret i eksempelvis Østersøen med et markant faldende salg af passagerrejser

Coronavirus-krisen har også sat sit præg på rejsemønstre i Østersøen og har forværret salget af passagerrejser også hos det DFDS-ejede rejsebureau Krantas i Litauen.

DFDS har forsøgt at finde en ny ejer til bureauet, men rejsemarkedet er blevet så påvirket af corona-tiden og ændrede rejsemønstre, at det har været umuligt. Derfor lukker DFDS rejsebureauet og opsiges de 27 ansatte, der arbejder på rejsebureauet.

Agenturet blev oprettet i 1998 og er siden da vokset fra at være et lille agentur til et højt anset agentur med kontorer i Litauens tre største byer, Vilnius, Kaunas og Klaipėda.

Bus- og lastbiljournalist er død

Tidligere lastbil- og busskribent, automobilkonsulent, syns- og skønsmand med mere, Ivan Stjernqvist, døde mandag 27. juli efter længere tids sygdom. Han blev 82 år

Ivan Stjernqvist nåede at beskæftige sig med lastbiler, busser og dieselmotorer i alle afskygninger i over 60 år. I 1959 blev han uddannet mekaniker hos Mercedes-Benz i Odense, og lige siden har hans store interesse og forståelse for køretøjsteknik præget hans virke i lastbil- og busbranchen.

Mekanikeruddannelsen blev efterfulgt af et praktikophold hos Mercedes-Benz i Tyskland i 1961. Derefter blev han serviceinspektør, lastbilsælger og regionschef for daværende Mercedes-Benz-importør Bohnstedt-Petersen.

I 1970 gik karrieren forbi Scania og Scanva Diesel, hvor Ivan blev salgschef for Københavnsområdet. Sideløbende blev han autoriseret af det daværende D.A.F. (Dansk Automobilforhandler Forening) som vurderings- og skønsmand i såvel tekniske som handelsmæssige sager. I 1981 rykkede Ivan Stjernqvist til Jørgen Nielsens Volvo-forretning i Ringsted og Slagelse som salgschef for både person- og lastbiler.

I 1984 etablerede han selvstændig virksomhed som syns- og skønsmand samt vurderingsmand og supplerede dette med skribentvirksomhed for forskellige fagblade i Skandinavien, herunder Danske Vognmænd. Det blev starten på et mere end 35-årigt virke som skribent, hvor han i to omgange var en højt respekteret, dansk repræsentant i den internationale "Truck of the Year"-jury. Sideløbende skrev Ivan Stjernqvist også om busser og busteknik for Danske Busvognmænds "Busmagasinet" og repræsenterede dermed også Danmark i den internationale "Bus & Coach of the Year"-jury.

I de seneste godt 35 år har han testkørt og skrevet om hundredvis af forskellige lastbiler, busser og varevogne samt motor- og køretøjsteknik inden for stort set alle mærker. En del af hans artikler blev oversat til flere sprog og afsat til udenlandske fagblade over hele Europa. Ivan Stjernqvist var især interesseret i ny teknologi på køretøjsområdet, og han havde som få af sine kolleger en enestående teknisk forståelse. Det gav ham direkte adgang til mange af lastbilfabrikkernes tekniske afdelinger, hvor han var populær og respekteret for sin viden og nysgerrighed.

Trods sit kompromisløse fokus på tekniske detaljer og foragt for fejl og unøjagtigheder var Ivan Stjernqvist en meget omgængelig og vellidt mand overalt i branchen blandt kolleger og repræsentanter for lastbil- og busforhandlere, importører med flere.

Siden 2001 var Ivan tilknyttet Lastbil Magasinet som teknisk redaktør, hvilket han fortsatte med helt frem til 2018, hvor han officielt trak sig tilbage fra sin skribentvirksomhed og overdrog det danske medlemskab af "Truck of the Year"-juryen til Lastbil Magasinets chefredaktør Rasmus Haargaard. Året forinden havde han også trukket sig fra "Bus & Coach of the Year"-juryen.

Ivan Stjernqvist boede i mange år og frem til sin død i Frederikssund. Han efterlader sig tre børn fra et tidligere ægteskab og flere børnebørn samt hustruen Annemette.

Ny bro-direktør kommer fra trafikskab i Skåne

Øresundsbro Konsortiets bestyrelse har udpeget Linus Eriksson til ny administrerende direktør for Øresundsbron, hvor han afløser Caroline Ullman-Hammer, som annoncerede sin afgang før nytår efter 13 år på posten. Linus Eriksson, der i dag er trafikdirektør hos Skånetrafiken, tiltræder sin nye stilling søndag 1. november

- Vi er meget glade for, at Linus Eriksson bliver ny direktør for Øresundsbro Konsortiet. Han har gedigen operativ erfaring og bredt kendskab til Øresundsregionen. Det er betydningsfuldt, når Øresundsbron nu går ind i et nyt årti med en målsætning om at øge trafikken og bidrage til yderligere regional integration, siger Bo Lundgren og Peter Frederiksen, der er henholdsvis formand og næstformand for Øresundsbro Konsortiet.

Linus Eriksson har været trafikdirektør for Skånetrafiken siden april 2015 og var før det trafiklederchef hos Trafikverket med ansvar for vej- og togtrafik i Sydsverige.

- Jeg ser frem til, sammen med Øresundsbrons medarbejdere og samarbejdspartnere, at fortsætte det gode samarbejde, som har kendetegnet de første 20 år, siger Linus Eriksson i en kommentar til sit kommende job.

- Jeg er overbevist om, at broen har meget mere at byde på på både den danske og svenske side. Gennem bæredygtig transport og enkle passager skaber broen vækst i Øresundsregionen - men også i landene som helhed, påpeger han videre.





Taxi-selskab flytter ind i nyt hovedkvarter

Fra september vil taxiselskabet Dantaxi dirigere omkring halvdelen af Danmarks 4.000 taxier fra selskabets nye hovedkvarter i Bagsværd, der bliver Danmarks største af sin slags. Når Dantaxi flytter ind, slutter en 38 år lang epoke i Virum, hvor Dantaxi under skiftende navne har haft adresse på Kongevejen. Den nye lokalitet vil, foruden administration og callcenter, rumme uddannelsesakademi for taxichauffører.

Baggrunden for at flytte til et nyt hovedkvarter er, at Dantaxi efter flere års vækst er vokset ud af selskabets nuværende domicil på Kongevejen i Virum. Allerede for et år siden måtte salg- og marketingafdelingen flytte til en midlertidig adresse. Til september samles medarbejderne og afdelinger på Krogshøjvej i Bagsværd.

Topdanmark Ejendom, der ejer og udlejer ejendommen, glæder sig over samarbejdet med Dantaxi, som har givet anledning til en totalrenovering af ejendommen på Krogshøjvej, så den er fremtidssikret og kan bidrage til Dantaxi's fortsatte vækst.

Eget uddannelsesakademi

Dantaxi's administrerende direktør Carsten Aastrup forklarer, at det er med vemod, at selskabet efter 38 år forlader Virum, men glæder sig over, de nye muligheder det kommende hovedsæde åbner for.

Taxi-kørsel

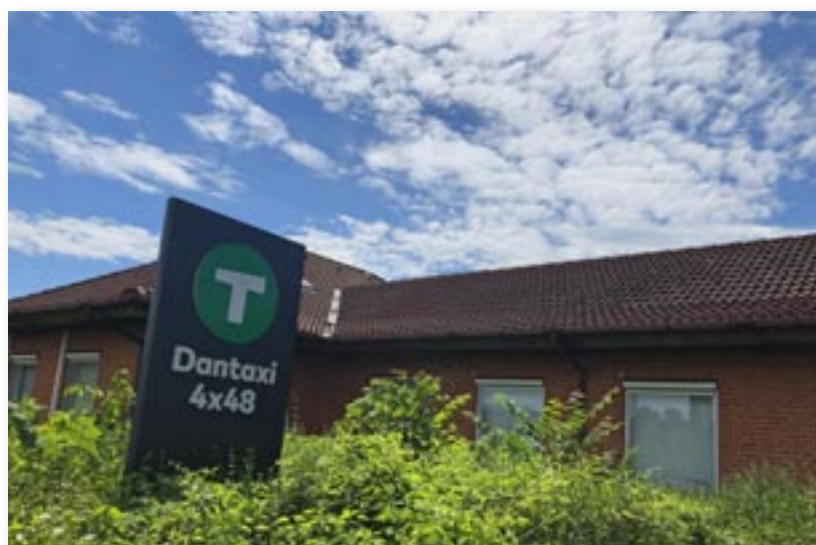
- Det er ingen hemmelighed, at vi altid har befundet os godt i Virum. I takt med, at selskabet igennem årene er vokset, har vi siden 1982 haft adresse tre forskellige steder på Kongevejen. Vi har faktisk medarbejdere, der nu skal flytte arbejdsplads for fjerde gang, siger han og fortsætter:

- Med flytningen kan afdelingerne igen samles under det samme tag, og huset er dimensioneret til en fortsat vækst. Et af vores fokusområder er undervisning og efteruddannelse for at forbedre kundeoplevelsen. Vi samler vores nuværende kursusvirksomhed, og etablerer et uddannelsesakademi for taxichauffører i Bagsværd.

Taxi-selskab startede i en tagetage

Det nuværende Dantaxi blev til efter en sammenlægning i 2017, hvor TaxiNord skiftede navn til Dantaxi. Taxinord blev grundlagt i 1937 under navnet Lyngby Taxa. Det første domicil lå i beskedne lokaler i tagetagen på Lyngby Torv nr. 15, og Lyngby Taxa rådede fra starten blot over en håndfuld vogne. I 1982 flyttede Lyngby-Holte Taxi, som havde været selskabets navn siden 1974, til Kongevejen i Virum. Den nuværende adresse er Kongevejen 135, der har været hovedsæde de seneste 12 år.

*Dantaxi som Lyngby-Holte Taxa
på Kongevejen i Virum.*



Dantaxi i Virum.



