

Magasinet Bus

Onsdag 23. december 2020 - nummer 12 - 8. årgang

Busvognmand har fokus på busser til flere opgaver:

- Corona-situationen har bekræftet idéen

Læs mere side 26 - 31

FAIRTIQ? Hvad er nu det...

Læs mere side 10 og 11

Busvognmand efter fem måneders el-drift:

- Udfordringen er opladningen

Læs mere side 40 - 45

Debat:

Den grønneste bil har en åben dør

Læs mere side 7

22 tyske el-busser skal køre i Skåne

Læs mere side 24

Transportvirksomheder får tre måneders vejledning

Læs mere side 36

Corona - satte en krone med torne på året

For et år siden var den corona-virus, som i den grad har været på langt de fleste læber mere end én gang i løbet af 2020 kun kendt af ganske få personer - og det var så langt væk som et sted i Kina. Men i løbet af meget kort tid var virussen transporteret ud til det meste af verden. 11. marts i så store mængder, at vi her i landet droslede aktiviteterne kraftigt ned - og droslede op for en samfundets støtte til de områder og erhverv, der blev påvirket - blandt andet persontransporten.

202 har været fyldt med udfordringer. Nogle har lidt meget - og nogle har måtte opgive deres forretninger.

Men 2020 har også understreget, at vi lever i et samfund, hvor langt, langt de fleste er indstillet på at yde og bidrage til fællesskabet, så vi som samfund og borgere også kan komme gennem vanskelige tider - også selvom det tærer på vores tålmodighed.

Jeg håber, at de fleste lige som jeg er glade for at bo, arbejde eller drive virksomhed i Danmark - og bidrage til den store fælles kasse ved at betale skat med mere, som gør det muligt at holde samfundet i gang selv i svære tider.

Med et stort ønske om en glædelig jul og et godt nytår i 2021

Jesper Christensen

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

*Ansvarshavende redaktør:
Jesper Christensen*

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

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

NEW CROSSWAY NATURAL POWER

BÆREDYGTIG INTERCITY-TRANSPORT

BTS



MILJØVENLIG

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

IMPONERENDE TCO

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

UDSKIFT 1 TIL 1

Samme bushøjde, sædekapacitet 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



Tilfredsheden med flextrafikken på Sjælland er steget

Andelen af tilfredse og meget tilfredse kunder i trafiksselskabet Movia's flextrafik på Sjælland og Hovedstadsområdet stiger for andet år i træk. Knap ni ud af 10 kunder er tilfredse med Movias flextrafik. Det er en stigning på fire procentpoint i forhold til året før. Andelen af kunder, der oplever en tryk rejse med flextrafik, er også steget - trods corona-situationen

Den årlige undersøgelse af kundetilfredsheden, som analyseinstituttet Megafon har foretaget for Movia, viser, at der generelt er tilfredshed med Movia's seks forskellige flextrafik-ordninger. Movia spørger blandt andet om kundernes tilfredshed med chaufførens service og kørsel, om man bliver afhentet og ankommer som aftalt, om kunderne føler de har en tryk og sikker rejse, samt om flexbilerne fremstår rene, vedligeholdt og sikre.

Også den relativt nye ordning, plustur, er med i undersøgelsen for første gang. Og her svarer 90 procent af kunderne, at de er tilfredse eller meget tilfredse med servicen. Plusturen starter ved havelågen og kører kunden til et udvalgt skiftested, hvorfra kunden kan komme videre med bus og tog - eller omvendt.

Kollektiv trafik

Flexrute er den eneste ordning, hvor tilfredsheden generelt er gået tilbage. Her er tilfredsheden faldet til 79 procent, hvilket svarer til et fald på ni procentpoint. Flexrute kører borgere mellem hjem og for eksempel specialskole, pasningstilbud eller beskyttet værksted. De borgere, der gør brug af flexrute såvel som deres pårørende, har i særlig grad været ramt af den usikkerhed, som Covid-19 har medført med pludselige ændringer i de aftalte afhentningstidspunkter, lukkede institutioner med mere.

Generelt ser kundernes tilfredshed imidlertid ikke ud til at være påvirket negativt af corona-situationen. Tværtimod stiger andelen af kunder, der oplever, at Movia i flextrafikken giver dem en tryk og sikker rejse med tre procentpoint til 88 procent for 2020.