Hanstholm bevarer sin lokale taxidrift

Taxiselskabet Dantaxi har overtaget taxidriften i Hanstholm. De lokale chauffører fortsætter bag rattet i taxierne, der betjener byen og lokalområdet

Siden taxivognmand Kurt Bjerregaard, Hanstholm, i april afgik ved døden, har det været et åbent spørgsmål, hvad der skulle ske med Hanstholm's taxiselskab igennem 45 år - Kurt's taxi. Nu har arvingerne efter Kurt Bjerregaard indgået aftale med det landsdækkende taxiselskab Dantaxi, så det 1. juli kunne overtage biler og chauffører.

Med aftalen bevarer Hanstholm den lokale taxidækning, og chaufførerne fortsætter i deres nuværende stillinger. Ifølge direktør i Dantaxi Aalborg, John Vanggaard, kommer taxikørslen i Hanstholm til at fortsætte i samme ånd som hidtil, men kunderne kommer også til møde flere nye tiltag. Blandt andet vil den karakteristiske røde farve på byens taxier forsvinde fra gadebilledet.

Om Dantaxi:

- Dantaxi er Danmarks største taxiselskab med 1.900 taxier tilsluttet
- Foruden hovedsædet i Virum ved København har Dantaxi også administration i Aalborg
- Selskabet udfører taxikørsel i 61 af Danmarks 98 kommuner
- I maj 2020 indførte Dantaxi en række Covid-19-tiltag, som eksempelvis betyder, at der er plexiglas-afskærmning i alle selskabets taxier

Taxi-kørsel

- Kunderne vil nok først og fremmest lægge mærke til, at den karakteristiske røde farve på taxien i løbet af sommeren erstattes med Dantaxi's farver og logo. Når man træder ind i taxien vil kunden opdage, at taxierne er monteret med plexiglasplade og andre covid-19 tiltag. Det gør vi i alle vores taxier for at øge trygheden for passager og fører, siger John Vanggaard.

Med tilslutningen til Dantaxi får kunderne i Hanstholm også en ny måde at bestille taxi på. De seks taxier i Hanstholm kobles op på Dantaxi's landsdækkende app, så kunderne bare med et tryk på telefonen kan bestille en vogn.

- Med app-bestilling kan man vælge at køre efter taxameter eller til en fastpris, der er kendt på forhånd. Men er man ikke til apps og smartphones, kan man selvfølgelig stadig bestille taxi som hidtil. Vi beholder det kendte nummer 97 96 17 11, siger John Vanggaard.

Hanstholm's taxier er blevet en del af noget større

De seks taxier i Hanstholm kommer ydermere til at indgå i et samarbejde med taxier fra en række andre byer. Samarbejdet betyder, at taxierne tilsluttet Dantaxi ved travlhed kan hjælpe hinanden på tværs af bygrænserne. Taxier i blandt andet Thisted, Nykøbing Mors, Skive og Thyholm indgår i dette samarbejde.

De forskellige tiltag indføres løbende over de næste måneder. Aftalen får ingen betydning for allerede bestilte taxier og eksisterende kundeaftaler i Kurt's taxi. Disse aftaler fortsætter som hidtil, påpeger Dantax.





Taxi-selskab har barnesæde med til turen

Barnesæder i for eksempel busser og taxi'er er ikke et lovkrav i Danmark. Et nyt pilotprojekt giver nu børn og deres forældre mulighed for at vælge selepuden til, hvis de vælger at det skal være taxi-selskabet Viggo. Selskabet, der markerer sig med bæredygtige taxi-kørsel, har siden 3. juli tilbudt selepuder til børn mod en pris på 20 kroner, som Viggo har besluttet at donere til Børneulykkesfonden

- Viggo har eksisteret næsten et år, men vi har fået flere henvendelser fra kunder, der har efterspurgt selepuder til deres børn. Selvom det ikke er et lovkrav at have et barnesæde i blandt andet taxier, så forstår jeg forældrene fuldt ud. Er der også et behov for autostole til de helt små, så tager vi også fat på det. Hele Viggos flåde er jo elbiler, så udover at være bæredygtig transport, så er der fint bagageplads, der hvor brændstoftanken ville ligge i en traditionel taxi, siger Kenneth Herschel, der er administrerende direktør i Viggo.

Flere børn i byen

I første omgang har Viggo valgt at tilbyde selepuder til børn, der vejer 15-35 kg, som primært er det, forespørgslerne går på. Men meget tyder på, at børnefamiliernes behov ikke bliver mindre i de kommende år. Ifølge prognoser fra Københavns kommune vil der om ti år bo over 18.000 flere børn under 15 år i byen end i dag.

Taxi-kørsel

- Vi er glade for dette initiativ, som vi kun kan støtte op om. Sikkerheden bør være den samme, hvad enten barnet transporteres i en taxi eller privat, så det er fantastisk, at børnefamilier nu har mulighed for at vælge selepuden til, når de booker en tur med Viggo, siger Henriette Madsen, der er generalsekretær i Børneulykkesfonden.
- Vi har valgt, at de 20 kroner, ViggoChild koster, doneres til Børneulykkesfonden i pilotperioden, fordi vi gerne vil sætte fokus på, at fremtiden også tilhører de yngste borgere. For os betyder det både de bæredygtige løsninger i hverdagen, men bestemt også, at vi kan sikre rammer for børn i trafikken, som er et af de glimrende formål Børneulykkesfonden arbejder for, siger Kenneth Herschel fra Viggo.

Selepuden bookes via app'en, hvor Viggo'en bestilles. Pilotprojektet evalueres ved årets udgang.

Køreskole mister sin godkendelse til at udbyde taxikvalifikationsuddannelse

Færdselsstyrelsen har tilbagekaldt Øzcans Køreskole's godkendelse som udbyder af taxikvalifikationsuddannelsen. Tilbagekaldelsen af Øzcans Køreskoles godkendelse sker som følge af et tilsynsbesøg

Færdselsstyrelsen oplyser, at tilbagekaldelsen kan få betydning for kursister, som er startet på taxikvalifikationsuddannelsen, men som endnu ikke har afsluttet uddannelsen. Disse kursister kan forsætte uddannelsen på en anden godkendt skole.

Interesserede kan finde oversigten over godkendte udbydere på Færdselsstyrelsens hjemmeside. Færdselsstyrelsen understreger, at det er vigtigt, at kursisten medbringer lektionplanen til den nye skole, så skolen ved, hvor langt kursisten er i uddannelsesforløbet.

Tilbagekaldelsen af godkendelsen som uddannelsesudbyder for taxikvalifikationsuddannelsen får ikke konsekvenser for chauffører, som har gennemført uddannelsen hos Øzcans Køreskole inden tilbagekaldelsen 3. juli.

Amerikansk taxiselskab vil betale en bøde på 25.000.000 kroner

Selskabet Uber BV, der er et selskab i den amerikanske Uber-koncern, har ifølge Københavns Politi indvilget i at betale en bøde på 25 millioner kroner. Dermed bliver der sat punktum i sagen mod Uber i Danmark

I sporet på Uber's entré i Danmark i 2014 fulgte flere principielle prøvesager mod Uber-chauffører, der angiveligt havde undladt at betale skat af deres indkomst.

I december 2016 blev der også rejst tiltale mod det hollandske selskab for medvirken til to af disse chaufførers kørsler. Prøvesagerne endte alle med bødestraffe, og Uber trak sig efterfølgende fra det danske marked.

Nu har det hollandske selskab indvilget i at betale en bøde på 25 millioner kroner for medvirken til overtrædelse af taxilovgivningen. Dermed er sagen mod Uber BV afgjort i sin helhed uden at have været for retten.

- Det er glædeligt, at vi nu kan sætte punktum for denne sag, og at virksomheden har indvilget i at betale den betragtelige bøde, siger advokaturchef Kristian Kirk Petersen.

Bøden på 25 millioner svarer til selskabets andel af chaufførernes skønnede indtjening på det danske marked i perioden fra 2015 til april 2017, og bødeberegningen er foretaget ud fra de samme principper, som blev tiltrådt af Højesteret i chaufførsagerne.

- Ud fra chaufførernes skatteoplysninger er det klarlagt, at indtjeningen for samtlige chauffører i Danmark i 2015 udgjorde ca. 55 millioner kroner fordelt på 502.658 ture, og da det beklageligvis ikke har været muligt at indhente skatteoplysninger via Holland for årene 2016 og 2017, har vi anvendt 2015-tallene til skønsmæssigt at beregne bøden for hele perioden frem til april 2017, hvor Uber drejede nøglen om i Danmark, siger Kristian Kirk Petersen.

Flere sager mod selskabets chauffører blev afgjort ved retten i 2018, og de resterende sager er efterfølgende søgt afgjort ved bødeforlæg. En del er afgjort på denne måde, men adskillige chaufførsager afventer fortsat Rettens afgørelse.



Transportordfører efter bøde til Uber: - Det bliver bedre og bedre

Henning Hyllested, der er transportordfører for Enhedslisten, udtrykker tilfredshed med, at Uber BV har besluttet at betale en bøde på 25 millioner kroner for at have overtrådt taxilovgivningen

Bøden på 25.000.000 kroner følger sig efter Henning Hyllesteds opfattelse til en opstramning af indsatsen mod social dumping på inden for transporterhvervet.

- Ubers forretningsmodel, hvor man anvendte falske selvstændige - de såkaldte arme- og ben-selskaber - var og er gennemført social dumping. Pengene blev så at sige hevet op af lommerne på rigtige taxichauffører og -vognmænd, som har måttet betale dyrt for piraterne hærgen i taxibranchen, siger Henning Hyllested.

Han peger på, at det i sin tid ved fælles hjælp (3F, Enhedslisten, SF og DF) at få stoppet Uber, der trak sig ud af Danmark.

Henning Hyllested konkluderer, at Uber's modvilje mod at arbejde under ordnede forhold og overholde lovgivningen tilsyneladende var større og vigtigere for dem, end at konkurrere på lige vilkår med andre selskaber i taxibranchen.



Henning Hyllested. (Foto: Steen Brogaard.)

- Det er så tredje gang inden for kort tid, at social dumping på "gummihjul" får et ordentligt klask i røven. Først opstramningen af den danske godskørselslov, så EU's vejpakke og nu Uber's bøde, som jo er en erkendelse af, at deres forretningsmodel er udtryk for social dumping, siger Henning Hyllested og tilføjer:

- Forretningsmodellen er velkendt fra andre såkaldte platformsvirksomheder, som for eksempel budtjenesten Wolt. Så der er nok at tage fat på for fagbevægelsen.



Politiet har ransaget fragtvirksomhed med persontransport som tillægsservice

Københavns Vestegns Politi ransagede om formiddagen onsdag 13. august to adresser med relation til firmaet Urban Go, som markedsfører sig som hele byens deleøkonomiske transport-app, der tilbyder transportservice i Storkøbenhavn og på hele Sjælland, og hvor man altid kan køre med - blot der er en fragtgenstand med i bilen

De to adresser, som Københavns Vestegns Politi har ransaget, ligger i Glostrup og på Frederiksberg. ransagningen er sket, da politiet mistænker Urban Go for at bedrive ulovlig taxivirksomhed. I forbindelse med ransagningerne har politiet sigtet firmaerne Urban CPH og Urban Assist for overtrædelse af taxilovens paragraf 4 og 5.

Om Urban CPH ApS:

- Urban CPH ApS er et 100 procent danskejet firma, som tilbyder transport i Storkøbenhavn og på Sjælland
- Selskabet tilbyder kurérservice, hvor man som kunde kan køre med
- Selskabet understreger på sin web-siden at man som bruger af Urban CPH er mere end velkommen til at køre med, og at mange af selskabets tilknyttede biler har plads til både tre og fire passagerer.
- Urban CPH ApS blev etableret 26. juni 2017 og beskæftiger sig med "Andre post- og kurertjenester"
- Selskabet viste i det senest afsluttede regnskabsår et resultat på 184.000 kroner, en egenkapital på 185.000 kroner og en balance på 994.000 kroner
- Selskabet er ligesom Urban Assist ApS ejet af Copenhance Brands ApS

Om Urban Assist ApS

- Urban Assist ApS blev etableret 5. juli 2017 og beskæftiger sig med "Andre post- og kurertjenester"
- Selskabet viste i det senest afsluttede regnskabsår et resultat på 560.000 kroner, en egenkapital på 538.000 kroner og en balance på 1.315.000 kroner
- Selskabet er ligesom Urban CPH ejet af Copenhance Brands ApS



Horsens får flere taxier

Efter en årrække med kun et taxi-selskab er der igen to taxiselskaber at vælge imellem i Horsens. Den nye aktør i den østjyske by er det landsdækkende taxiselskab Dantaxi, som fra denne uge kører ud i Horsens med taxivognmand Nevzat Karatas og 15 nye taxier

Større kapacitet på taxiområdet vil betyde kortere ventetid på taxi'er samt en bedre dækning af yderområderne i kommunen. Dantaxi fremhæver, at de 15 nye taxier er udstyret med selskabets Covid-19-tiltag for at sikre tryghed for kunder og chauffører.

- Lige nu tror vi, at de 15 taxier kan dække det aktuelle behov, men vi er klar til at supplere med endnu flere, hvis kunderne tager godt imod os, siger den nye vognmand i Horsens, Nevzat Karatas, bag plexiglas-pladen i sin taxi.

Det hører til sjældenhederne, at der kommer nye taxier til Horsens. Faktisk har vognantallet i en længere periode været nedadgående og er faldet fra 60 til under 30.

Nevzat Karatas forklarer, at etableringen i Horsens har været undervejs i en periode, men blev forsinket som følge af coronakrisen, men nu glæder vognmanden sig bare til at sætte sig bag rattet i sin nye taxi og betjene kunderne.

Konkurrence en fordel for Horsens

- Jeg er af den overbevisning, at konkurrence på taxiområdet kan blive en fordel for en by som Horsens. Ventetiden kommer ned, og dækningen forbedres. Når tiden er til det, og de mange koncerter og andre kulturtilbud vender tilbage, skal vi undgå en situation, hvor taxierne bare kører forbi folk på grund af for få taxier. Lige nu tror vi, at de 15 taxier kan dække det aktuelle behov, men vi er klar til at supplere med endnu flere, hvis kunderne tager godt imod os, siger Nevzat Karatas.

Udvidelser gør Dantaxi til det største taxiselskab i Østjylland

Udvidelsen til Horsens sker samtidig med, at Dantaxi etablerer sig i Randers med 10 vogne. Udvidelsen til de to byer gør Dantaxi til det største taxiselskab i Østjylland opgjort på antal taxi'er, og det eneste selskab, der dækker hele området

For Dantaxi's kommercielle direktør, Vibeke Wolfsberg, er Østjylland et af de mest interessante vækstområder, og hun ser frem til at servicere borgere og virksomheder i taxier, hvor tryghed er i højsædet:

- Vi er meget optaget af, at det skal være trygt at køre med os. Vi har som det eneste taxiselskab fået installeret COVID-19-tiltag i alle vores biler i form af afskærmning mellem for- og bagsæde samt håndsprit. Kunderne kan dermed vælge taxien til i en tid, hvor der fortsat er utryghed i forhold til transportform og Coronavirus, påpeger direktøren.

Taxi til fast lav pris

De nye taxier kobles på Dantaxi's app, så kunderne med et tryk på telefonen kan bestille en vogn. App'en kan benyttes til at bestille taxi i hele Østjylland og i 63 andre kommuner i Danmark.

- Med app bestilling kan man vælge at køre efter taxameter eller til en fastpris, der er kendt på forhånd. Bestiller man til fastpris, er prisen som oftest lavere end taxameterprisen. Er man ikke til apps og smartphones, kan man selvfølgelig bestille en af vores taxi'er i Horsens på vores telefonnummer 48 48 48 48, siger Vibeke Wolfsberg.

Horsens nye selskab startede officielt 13. august, men chaufførerne har i nogle dage kørt testkørsler med kunder. Ligesom Dantaxi's app tyvstartede lanceringen i de to 'nye' byer og åbnede for bestillinger mandag.

Taxiselskab vender tilbage til Kronjylland

Efter seks år med et enkelt taxi-selskab er der igen to taxiselskaber at vælge imellem for borgerne i Randers. Den lokale vognmand Aravinthan Thurairajah tilbyder i samarbejde med det landsdækkende taxiselskab Dantaxi taxikørsel med 10 taxier i kommunen. Alle 10 nye taxi'er er udstyret med Covid-19-tiltag for at sikre tryghed for kunder og chauffører

- Det er en god nyhed og vil gavne byen, at der nu kommer konkurrence. Der, hvor vi skiller os ud, er det tætte samarbejde med taxi'er i nabobyerne, og som noget helt unikt kører vi med Covid-19-tiltag i alle vogne, siger vognmand Aravinthan Thurairajah.

Taxivognmand Aravinthan Thurairajahs 10 taxier, som i første omgang skal betjene borgerne i Randers kommune, er kun en start. Bliver etableringen en succes, kan flere taxier snart være på vej.

Aravinthan Thurairajah forklarer, at etableringen i Randers har været undervejs nogen tid, og projektet har været forsinket som følge af Coronakrisen.

- Der er et behov for flere taxier i Randers, og jeg tror, at 10 vogne i første omgang dækker behovet. Men bliver det en succes, vil vi udvide med flere vogne. Det er en god nyhed, og vil gavne byen, at der nu kommer konkurrence, siger Aravinthan Thurairajah.

Dantaxi har tidligere udbudt taxikørsel i Randers. Men har ikke siden 2014 været repræsenteret i byen.

Aktuelt om Dantaxi:

- Med udvidelsen til Horsens og Randers er Dantaxi det største taxiselskab i Østjylland
- På landsplan er cirka 1.900 taxier (heraf kører 150 på el) tilsluttet Dantaxi
- Dantaxi har administration i Aalborg og i Virum nord for København. Kundecenteret er beliggende i Virum
- Selskabet udfører taxikørsel i 63 af Danmarks 98 kommuner og er Danmarks største taxiselskab
- Alle selskabets taxier er monteret med afskærmning og fastgjorte spritdispensere

Randers' nye taxi-vognmand blev mødt med blokade

Fagforbundet 3F blokerer den nye taxi-vognmand Aravinthan Thuraiarah, som midt i august blev en del af Dantaxi med 10 taxier. Baggrunden for blokaden fra 3F og fællesorganisationen FH er, at taxi-vognmanden har afvist at indgå overenskomst med 3F

Gruppeformand i 3F Randers, Jens Laursen, forklarer over for Magasinet Bus, at fagforeningen har været i konflikt med Aravinthan Thuraiarah det seneste halvandet år. Den nye taxi-vognmand har gennem nogle år været en af de vognmænd, der kører flextrafik for blandt andet Midttrafik. Og 3F har ind til videre forgæves arbejdet på at få en overenskomst på plads med vognmanden.

- Hvis man vil arbejde på de samme betingelser, som de andre taxivognmænd, der man velkommen her i byen, siger Jens Laursen.

- Men hvis man går ind og underbyder og lader medarbejderne betale, så er man ikke velkommen og bliver mødt med blokade. Sådan er den danske model, siger han videre.

Jens Laursen har en forhåbning om, at forholdene snart vil komme på plads.

- Ellers må vi jo udtage nogle flere virksomheder i sympatikonflikt, siger Jens Laursen.

Han peger på, at Dantaxi, som vognmand Aravinthan Thuraiarah har indledt et samarbejde med, er medlem af organisationen DI, og at Dantaxi landet over har mange vognmænd med overenskomst med 3F.

- Vi er da også spændt på at høre, hvad Dantaxi siger til situationen i Randers, siger Jens Laursen.