- I Movia glæder vi os over, at kundetilfredsheden i vores flextrafik generelt er høj. I et år med Covid-19, hvor vi har måtte foretage hyppige ændringer og derfor ikke altid har kunnet give den service, vi gerne ville, når vi ønskede det, er det særligt tilfredsstillende at se, at en stigende andel af kunderne oplever, at Movia giver dem en tryk og sikker rejse, siger Movias kommunikationsdirektør Camilla Struckmann.

Flere kunder nævner endvidere, at de er glade for at flextrafik eksisterer, da de ellers ville være "fanget" i eget hjem. Megafons kundeundersøgelse er foretaget hen over månedsskiftet september/oktober 2020. I alt 1.018 respondenter har deltaget i undersøgelsen.

Kravet om at bære mundbind i den kollektive trafik er forlænget vinteren over

På grund af det stigende smittetryk med Covid-19 er kravet om brug af mundbind eller visir i al kollektiv transport inklusive taxi og færger samt på stationer over hele landet forlænget til 1. marts næste år. Det oplyser Transportministeriet

- Vi ser en stor stigning i smitten lige nu, og med de næste måneders vinter er der brug for, at vi er ekstra opmærksomme også i den kollektive trafik, så vi kan få knækket smittekurven og holde smitten nede, siger transportminister, Benny Engelbrecht (S) og tilføjer:

- Kravet om at bruge mundbind eller visir er ligesom en række andre restriktioner blevet forlænget vinteren over. For hvis vi ikke passer på og bliver ved med at holde afstand, spritte af og følge råd og vejledninger, så risikerer vi, at vi mister kontrollen med smittespredningen. Det gælder også i den kollektive trafik. Derfor er jeg også meget glad for, at passagererne i det store hele har taget kravet om mundbind og visir til sig og gjort det til en del af hverdagen.

Kravet om at bære mundbind, når man benytter kollektiv transport blev indført lørdag 22. august 2020. Kravet har også omfattet ansatte, der ikke er helt afsondret fra passagerne.

Regioner og regering lægger køreplaner for fremtidens busser og tog

Den regionale bustrafik skal være CO₂-neutral og køre på eksempelvis biogas, biodiesel, el eller brint. Dieseltog skal erstattes af batteridrift eller brinttog på lokalbanerne, og regionernes egne personbiler skal være nulemission fra 2025. Når de regionale ruter sendes i udbud frem mod 2030, skal nye busser og tog køre på andre og betydeligt indre CO₂-belastende brændstoffer frem for diesel. Det ligger fast, efter at de fem regioner har indgået nye, forpligtende klimasamarbejdsaftaler med transportministeren.

Klimasamarbejdsaftalerne, som de fem danske regioner har indgået med transportministeren og S-Regeringen skal være med til at sikre, at transportsektoren yder sit bidrag til den overordnede målsætning om at reducere udledningen af drivhusgasser i Danmark med 70 procent i 2030.

Parterne understreger, at det er en vigtig aftale at indgå nu, da over 80 procent af de regionale busser kommer i udbud frem mod 2025. Det betyder, at de nuværende beslutninger er afgørende for, hvilke busser der kommer til at køre rundt på de danske veje i 2030'erne.

Den offentlige kollektive bustrafik leverer årligt ca. 8,7 millioner køreplantimer på landsplan. Den regionale bustrafik udgør ca. 30 procent af disse køreplantimer og er dermed en central faktor i den grønne omstilling.

- Regionerne står i dag for en betydelig del af den kollektive bustrafik i Danmark. Derfor er det også helt naturligt, at de skal være en del af løsningen på at nå målet om en 70 procents reduktion af CO₂-udledning i 2030. Jeg er meget glad for, at vi har indgået ambitiøse aftaler med alle regionerne, som både sætter en grøn retning for busser og andre regionale køretøjer. Sammenlagt med klimasamarbejdsaftalerne med landets største kommuner, som vi indgik i juni, har vi indtil nu aftalt grøn omstilling af ca. 60 procent af bustrafikken, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Regionerne har også ansvaret for lokalbanerne, som bidrager med 11,3 millioner togkilometer om året, og her planlægger regionerne sammen med regeringen at gå over til batteridrift.