Taxi-vognmand i Randers: Vi har overenskomst

Taxi-vognmand Aravinthan Thuraiarah siger til Magasinet Bus, at han har indgået en overenskomst - ikke med 3F, men med Det Faglige Hus

- Jeg forstår ikke, at 3F bliver ved, siger Aravinthan Thuraiarah til Magasinet Bus.

- Vi følger en overenskomst, der er godkendt af Færdselsstyrelsen, for ellers får man lukket forretningen, siger han videre.

Aravinthan Thuraiarah understreger, at man ikke er tvunget til at være medlem af 3F, og at han har haft overenskomst med Det Faglige Hus gennem de seneste halvandet år.

Taxi-kørsel

- Det er lidt træls og irriterende, når 3F melder sådan ud, siger han.

Det Faglige Hus oplyser på sin web-side, at det har over 100.000 medlemmer fordelt på forskellige brancher.



Taxi-vognmand Aravinthan Thurairajah sendte midt i august 10 taxier ud i Randers' gader i samarbejde med Dantaxi.

Dantaxi kommenterer konflikt

- Vi er gået ind på taximarkedet i Randers med den indstilling, at konkurrence på taxiområdet er en fordel for forbrugerne. Vi ønsker, at denne konkurrence skal ske på fair og lige vilkår ud fra taxilovens bestemmelser, lyder kommentaren fra Dantaxi til 3F's blokade af taxi-vognmand Aravinthan Thurairajah

- Foruden de oplysninger vi har modtaget fra transportnyhederne.dk, kender Dantaxi ikke til en blokade, ligesom vi ikke har nogen viden omhandlende, hvad denne blokade indebærer, lyder det videre fra Dantaxi.

- Vi har heller ikke nogen oplysninger om, hvilken faglig eller juridisk baggrund, der skulle ligge til grund for, at 3F indleder en blokade mod en vognmand, der har valgt at indgå en lovlig overenskomst for sine ansatte i fuld overensstemmelse med den gældende taxilov.

Havarikommissionen vurderer efter ulykke i overskæring: **Overkørselsanlægget har virket**

Danmarks officielle havarikommission, som eksempelvis tager sig af ulykker, hvor der er tog involveret, har offentliggjort sin undersøgelse af ulykken i jernbaneoverkørslen ved Albøgevej på Djursland 6. juli sidste år, hvor en personbil kørte ud foran et letbanetog. Ulykken endte med to døde og to kvæstede i personbilen

I Havarikommissionens rapport står der blandt andet:

"..Der blev ved gennemgangen af overkørselsanlægget ikke fundet forhold af betydning for den grundlæggende sikkerhedsmæssige funktion af anlægget.

Havarikommissionens undersøgelser viser, at overkørselsanlægget virkede korrekt med signal Ov1, signal "overkørslen sikret" (hvidt blinklys), og at vejsignalerne - overkørselsanlæggets opbygning og tekniske tilstand taget i betragtning - har vist blinkende rødt lys mod vej i ca. 27 sekunder før togets passage af overkørslen".

Og i konklusionen står der blandt andet:

"... årsagen til ulykken var, at bilisten ikke standsede inden overkørslen"

og

"... der er ikke påvist fejl ved overkørselsanlægget eller forhold i forbindelse med ombygningen, der kan vurderes at have haft indflydelse på anlæggets sikkerhedsmæssige funktion"

I konklusionen påpeger Havarikommisionen en række forhold, der kan have påvirket bilistens opfattelse af situationen - selvom overkørselsanlægget virkede, som det skulle.

Det gælder eksempelvis:

- fejlagtigt ikke fjernede skiltning af blind vej på Albøgevej
- afspærringsmateriellet i vejens højre side
- en opsat afspærring i venstre side af vejen
- løsthængende kabler på vejsignalerne
- opsatte - brugte - bomdrev med lodretstående "arme"

Havarikommissionen anser det i sin rapport som kritisabelt, at en manglende beskæring af grene indebar, at et vejsignal ikke kunne ses på afstand.

Havarikommissionen noterer videre, at dokumentationen eksempelvis ikke var i orden med hensyn til nedtagning af den eksisterende overvågningen og erstatning med Letbanens system.

Derudover peger Havarikommissionen på, at der på vejtavlerne ikke opsat undervejtavler med "Varsling af elektrificeret bane", og at et bomdrev, der endnu ikke var monteret med bom, var opsat for tæt på sporet.

Interesserede kan læse Havarikommissionens rapport **her**:

Letbanetogene skærer ned på CO2-udledningen

Udslippet af CO2 er skåret ned med 70 procent, efter at de el-drevne letbanetog er begyndt at køre i Aarhus og på strækningerne til Odder og Grenaa. Ud over mindre CO2-udslip er der også udledt færre partikler og NOX-forbindelser

Ifølge Midttrafik give de elektriske letbane-tog en årlig besparelse på 4.305 ton CO2 i forhold til den gamle Aarhus Nærbane og de busser, som Letbanen har erstattet i Aarhus. Det svarer til et fald på 70 procent CO2-udledning i forhold til tidligere.

Sådan ser regnestykket ud:

- Hvert år udledte de dieseldrevne tog på Aarhus Nærbane 4.420 ton CO2, når passagerer skulle rejse på strækningen Odder-Aarhus-Grenaa. Der blev brugt 1,7 millioner liter diesel som brændstof hvert eneste år
- Oveni det tal skal man lægge den dieseldrevne busdrift, der tidligere kørte på den indre strækning, men som nu er blevet erstattet af Letbanens tog. Busserne stod for en CO2-udledning på 1.685 ton om året
- Letbanens el-drevne tog står til sammenligning for en CO2-udledning på 1.800 ton CO2 om året

Der er stadig potentiale for et endnu mindre CO2-udslip forbundet med driften af Letbanen.

Letbaner



- Det er endnu ikke al elektricitet, der kommer fra vedvarende energi som vindmøller. Det gælder ikke kun i den kollektive transport, men også ved for eksempel elbiler og i husstanden. Med omstillingen til at producere CO2-neutral el vil vi være langt bedre stillet i fremtiden, siger Ole Sørensen, der er chefkonsulent i Midttrafik.

Region Midtjylland og Aarhus Kommune har med Letbanen investeret stort i reduktionen af forbruget af diesel i den kollektive trafik.

Formand for regionsrådet, Anders Kühnau (S), fremhæver det grønne aspekt som klart medvirkende til, at Danmarks første letbane – trods en række startvanskeligheder - kan kaldes en succes.

- Med Letbanen har vi fået en kollektiv trafikløsning, der binder den østlige del af regionen bedre sammen fra Odder til Grenaa. Samtidig har vi som region taget et meget væsentligt skridt i vores ambitiøse klimamålsætning, der følger det nationale mål om 70 procent reduktion af klimagasser frem mod 2030. Og vi har endda gjort det på transportområdet, der er en af de svære nødder at knække i forhold til CO2, siger Anders Kühnau.

Bünyamin Simsek (V), der er rådmand for Teknik og Miljø i Aarhus Kommune, glæder sig over CO2-besparelsen hos Aarhus Letbane.

- Et skifte fra diesel til el er ikke nødvendigvis et enkelt og let skridt, for det kræver store investeringer og en opdateret teknologi. Det er positivt, at man har taget det skridt, så Letbanen kører på el i stedet for diesel, siger han og fortsætter:

- Transport, både kollektiv og privat, er den helt store synder, når det handler om CO2-udledning, og miljøvenlig kollektiv trafik er derfor en nødvendig og uundgåelig investering, hvis vi skal indfri ambitionen om at blive en CO2-neutral kommune i 2030. Det er derfor, at det er vigtigt, at Letbanen kører på el, og det er derfor, at alle bybusser i Aarhus senest i 2027 skal være fossilfrie.

Udover CO2-besparelsen er der flere positive afledte effekter ved at droppe dieseltog og i stedet køre på el.

- Det er især den lokale luftforurening, som vi med eldrevne tog nu slipper for. Dieseltog udleder en stor del partikler, hvilket især er uhensigtsmæssigt i tætbefolkede områder som Aarhus midtby, påpeger Ole Sørensen.

Derudover støj er letbanetogene langt mindre end dieseltog, hvilket man især mærker ved stationer og stoppesteder.

Det vækker også genklang hos rådmanden, som dog tager et forbehold.

- Det er klart, at der er fordele ved, at Letbanen kører på el. Letbanen støj er mindre og særligt på strækningerne langs med Letbanen opnår man en forbedring af udemiljøet. Omvendt kan det have den ulempe, at andre områder får en højere miljøbelastning, fordi man omlægger trafikken, vurderer Bünyamin Simsek.

Østjysk letbane kørte med rekordhøj pålidelighed på alle strækninger

Aarhus Letbane kan se tilbage på en juli, hvor driften samlet set opfyldte målene for både pålidelighed og rettidighed. Pålideligheden - andelen af gennemførte afgang i forhold til planlagte - endte samlet set på 99,8 procent, hvilket er rekord. Rettidigheden - andelen af afgang gennemført til tiden - endte på 95,9 procent

Ledelsen hos Aarhus Letbanen fremhæver, at pålidelighed i dagligdagen vægtes højere end rettidigheden, da det er vigtigt, at passagerne kan regne med, at der kommer et tog.

Opdelt på strækninger ser udviklingen således ud:

Indre strækning

I juli nåede pålideligheden på den indre strækning med 99,9 procent sit hidtil højeste niveau. På rettidigheden var der et mindre fald til 98,9 procent.

Odderbanen

På Odderbanen nåede pålideligheden også det højeste niveau i år på 99,9 procent. Rettidigheden steg med 0,6 procentpoint til 98,0 procent.

Grenaabanen

På Grenaabanen steg pålideligheden til 99,6 procent, mens rettidigheden faldt til 89,3 procent.

Hos Aarhus Letbane forklarer direktør Michael Borre, at faldet på rettidigheden på Grenaabanen på 4,1 procentpoint skyldes, at den nye køreplan, der trådte i kraft 28. juni, har indregnet det planlagte hastighedsopgraderingsprojekt fra Banedanmark mellem Ryomgård og Grenaa til 100 km/t. Men da projektet ikke er blevet færdigt til den forventede tid, påvirker det rettidigheden. Indtil hastighedsopgraderingen træder i kraft vil det give nogle forsinkelser på strækningen. Fejl på overkørsler og sporskifter i Lystrup er desuden medvirkende årsager til forsinkelserne.

År-til-dato-tallene for pålidelighed og rettidighed er henholdsvis 98,9 og 96,9 procent.

Letbane på Østsjælland har holdt rejsegilde over kontrol- og vedligeholdelsescenter



Hovedstadens Letbane holdt på den sidste dag i juni rejsegilde på kontrol- og vedligeholdelsescentret i Glostrup. Arbejdet med den kommende letbane langs med Ring 3 skrider planmæssigt fremad, lyder det fra selskabet

Det er fra letbanens kontrol- og vedligeholdelsescenter, at den københavnske letbane skal drives og letbanetogene vedligeholdes.

- Vi har nået en vigtig milepæl. Bygningen og grunden her bliver hjertet i Hovedstadens Letbane. Det er herfra, at hele letbanestrækningen og da mange millioner passagerer serviceres. Rejsegildet markerer, at vi er på rette vej. Vi oplever god fremdrift i anlægsarbejdet trods nedlukningen af samfundet under corona, siger Jakob Thomasen, der er bestyrelsesformand i Hovedstadens Letbane.

Rejsegildet på den 45.000 kvadratmeter store grund på hjørnet af Ballerup Boulevard og Nordre Ringvej havde deltagelse af et mindre hold gæster i henhold til de nuværende regler om foramlingsforbud. Traditionen tro blev håndværkerne dog hyldet behørigt.

Blandt andet deltog Glostrups borgmester, John Engelhardt (V), som ser frem til, at kontrol- og vedligeholdelsescentret står færdigt.

- Kontrol- og vedligeholdelsescentret her i Glostrup bliver en stor arbejdsplads, hvor mellem 200 og 300 nye medarbejdere møder ind for at tage sig af rengøring og vedligeholdelse af tog samt ikke mindst god drift for de mange millioner årlige passagerer, som Hovedstadens Letbane skal betjene. Vi håber, at den del af de ansatte her på kontrol- og vedligeholdelsescentret får lyst til at slå sig ned her i kommunen. Ellers kan de nemt komme hertil fra vores nabo-kommuner med blandt andet letbane, sagde John Engelhardt.

For cirka et år siden var Region Hovedstaden med til at tage de første spadestik i arbejdet på kontrol- og vedligeholdelsescentret i Glostrup. Om fem år skal Hovedstadens letbane være i drift.

- Letbanen kommer til at være et stort bidrag til udviklingen af hovedstadsområdet. Med sine 28 kilometer og 29 stationer er letbanen det største infrastrukturprojekt, siden S-togsnettet blev anlagt i 1960'erne. Letbanen vil være med til at sikre gode transportmuligheder på tværs af regionen, siger medlem af regionsrådet og formand for trafikudvalget Jens Mandrup (SF).

Fakta om kontrol- og vedligeholdelsescentret:

- Fra kontrol- og vedligeholdelsescentret styres den overordnede drift af letbanen. Her sker den løbende vedligeholdelse, rengøring og parkering af letbanetogene, når de ikke er i drift. Desuden vil kontrol- og vedligeholdelsescentret huse administration og faciliteter for letbanepersonalet
- På centret etableres opstillings- og værkstedshal til drift og vedligehold af 29 togsæt, 1 arbejds køretøj samt faciliteter til ca. 250 medarbejdere
- Centret kommer til at omfatte omkring 7.000 kvadratmeter bygninger plus en vasketal på ca. 400 kvadratmeter





Københavns metro får nye tog - og større kapacitet

Flere tog skal sikre plads til alle i den københavnske metro - også i fremtiden. Derfor har Metroselskabet indkøbt otte nye tog, hvoraf de to første er ankommet til Danmark. De nye tog skal øge kapaciteten på metrolinjerne M1 og M2

Som led i en større indsats for at sikre plads til de mange tusinde passagerer, der dagligt benytter metroen, har Metroselskabet indkøbt flere tog til metrolinjerne M1 og M2. De nye tog - som ventes at øge kapaciteten i metroen med 20 procent - er en del af et investeringsprogram, som Metroselskabets bestyrelse besluttede i 2017. Formålet er at kunne imødekomme den forventede stigning i antallet af passagerer frem til 2035.

- Hovedstaden får flere og flere borgere, og mange vælger at køre med metroen. Det er vi naturligvis glade for, og derfor vil vi gerne sikre, at der i fremtiden er plads til passagererne, og at de fortsat vil opleve et højt serviceniveau og en stabil drift. Metrolinjerne M1 og M2 bliver hver dag benyttet af ca. 200.000 rejsende, og togene har snart 20 år på bagen. Derfor gennemfører vi i disse år en række store investeringer i metroen - både for at vedligeholde den og for at skabe bedre plads til de mange nye passagerer, siger direktør i Metroselskabet Rebekka Nymark.

Metroselskabets analyser af passagertallets udvikling viser trods nedgangen i corona-tiden, at der vil ske en stor vækst i passagertallet i fremtiden. Selv om passagertallet ventes at stige langsommere end oprindeligt planlagt frem til 2025, er det stadig forventningen, at passagertallet vil være tilbage på det forventede væksth niveau senest fra 2025 og frem.

De nye tog til M1 og M2 er produceret i Italien og ankommer med skib til Danmark. De to første tog blev leveret i begyndelsen af sommerferien. Når togene sættes i drift, vil de øge antallet af tog i myldretiden med knap 20 procent, hvilket giver hyppigere afgang på begge linjer. Der vil således være ned til halvandet minut mellem togene i myldretiden på de strækninger, hvor der rejser flest.

I de nye tog er der ændret på indretningen, så sæderne er placeret langs vinduerne i toget, som det kendes fra andre landes metrosystemer, samt flere klapsæder og færre faste sæder. Dette skal gøre det muligt for passagererne at opholde sig mere fleksibelt samt udnytte gulvarealet bedre. Samtidig sikres et bedre flow af passagerer og en optimal udnyttelse af pladsen i togvognene. Den nye sædeopsætning testes desuden i øjeblikket i tre af de eksisterende tog på M1 og M2.

- I Metroselskabet arbejder vi løbende med at optimere kapaciteten i metroen, så vi også fortsat kan sikre en behagelig rejse for vores kunder samt tog, der kører til tiden. I de nye tog har vi ændret på sædeopstillingen, så flere passagerer kan komme med, og færre bliver efterladt på perronen. Vi har desuden valgt at teste den samme sædeopsætning i tre af de eksisterende tog på M1 og M2. Hvis den ændrede opsætning får den ønskede og forventede effekt, vil de resterende tog gennemgå samme ændring, siger Rebekka Nymark.

Det forventes, at de otte nye tog kan sættes i drift i løbet af efteråret 2021 og vinteren 2021/2022. Inden da skal de gennemgå en lang række test, blandt andet ude på skinner og stationer, så der er sikkerhed for, at de kører godt og sikkert, inden passagererne kan bruge dem. Testkørslerne er planlagt, så kunderne generes mindst muligt. Derfor bliver størstedelen foretaget på strækningen mellem Christianshavn og Vestamager om aftenen og/eller natten i det kommende års tid.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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



Svensk færgerederi får bygget nye superfærger i Kina

Byggeriet af Stena Line's to nye, store superfærger er skudt i gang i Kina, og færgerne ventes færdige i 2022. Færgerne blev bestilt i 2018 og er begge 30 procent større og mere energieffektive end de tidligere færger. Rederiet har endnu ikke lagt sig fast på, hvilke ruter, der to nye færger skal betjene

De to færger, der nu er ved at blive bygget, forventes at blive leveret i 2022. De er de sidste to ud af fem færger i E-Flexer-serien, som Stena Line har bestilt hos søsterselskabet Stena RoRo, og som bliver bygget på CMI Jinling Weihai Shipyard i Kina.

De første to færdigbyggede færger blev sat i drift på Det Irske Hav i foråret, og den tredje færge gennemgår de sidste byggetrin og forventes at blive sat i drift på Belfast-Liverpool-ruten i begyndelsen af 2021.

De to nye og større færger bliver 240 meter lange med en lastkapacitet på 3.600 lanemeter sammenlignet med de første tre, som er 214 meter lange og har en lastkapacitet på 3.100 længdemeter. I alt får de større færger også 50 procent flere kahytter og senge, 30 procent øget passagerkapacitet og yderligere 15 procent lastkapacitet.

Flydende forbindelser

- På trods af en hård tid under COVID-19-pandemien har vi vist, hvor vigtig Stena Line er for at forbinde Europa's gods- og passagertransport. Vi tror på fortsat vækst og efterspørgsel på alle vores markeder, og med de nye færger vil vi være godt rustet til fremtiden, siger Stena Lines administrerende direktør, Niclas Mårtensson.

Stena Line moderniserer flåden

De fem færger i E-Flexer-serien, der er designet og bygget i samarbejde med søsterfirmaet Stena RoRo, er blandt verdens mest moderne og effektive ro/pax-fartøjer og understøtter Stena Line's ambition om at være førende inden for bæredygtig søfart.

Blandt de typiske kendetegn er:

- Effektiv gennemførsel af på- og aflæsning på to plan samtidigt
- Op til 30 procent mere energieffektiv end eksisterende færger i flåden takket være optimeret design af skrog, propeller, bulb og ror
- Alle fem fartøjer leveres gasklar, hvilket gør det muligt at konvertere til methanol eller LNG-drift på et senere tidspunkt
- De to længere fartøjer forberedes på at blive tilsluttet landstrøm under havneophold. Elektricitetsforbindelsen gør det muligt at konvertere til plug-in hybrid/elhybrid i fremtiden
- Stena Lines skandinaviske arv er tydelig at se i valget af interiør, og designet er let og luftigt med flere store panoramavinduer

Ud over de fem nybyggede fartøjer i E-Flexer-modellen vil to eksisterende færger i flåden - Stena Lagan og Stena Mersey - blive forlænget med 36 meter og modificeret med effektiv gennemførsel af på- og aflæsning på to plan samtidigt. I alt øger det lastkapaciteten med 30 procent og tilføjer i alt 75 kahytter. De to færger forventes at være tilbage i trafik i Stena Lines rutenetværk i 2021.