- De regionale tog og busser binder byer og lokale knudepunkter sammen og er kendetegnet ved længere ruter, der går på tværs af kommunegrænser. Det er ikke helt enkelt at bruge grønne drivmidler, som sikrer stabil drift over længere afstande, men nu har vi givet hinanden håndslag på, at det skal lykkes. Og vi er enige om at sikre, at det ikke går ud over serviceniveauet for borgerne, men tværtimod skal gøre den kollektive transport mere attraktiv, siger Stephanie Lose (V), der er formand for Danske Regioner og regionsrådsformand i Region Syd, der omfatter Fyn, Syd- og Sønderjylland.

De nye klimasamarbejdsaftaler bygger på en såkaldt overliggeraftale mellem regeringen og Danske Regioner. Her indgår også andre tiltag, som for eksempel skal styrke cykeltrafikken i form af supercykelstier, samt en analyse af de unges transportvaner, som skal belyse, hvad der kan få flere unge til at cykle, gå eller tage den kollektive trafik i stedet for bilen.

- I regionerne er vi i gang med den grønne omstilling, og med den nye aftale med regeringen får vi endnu større muligheder for sammen at løfte opgaven. Vi ønsker at understøtte danskernes muligheder for at træffe grønne transportvalg og ser frem til at fortsætte samarbejdet med ministeriet om den grønne omstilling, siger Stephanie Lose.

Kollektiv trafik



Debat:

Den grønne bil har en åben dør

Vi kan ikke nøjes med at diskutere, hvor mange elbiler, der skal køre rundt om 10 år. Hele transportsektoren skal gentænkes for at udnytte ledige plads bedre, og samkørsel er 'the missing link' i spillet mellem biler og den kollektive transport. Kommuner, regioner og trafikselskaber er allerede i gang

Indlæg af direktør i Concito Christian Ibsen, Region Hovedstadens regionsrådsformand Sophie Hæstorp Andersen, Region Sjællands regionsrådsformand Heino Knudsen, udvalgsformand for Regional Udvikling i Region Nordjylland Ole Stavad, bestyrelsesformand i Movia Kirsten Jensen, bestyrelsesformand i Nordjyllands Trafikselskab Nuuradiin S. Hussein, direktør for Arriva Tog Susanne Hejer, borgmester i Kolding Kommune Jørn Pedersen, borgmester i Holbæk Kommune Christina Krzyrosiak Hansen, borgmester i Ballerup Kommune Jesper Würtzen, borgmester i Faaborg-Midtfyn Kommune Hans Stavnsager, borgmester i Roskilde Kommune Tomas Breddam, borgmester i Gladsaxe Kommune Trine Græse, borgmester i Slagelse Kommune John Dyrby Paulsen, borgmester i Høje-Taastrup Kommune Michael Ziegler samt direktør og medstifter af NaboGO Kasper Dam Mikkelsen.

Hvor mange elbiler kan vi tælle til? I september præsenterede Eldrup-kommissionen sit forslag om at sænke CO₂-udledningen ved at øge antallet af elbiler i Danmark. Siden har debatten i høj grad handlet om, hvor mange elbiler vi skal have, som supplement til diesel- og benzinbiler, og hvornår de skal trille rundt på vejene.

Kollektiv trafik

Diskussionens præmis er altså, at vi skal have flere biler, og de skal køre på el. Men er det en farbar vej, hvis man blot øger antallet af biler i Danmark? Danmarks Statistik forventer, at antallet af biler stiger med 600.000 frem mod 2030, hvilket mere end antyder, at vi selv med flere elbiler ikke gør en nævneværdig forskel på vores klimaaftryk for persontransporten i de kommende år.

Dertil kommer, at bilister ifølge Vejdirektoratet spilder 77 millioner køretøjstimer årligt på grund af trængsel. Spildte timer i trafikken opgør Dansk Industri til en værdi på over 20 milliarder kroner årligt for bilister og over 2 milliarder for kunderne i busserne. DTU's Transportvaneundersøgelse viser også, at der i myldretiden kun sidder én person i 95 procent af bilerne. Det er en meget dårlig udnyttelse af både vejenes og køretøjernes kapacitet.

Ordet transportspild opsummerer, hvad der er på spil - at vi spilder ressourcer i transportsektoren med den dårlige udnyttelse af kapaciteten. Ligesom vi har gjort op med madspild, skal vi tage kampen op mod transportspild, og det gør vi ved, at flere transporterer sig sammen.