- Vi bygger videre på vores vellykkede ro/pax-koncept med en blanding af fragt og passagerer. Ved at modernisere og standardisere vores flåde sikrer vi, at en pålidelig drift på en endnu bedre måde kan understøtte og vokse sammen med vores kunder, siger Niclas Mårtensson.

Stena Line har endnu ikke offentliggjort, hvilke ruter de to nye, større færger i modellen E-Flexer eller de to forlængende færger, Stena Lagan og Stena Mersey, kommer til at besejle.

Konstruktionen af færgerne begyndte med en "steel cutting-ceremoni" for de to færger 2. april og 29. maj i år i Weihai i Kina. Som følge af corona-situationen var kun site-teamet til stede ved ceremonien.

Byggeriet af Stena Lines to nye superfærger, der både er større og mere energieffektive end de tidligere færger, gik i gang i april og maj. (Fotografik: Stena Line)

Stena Line, der er verdens største privatejede færgerelev, råder over 36 fartøjer på 18 færgeruter i Nordeuropa. Stena Line indgår som andre færgerelev som en vigtig del af det europæiske logistiknetværk og spiller en væsentlig rolle for turismen i Europa.

I Danmark sejler Stena Line på ruterne Frederikshavn-Göteborg og Grenaa-Halmstad.

Stena Line er en del af Stena AB, der har omkring 16.000 medarbejdere og en årlig omsætning på 37 milliarder svenske kroner.



Animationen viser, hvordan Express 5 kommer til at se ud. Den bliver verdens største katamaran af sin slags, når den i foråret 2022 sættes i drift på Bornholmslinjen.

Hurtigfærge bygget i Filippinerne skal sejle på Østersøen om to år

Byggeriet af Molslinjens hidtil største hurtigfærge nogensinde er begyndt hos værftet Austal Philip-pines. Hurtigfærgen, der får navnet Express 5 og skal sejle for Bornholmslinjen, bliver verdens største katamaranfærge af sin slags

Skæremaskinen, der skal skære alu-pladerne til Express 5 på det australske Austals hurtigfærgewærft i Filippinerne, blev onsdag sat i gang med at skære den første aluminiumsplade. Dermed begyndte byggeriet af verdens hidtil største katamaranfærge af sin slags for alvor. Måneders samarbejde mellem ingeniører, designfolk og produktionshold fra Molslinjen og Austal har nået det første højdepunkt.

- Byggeriet går i gang som planlagt trods de vanskeligheder, som COVID-19 har givet planlægningen mellem os og værftet. At vi nu er i stand til at gå i gang med byggeriet, er resultatet af et fantastisk og globalt samarbejde mellem vores folk i Aarhus og værfter i Australien, Vietnam og Filippinerne, siger Molslinjens administrerende direktør, Carsten Jensen.

Flydende forbindelser

Den 115 meter lange Express 5 skal sejle for Bornholmslinjen på ruten mellem Rønne og Ystad. Færgen vil på to passagerdæk få plads til 1.610 gæster og 450 biler på to vogndæk. Dermed bliver Express 5 den hurtigfærge i verden med størst kapacitet til biler og passagerer.

Færgen bygges med fokus på sødygtighed og komfort. Den vil blive drevet af en ny motorkonstruktion fra Wärtsilä med fire 16-cylindrede motorer af dual fuel-typen, som kan kører på flere typer brændstof. Dermed er Express 5 forberedt til alternativt brændstof.

- Vi tager nu for alvor hul på en utroligt spændende byggeproces, hvor resultatet bliver en færge, som ikke er set før. En færge som er helt nyudviklet med fokus på komfort, sødygtighed og miljø. Det bliver et stort løft til trafikbetjeningen af Bornholm, siger Carsten Jensen.

Express 5 skal sættes i drift på Bornholm i løbet af foråret 2022.



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!



Vinden hjælper passagerfærge på vej - også i modvind

Passagererne om bord på Scandlines' færge M/F Copenhagen har fået en ekstra oplevelse med i prisen på en overfart, siden de efter nedlukningen er begyndt at rejse igen. Færgen har fået et rotor-sejl, og oplevelsen ved at sejle med en færge, der til dels drives frem af vinden, er stadig ganske usædvanlig.

Sidst i maj blev rotorsejlet fra firmaet Norsepower installeret på rederiet Scandlines færge »M/F Copenhagen«, der sejler mellem Gedser i Danmark og Rostock i Tyskland. Installationen skete som en del af det EU-støttede Wind Assisted Ship Propulsion-projekt, der blev lanceret i 2019 med det formål at installere fem vindfremdriftsenheder på forskellige skibe, der sejler i Nordsøen og Østersøen for at teste, validere og facilitere udbredelsen af vindfremdriftsteknologier

Det forventes, at systemerne i gennemsnit kan give en brændstoffsbesparelse på fire-fem procent og tilsvarende mindre CO₂-udslip - og mere end 20 procent ved optimale vindbetingelser.

Der er nu gået nogle måneder med daglig sejlads på »M/F Copenhagen«, siden rotorsejlet blev installeret, og besætningen, kaptajnen og passagerene har fået de første indtryk af teknologien.

Et nødvendigt stålfundament (21 tons) til rotorsejlet (42 tons) blev installeret under et planlagt værftsophold i november 2019. Installationen af selve rotorsejlet, en 30 meter høj søjle, skete under et natligt stop i havnen i Rostock.

Flydende forbindelser

- Vi klarede stort set det hele i løbet af nogle få timer. Det er vigtigt, da vi sejler i døgndrift 24/7, og aflyste afgang eller mistet indtægt er kritisk for færgedriften, siger seniorkaptajn Alan Bach på M/F Copenhagen .

En anden vigtig del af projektet er overvågning og validering af selve udstyret og resultaterne.

- Vi forventer en reduktion på fire til fem procent i CO₂-udledningen, hvilket ikke er en ubetydelig mængde, og hvis alt går godt, overvejer vi flere installationer i fremtiden. Vi er tilfredse med, at systemet er fuldt automatiseret, og vi forventer ingen tekniske udfordringer. Den sidste måneds drift har været problemfri, og det forventer vi vil forsætte i hele testperioden, siger Scandlines COO Michael Guldmann Petersen.

Den tyske miljøorganisation NABU, der har et langvarigt samarbejde med Scandlines med fokus på at forbedre virksomhedens grønne fodaftryk, er meget tilfreds med tiltaget.

- Det er en god nyhed for klimaet og miljøet. NABU er glad for at se en reel ændring oven på de ambitiøse udmeldinger fra Scandlines. Scandlines er drivkraft i at dekarbonisere skibsfarten og baner vejen for grønne teknologier, siger Sönke Diesener, der er transportpolitisk medarbejder på NABU's hovedkontor i Berlin.

Det, der gør installationen på »M/F Copenhagen« særligt interessant og vigtig for regionen, er, at den er installeret på en færge, som er et af de få steder, hvor skibsfart møder eller kommer i berøring med en bredere offentlighed. Det er i dette forbindelsesled, at en ganske anden samtale finder sted: Hvad bruges den cylinder til? Hvordan virker den? Hvorfor er den der?

- Scandlines har gode resultater med at investere i nye cleantech-løsninger for at reducere udledninger over hele flåden. Muligheden for at udnytte vinden med Norsepowers rotorsejl i kombination med et hydrodynamisk skrog og et hybridsystem, der lagrer overskydende energi i batterier om bord, gør »M/F Copenhagen« til en af verdens mest energieffektive færger, siger Norsepowers CEO Tuomas Riski.

Scandlines fremhæver, at muligheden for at præsentere betydelige teknologiske udviklinger på vejen mod dekarbonisering inden for shipping er vigtig - særligt set i lyset af IMO's strategi om at halvere udledningen af drivhusgasser fra skibe inden 2050 sammenlignet med 2008-niveau. For en shippingvirksomhed er vindfremdriftsteknologi et meget synligt budskab om virksomhedens fokus på at dekarbonisere sine skibe.





Bornholm får flere færgeafgange med lavere priser

Transport- og Boligministeriet har godkendt Bornholmslinjens sejlplan for 2021 efter høring i Trafik-kontaktrådet for Bornholm. I forhold til sejlplanen 2020 vil sejlplanen for næste år give flere afgange på Rønne-Ystad og lavere priser

I alt vil hurtigfærgerne Express 1 og Max i forhold til Færgekontrakten sejle tilsammen 388 ekstra afgange i løbet af 2021. 374 ekstra afgange med Max og 14 ekstra afgange med Express 1. I forhold til den faktiske sejlads i 2020 bliver der 80 ekstra afgange.

- Med de mange ekstra afgange vil vi fortsætte succesen og sikre tilgængeligheden til Bornholm - også i de uger, hvor der er stor interesse for at komme til Bornholm, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Flydende forbindelser

Den almindelige prisudvikling ville egentlig få priserne til stige i 2021, men på grund af faldende oliepriser vil færgekontraktens olieprisfradrag gøre alle billetter en smule billigere. Dertil kommer et prisfald på en række billettyper, fordi gennemsnitspriserne i 2019 i alt blev overskredet med 3,8 millioner kroner. Reduktionen i billetprisen vil især komme høje biler, anhængere, autocampere og gående på Rønne-Ystad til gode i 2021.

Sejlplanen viser ekstra morgen- og aftenafgange i weekenderne i skolernes sommerferie, mere frekvens i sensommeren for at forlænge sæsonen og flere weekendafgange hen over efteråret.