Hvis vi kan få én ekstra person i alle personbiler, falder antallet af biler med næsten 50 procent. Samkørsel er ligesom flere cyklister og styrket kollektiv transport et stærkt middel, som løser mange problemer. Ud over de oplagte effekter på CO₂, luftforurening og tidsforbrug, vil samkørsel give mere mobilitet, mindske behovet for parkeringspladser, og der bliver bedre plads til byliv og andre transportformer. Endelig kan samkørsel supplere kollektiv transport i områder, hvor der er langt mellem husene, eksempelvis ved at give hinanden et lift til nærmeste togstation eller stoppested.

Og vi er mange kommuner, regioner og trafikselskaber i hele landet, som allerede er i gang med at fremme samkørsel.

Det er dog helt åbenlyst, at samkørsel ikke kan eller skal stå alene - det skal tænkes ind som en del af kollektiv transport, for så vil vi samlet set opnå et bedre alternativ til kørsel alene i egen bil. Her viser for eksempel Movia og Nordjyllands Trafikselskab (NT), at man hilser samkørsel velkommen med konkrete investeringer i samarbejde med en samkørselsudbyder, der har udviklet appen NaboGO til samkørsel i hverdagen, som supplement til den kollektive transport. Med andre ord: Når der er flere varer på hylderne i den kollektive transport, bliver det mindre presserende at købe egen bil - eller bil nummer to eller tre.

NaboGO app'en fungerer i princippet over hele landet. Men den fungerer bedst i de 11 kommuner, hvor der er indgået aftale med kommunen og i de områder, hvor der er aftaler med trafikselskaberne. Her er der oprettet digitale mødesteder, og der er flest brugere tilknyttet appen. Samarbejdet er under videre udvikling.

Nordjyllands Trafikselskabs bestyrelsesformand, Nuuradiin Hussein, har sat ord på motivationen for at fremme samkørsel:

"Al forskning viser, at jo mere vi rejser sammen, jo større er tilbøjeligheden til at anvende den kollektive transport. Derfor vil vi opfordre nordjyderne til i større udstrækning at hjælpe hinanden, også i forhold til kørsel."

Ifølge Movia's bestyrelsesformand Kirsten Jensen er mindre trængsel og grøn omstilling en hjørnesten i den mobilitetsplan, der er aftalt mellem Movia, kommunerne og regionerne på Sjælland. For Movia er samkørsel derfor integreret i ambitionen om at skabe god mobilitet på hele Sjælland, så der er tilbud til de mange borgere, som ikke ejer en bil, og heller ikke bare kan købe en. At rejse effektivt og nemt sammen med andre er Movia meget optaget af.

Hvordan når vi målet? Svaret er adfærd. Væk med tunnelsyn på bilejerskab, hæv blikket og vælg blandt de mange muligheder, som findes. Vi skal være mobilister, ikke bilister. Bilen må selvfølgelig gerne trille ud i myldretiden, men fyld sæderne op. Nogle gange kan bilen blive stående i garagen til fordel for et lift med én, som kører forbi og skal samme vej. På vejen hjem tager man måske en bus eller et tog i kombination med et lift til hjemadressen. I godt vejr er en elcykel måske en bedre løsning.

Kollektiv trafik

En af dem, der en gang imellem tager et samkørsels-lift den ene vej og kollektiv transport den anden, er Michael Suhm, som arbejder i Ballerup:

“Jeg oprettede mig i appen som pendler, der søger lift. Og så fandt jeg ud af, at en af mine kolleger bor et stenkast fra mig i Roskilde, og han udbyder lift. Vi har kørt sammen mange gange til og fra arbejde. Det sparer jeg tid på, 25-40 minutter pr. vej, og så er det rart at kunne slappe lidt af.” Det er netop en central pointe, at bordet ikke fanger, når man kører sammen - man kan frit vælge mellem flere muligheder”.

Region Hovedstaden er i gang med at fremme samkørsel blandt de ansatte. Der er et oplagt behov for samkørsel til Regionsgården, som ligger lidt uden for Hillerød, hvor ca. 20 procent af medarbejderne nu er på samme samkørselsplatform. Medarbejderne kørte oprindeligt mest sammen mellem København og Hillerød, men efterhånden er der lift til hele Storkøbenhavn, Roskilde, Frederiksværk med mere. I 2021 bliver samkørsel lanceret på regionens hospitaler, og derefter rulles samkørsel ud til borgere i Region Hovedstaden.