- Situationen med corona har i år sendt en masse nye turister til Bornholm. Mange af dem kommer forhåbentligt tilbage. Derfor er det nødvendigt med høj frekvens, som giver fleksibilitet og gør både længere og kortere ture til Bornholm mulige, siger Jesper Skovgaard.

Sejlplanen er tilgængelig på Bornholmslinjen.dk og i Bornholmslinjens app fra tirsdag 1. september klokken 10.00.

Færgerne til og fra Bornholm har haft en fyldt sommer

Den netop overståede sommer på Bornholm har slået alle rekorder, hvad angår passagerer på færgerne til og fra den østligste del af Danmark. Normalt fylder tyske turister meget i højsæsonen på Bornholm. Men i år reducerede corona-krisen antallet af tyske rejsende. Til gengæld betød samme corona-krise, at øen blev besøgt af turister fra det øvrige Danmark som aldrig før. Det viser tallene for ugerne 26 til 34 hos Molslinjen, som driver færgeruterne til og fra Bornholm

På Bornholm var der i år 2,7 procent flere passagerer og næsten 15 procent flere personbiler i forhold til sommeren 2019. Det til trods for et meget stort fald på 21,5 procent færre tyske gæster med færgerne i år.

- Danskerne skulle holde sommerferie i Danmark, og da åbningen af Danmark begyndte, eksploderede salget til Bornholm. Derfor valgte vi at bytte om på færgerne mellem Bornholm og Kattegat, så vi kunne sejle med to store katamaraner på Bornholm, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Den ekstra kapacitet mellem Rønne og Ystad holdt priserne lave, og mange fra andre dele af Danmark valgte Bornholm som deres feriedestination i år. Til stor glæde for Destination Bornholms direktør, Pernille Kofod Lydolph.

- Det er en fornøjelse, at så mange i år har fundet vej til Bornholm, herunder mange nye gæster. Vi håber på, at mange af dem vil finde vej retur til øen – og gerne i foråret, efteråret eller vinteren, hvor her også er dejligt, siger hun.

I alt overførte Bornholmslinjens færges 643.841 passagerer til og fra Bornholm i perioden.



Godt én million passagerer sejlede gratis i juli

Et af S-Regeringens tiltag for at afbøde de negative virkninger af indsatsen mod corona-virus har været gratis færgefart for gående og cyklende. En opgørelse fra Transportministeriet viser, at i alt 1.074.215 passagerer valgte at tage imod tilbuddet om at sejle gratis med landets færges i juli

Alle danske indenrigsfærges havde tilmeldt sig ordningen i D-Regeringens sommerpakke med gratis rejser for gående og cyklister i hele juli. En endelig opgørelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen viser, at de 53 indenrigsfærges i alt havde 1.074.215 passagerer med ombord i juli.

- Lad mig sige det, som det er: Det har været en overvældende stor succes. Over en million passagerer har gået eller cyklet ombord på vores færges uden beregning. De har oplevet nye dele og egne af Danmark – måske endda for første gang – og de har dermed også støttet et trængt kultur- og erhvervsliv på øerne. Jeg er stolt over, at vi med dette initiativ har gjort det muligt at skabe nye ferieminder for så mange mennesker, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Som følge af nedlukningen af Danmark henover foråret har de mange besøgende været velkomne gæster for erhvervslivet.

- Med sommerpakken blev det lettere for danskerne at genopdage Danmark som ferieland. Derfor er jeg også svært glad for pakkens succes, som for alvor fik danskerne ud på vores smukke øer. Øernes butikker og lokale fællesskaber er udsatte under Corona-krisen, og her har sommerens høje besøgstal gjort en vigtig forskel for landdistrikterne, siger erhvervsminister Simon Kollerup (S).

Organisationen Danske Rederier håber, at mange vil vælge ø-ferien igen næste år.

- De gratis færgebilletter betød, at vi fik fyldte indenrigsfærges på kort tid. På trods af lidt udfordringer med kapaciteten på enkelte overfarter er det samlet set gået rigtig godt. Færgerederierne har haft gang i butikken, og mange danskere har fået øjnene op for de danske øer. Vi tror på, at mange vil vende tilbage de kommende år, så årets ordning med gratis færges har også været en investering i fremtiden, siger Jacob K. Clasen, der er viceadministrerende direktør i Danske Rederier.

Det håb deler Landdistrikternes Fællesråd.

Flydende forbindelser

- Effekterne af sommerpakken kan i den grad mærkes ude på øerne. Rekordmange besøgende, fulde huse på spise- og overnatningssteder, ligesom vores Ø-pas er blevet revet væk. Mit håb er, at mange danskere denne sommer har fået øjnene op for den fantastiske feriedestination vores land er og vender tilbage næste år. For det er ikke alene praktisk at holde ferie under hjemlige danske himmelstrøg; det giver mere forståelse for forskellene i vores samfund. Endelig er det bæredygtigt og dermed klimavenligt at holde ferie i Danmark, siger formanden for Landdistrikternes Fællesråd Steffen Damsgaard.

Der har i alt været 1.074.215 passagerer med færgerne i juli. Heraf var 912.068 voksne og 162.147 børn. Af dem havde 161.696 en cykel med ombord.

- Der er ingen tvivl om, at det også har været en oplevelsesrig juli for de mange fergeselskaber og -operatører, som har skullet håndtere det store rykind af passagerer. Jeg vil derfor gerne takke dem for deres arbejdsindsats og for de lokale løsninger, der har gjort, at passagererne er kommet med færgen, samtidig med at de gældende sikkerheds-krav og sundhedsmyndighedernes retningslinjer er blevet overholdt, siger transportminister Benny Engelbrecht.

Sammenlignet med 2019 er der tale om en stigning af passagerer på 60 procent, mens antallet af cykler er steget med 120 procent.

Tilfredsheden på Bornholmerfærgerne er steget

En ny kundetilfredsundersøgelse af Molslinjen A/S viser, at et overvejende flertal af passagerne er tilfredse med at sejle med færgerne til og fra Bornholm

Målingen viser blandt andet, at Molslinjen A/S ligger på bodstrin nul ud af fem på alle målte kategorier - blandt andet personlig betjening, rengøring og vedligeholdelse samt information og billetkøb.

- Færgerne til og fra Bornholm er afgørende for øboerne og for turisterne, som der har været ekstra mange af denne sommer. Det er derfor godt at få bekræftet, at passagerne har været tilfredse med rejsen, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

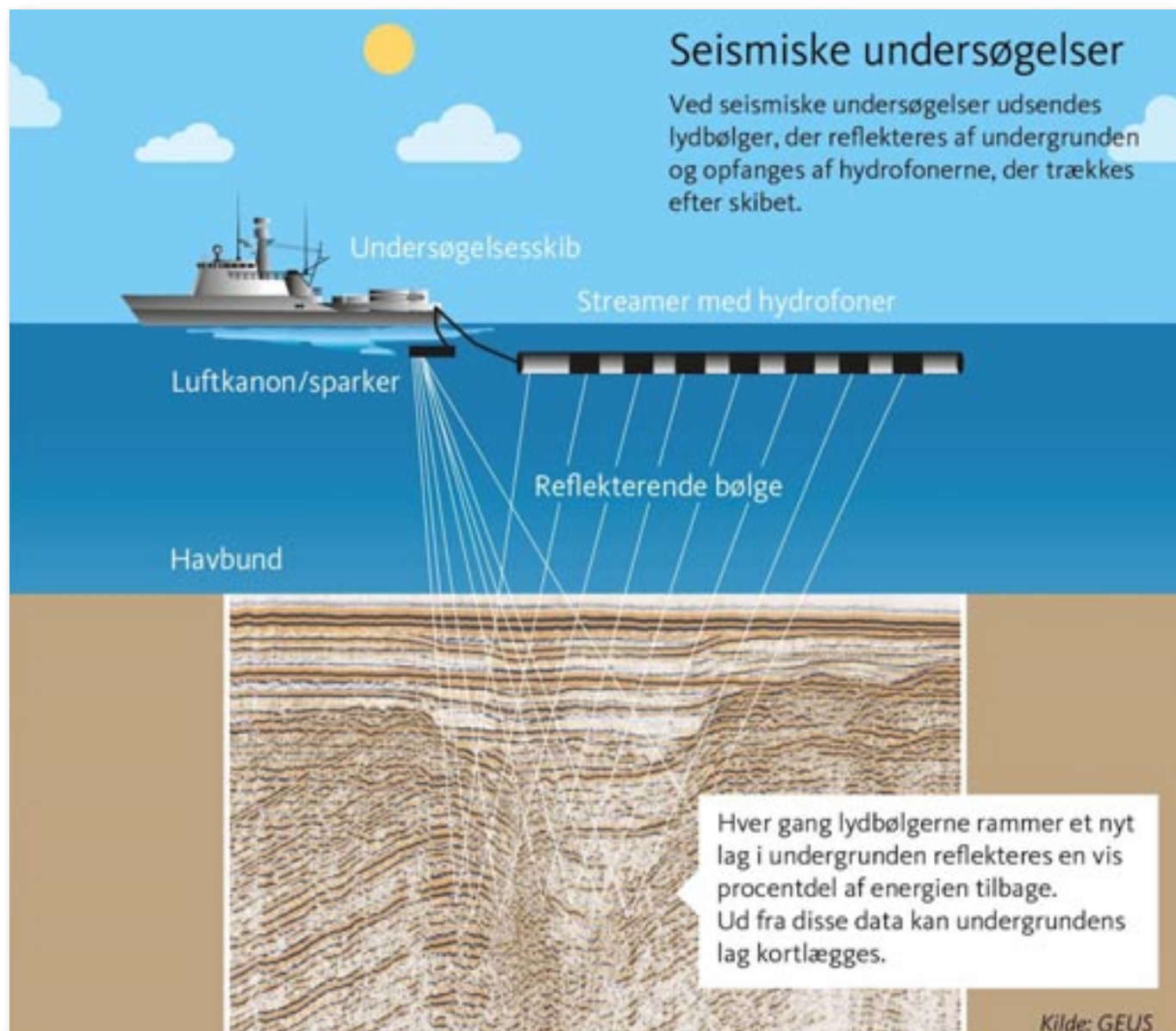
Kundetilfredshedsundersøgelsen er udført af Analyse Danmark. Målingen, der er en del af Transport- og Boligministeriets kontraktopfølgning med Molslinjen A/S, er gennemført i perioden fra 2. juli til 11. august i år. Det er højsæsonen for Molslinjen A/S' færgebetjening af Bornholm.

Molslinjen er tidligere blevet præsenteret for mindre positive kundetilfredshedsundersøgelser, siden rederiet overtog færgebetjeningen af Bornholm i sensommeren 2018.

- **Lav kundetilfredshed udløser bod til Molslinjen**
- **Molslinjen får bod for kunders utilfredshed**
- **Komforten på færgerne til Bornholm kan forbedres**

Interesserede kan læse den seneste kundetilfredshedsundersøgelse "Kundetilfredshed Bornholmslinjen - højsæson 2020" [her](#):

Faste forbindelser



Kattegatforbindelse:

Havmiljøet i Kattegat skal undersøges

De kommende uger gennemfører Sund & Bælt undersøgelser af havbunden i Kattegat for at opnå større viden om undergrundens sammensætning og klarlægge, hvordan anlæg af en Kattegatforbindelse kan påvirke havmiljøet, dyr og planteliv i anlægsfasen. Undersøgelserne skal også vise, hvordan en fast forbindelse påvirker miljøet, når den står færdig og er taget i brug. En fast Kattegatforbindelse med vej og jernbane vil kunne nedbringe rejsetiden mellem Aarhus og København til cirka en time med tog og cirka to timer med bil

- Det er helt centralt for forundersøgelsen, at vi opnår ny viden om havbunden og undergrunden. Undersøgelserne vil både bidrage til, at vi får en bedre forståelse for de mulige miljøpåvirkninger af forbindelsen, og hvordan vi kan minimere disse, siger Henrik Vincentsen, der er anlægsteknisk chef med ansvar for forundersøgelsen hos Sund & Bælt.

Faste forbindelser

Han peger på, at undersøgelserne også skal bidrage til at skabe bedre viden om, hvordan en bro eller tunnel skal funderes, hvilket vil give et bedre grundlag for at beregne, hvad forbindelsen vil koste at bygge.

Specialudstyret skib er hyret til opgaven

Undersøgelserne gennemføres med et skib, som er påmonteret en række specialdesignede tekniske måleapparater. De kan via seismiske undersøgelser, der udsender og opsamler lydbølger, kortlægge havbundens forskellige jordlag og deres egenskaber.

Undersøgelserne gennemføres i to måleprogrammer over en periode på ca. to uger. Herefter bliver resultaterne opsamlet og analyseret med henblik på at opbygge en geologisk model af undergrunden.

- Havbunden og undergrunden i projektområdet er i dag ikke særligt godt undersøgt, så yderligere viden er bestemt vigtigt for projektet, siger Henrik Vincentsen.

Det er De Nationale Geologiske Undersøgelser for Danmark og Grønland (GEUS) som i samarbejde med Aarhus Universitet og på vegne af Sund & Bælt gennemfører selve undersøgelserne på havet.

- Vi har lang erfaring med kortlægning af havbundens geologiske forhold, og de nye data, som vi skal indsamle, vil blive suppleret med allerede eksisterende viden og data fra den nationale maringeologiske database, siger Jørn Bo Jensen, der er statsgeolog for maringeologi ved GEUS, og fortsætter:

- Udover de anlægstekniske analyser vil vi bruge de nye data til at opbygge viden om den geologiske udviklingshistorie, som kan afsløre detaljer omkring havbundens naturlige miljø og om mulighederne for arkæologiske interesseområder.

Fakta om forundersøgelsen:

- Forundersøgelsen er igangsat af Folketinget, som har afsat 60 millioner kroner til forundersøgelsen. Undersøgelsen omfatter både en ren vejforbindelse og en kombineret vej- og jernbaneforbindelse over Kattegat
- En fast forbindelse over Kattegat vil reducere rejsetiden mellem Øst- og Vestdanmark markant. Hvis Kattegatforbindelsen bliver med jernbane kan rejsetiden med tog mellem København og Aarhus komme ned i nærheden af én time. I bil vil den samme rejse kunne gennemføres på ca. 2 timer
- Forundersøgelsen omfatter nærmere undersøgelser af anlægstekniske og natur- og miljømæssige forhold, samt trafikale, samfundsøkonomiske og finansielle analyser, ligesom klimaeffekter ved både anlægs- og driftsfasen skal belyses
- Den endelige afrapportering forventes ved udgangen af 2021. Der vil i efteråret 2020 blive afholdt offentlige orienteringsmøder på Sjælland, på Samsø og i Jylland om projektet



(Foto: Peter Brinch/Øresundsbron)

Brotrafikken over sundet fald med 40 procent

Trafikken og indtægterne på Øresundsbron er faldet markant i løbet af årets første seks måneder, der blandt andet har været præget af indsatsen mod spredning af corona-virus og dermed begrænsninger på trafikken mellem Danmark og Sverige. Den samlede trafik over broen blev reduceret med knap 40 procent i forhold til samme periode sidste år. Øresundsbro Konsortiets resultat før værdiregulering blev på 362 millioner kroner, hvilket er et fald på 202 millioner - eller hvad der svarer til 35 procent i forhold til samme periode i 2019

I alt faldt konsortiets indtægter med 212 millioner til 727 millioner i første halvår af 2020, hvor brotrafikken siden midten af marts har været påvirket af corona-pandemien og omverdenens bestræbelser på at begrænse smittespredningen.

I takt med at samfundet åbner mere og mere, er trafikken over broen steget. Men i slutningen af juni var der fortsat en samlet nedgang i trafikken på over 50 procent.

- Den kraftige nedgang i trafikken på Øresundsbron vil fortsætte ind i tredje kvartal, og vi ved, at corona-krisen vil få en stor og negativ indvirkning på hele årets trafik og resultat, siger Caroline Ullman-Hammer, der er administrerende direktør for Øresundsbro Konsortiet.

Faste forbindelser

- Det er usikkert, hvor længe situationen vil fortsætte, og derfor er det vanskeligt at forudsige vores forventede resultat. Den nuværende prognose for 2020 er et resultat før værdiregulering, som er 500-600 millioner lavere end resultatet i 2019, der var på 1.281 millioner, siger hun videre.

Indtægterne fra vejtrafikken faldt med 213 millioner til 459 millioner i perioden. Jernbaneindtægterne påvirkes ikke af trafikmængden, men udregnes årligt ud fra et prisindeks - i løbet af det første halvår steg indtægterne med 1 million til 257 millioner. Konsortiets driftsomkostninger faldt fra 126 til 114 millioner, og renteudgifterne blev mere end halveret fra 101 til 43 millioner i perioden. Afskrivningerne steg med 60 millioner til 207 millioner på grund af en revideret afskrivningsplan for en del af forbindelsen. Driftsresultatet (før finansielle poster og værdiregulering) var et overskud på 405 millioner, hvilket er et fald på 260 millioner.

Godstrafikken blev påvirket mindst i løbet af det første halvår med et fald på 4 procent i forhold til samme periode sidste år, mens bus- og biltrafikken blev mest berørt og viser et fald på henholdsvis 64 og 43 procent i perioden.

Fra mandag 16. marts til midten af april (uge 12-16) faldt totaltrafikken med omkring 70 procent sammenlignet med tilsvarende uger sidste år, mens nedgangen var omkring 60 procent fra mandag 20. april til første halvdel af maj (uge 17-20). Siden midten af maj til udgangen af det første halvår er den samlede trafik cirka halveret.

Den svenske fritidstrafik er steget marginalt, siden man har tilladt, at det igen bliver lettere for bosatte i Skåne, Blekinge og Halland at rejse ind i Danmark. I takt med ændringer i smittespredning muliggøres indrejse for bosatte i andre svenske regioner.

- Danskerne har bidraget mest til genopretning af trafikken på broen, og den svenske fritidstrafik holdes blandt andet tilbage af indrejserestriktionerne i Danmark. Vi glæder os over de lettelser, der er foretaget for grænseregionerne, og som er et skridt i retning af en mere normal trafik, og over, at godstrafikken har rullet relativt upåvirket gennem hele corona-krisen, siger Caroline Ullman-Hammer.

Vejtrafikudvikling under perioden januar-juni 2020

	Trafik per dag 2020	Trafik per dag 2019	Udvikling trafik (%)
Personbiler	10.159	17.673	-42,5
BroPas Fritid	3.347	6.250	-46,5
BroPas Business	1.541	2.998	-45,8
BroPas Pendler	4.024	5.622	-28,4
Kontant	1.247	2.804	-55,5
Godstrafik**	1.599	1.666	-4,0
Lastbiler > 9 m.	1.381	1.419	-2,7
Varebiler 6-9 m.	218	247	-11,7
Busser	56	157	-64,2
Totalt	11.814	19.496	-39,4

* Personbiler er inklusive personbiler med anhænger og motorcykler.

** Godstrafik inkluderer alle godstransporter fra 6 meter, da betalingsanlægget siden 2019 har muliggjort en mere omfattende kategorisering af køretøjer

Magasinet Bus

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

Havnebusturen var en rigtig god oplevelse

Fotoreportage side 6 - 15

Synspunkt:

Undgå kø og salg

undgå sikkerhed og

Svensk virksomhed

introducerer kinesisk

busmærke i Danmark

Læs mere side 46

Trafikselskab:

Kunde glip af hurtigfærgeforbindelse med bus

Læs mere

Gik du glip af Magasinet Bus 6 - 2020? Så hent det her!

Læs mere side 31

trafikplan skal give bedre mobilitet

Læs mere side 18

Herning får elektriske bybusser

Læs mere side 38