Der skal økonomi til for at skabe reelle adfærdsforandringer, og derfor støtter Region Sjælland, Region Nordjylland og Region Hovedstaden kommuner og trafikskaber, som arbejder strategisk med samkørsel.

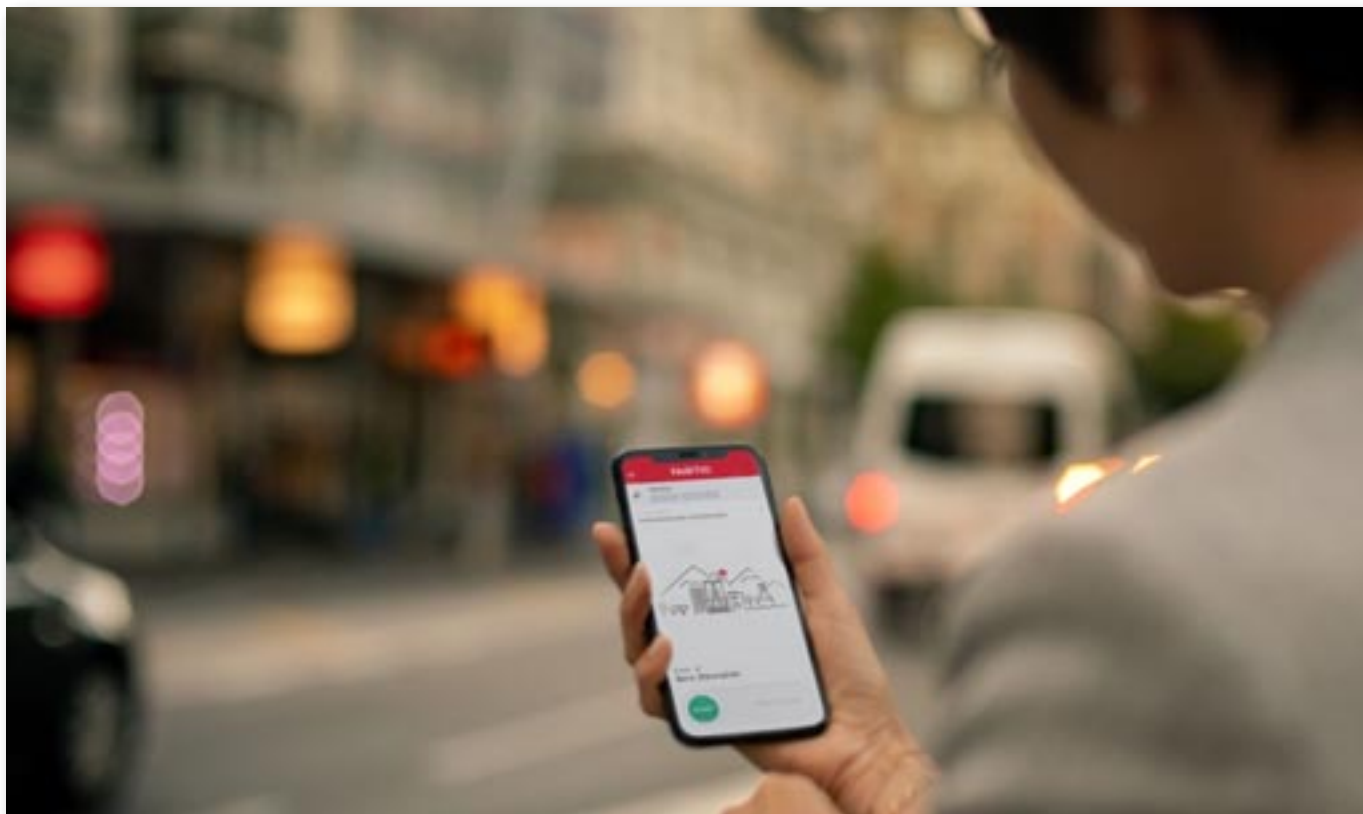
Kommuner over hele landet er godt i gang med at engagere uddannelsesinstitutioner, virksomheder og landsbyer. Et eksempel er Faaborg-Midtfyn Kommune, som startede med landsbyen Ferritslev. Her hørte borgerne over fire dage i oktober om samkørsel og oprettede sig som brugere, der enten efterspørger eller tilbyder lift. Ferritslev har ikke så god forbindelse med kollektiv transport, så mange kører bil. Nogle af bilisterne udbyder nu lift, så der på hverdage er flere direkte 'afgange' til Faaborg, Middelfart, Odense og Nyborg - med mulighed for at stå af og på undervejs. På den måde bliver landsbyens biler en slags mikrobusser, der skaber forbindelser på kryds og tværs af Fyn. En anden væsentlig gevinst er, at samkørsel på landet giver færre biler i byerne, i dette tilfælde blandt andet Odense.

Virksomheder melder sig også på banen, for hvis kollegerne begynder at køre sammen til og fra arbejde, bliver arbejdspladsen naturligvis lettere tilgængelig. Det er i øvrigt et godt budskab, når man skal tiltrække nye medarbejdere. Mange virksomheder har et lavpraktisk problem med mangel på p-pladser, hvilket samkørsel kan afhjælpe. Muligheden for at man som virksomhed kan nedbringe CO₂-udslip og luftforurening er ofte en stærk motivation.

Vaner er fastgroede og svære at rykke, så det er ikke en let sag at ændre danskernes hverdagstransport. Men Danmark er et godt sted at starte, for vi er meget digitaliserede - næsten alle har en smartphone i lommen. Kulturelt kan vi måle en høj grad af tillid til andre mennesker, hvilket gør det lettere at åbne bildøren for en, man ikke kender (endnu). Og så er der god kollektiv transport, så der vil ofte være alternativer til samkørsel.

Nu er det tid til, at Christiansborg melder sig mere på banen. Derfor foreslår vi, at politikerne nytænker vores transportsystem, så det bliver nemmere at være mobilist. Fx via økonomiske incitamenter for klimavenlige valg og infrastruktur, der favoriserer samkørsel.

Lad os sammen hæve blikket i forbindelse med klimaforhandlingerne og skabe rammer, der gør det nemt og enkelt, at flere rejser sammen - hvad enten det er i bil, bus eller tog. Vi er i hvert fald med på at gøre vores del af arbejdet.



FAIRTIQ? Hvad er nu det...

FAIRTIQ er - kort fortalt - en mobil app, der giver mulighed for at bruge offentlig transport, både tog, metro og bus, uden at skulle bekymre sig om hvor og hvilke billetter man skal købe

Af Rols Brems

FAIRTIQ er udviklet i 2016 i Bern i Schweiz af Gian-Mattia Schucan, der er tidligere kommerciel direktør ved de schweiziske jernbaner, SBB.

SBB havde nogle år forinden arbejdet på at udvikle et system med personkending, men det krævede, at man udstyrede busser eller tog med kameraer ved dørene til at registrere passagerer, der kom ind - og senere registrerede, når de forlod køretøjet ved deres rejses slutning. Det blev dog aldrig en realitet, hovedsageligt på grund af hardwareomkostningerne, som krævede store investeringer. Derudover er der vedligeholdelse af udstyr og de udfordringer, der kan være med ansigtsgenkendelse, hvis man på en kold dag er viklet ind i et tørklæde, bærer religiøs hovedbeklædning etc.

FAIRTIQ kræver blot en smartphone, og at brugeren downloader en app, samt lader sig registrere med navn, alder, betalingsoplysninger og ikke mindst et telefonnummer.

Systemet kræver ingen faste installationer i transportmidlerne og arbejder ud fra GPS og andre positionssensorer i smartphonen. Det betyder, at brugeren ikke behøver at købe en billet på forhånd, angive sin destination eller sætte sig ind i de regionale forskelle på den offentlige trafik.

- Når rejsen påbegyndes "swiper" man til højre i sin FAIRTIQ app og herefter behøver man ikke at foretage sig mere,

Kollektiv trafik

før rejsen er helt færdig. Her "swiper" man så til venstre, og alle oplysninger om rejsens tid, længde og pris kommer op. Man vil altid blive opkrævet den bedste tilgængelige pris for rejsen. Det har ingen betydning hvis man skifter retning, eller om man skifter mellem tog, busser og sporvogne, fortæller FAIRTIQ's nordiske repræsentant, Søren Sørensen, der har en fortid hos DSB, hvor han var med til at implementerer Rejsekortet.

Det er ud fra smartphonens position, der viser hvor og hvilke transportmidler, der benyttes, betalingen fastlægges. Og skulle man glemme at "swipe" ved rejsens ophør, får man en advarsel på sin smartphone, når man ikke længere er i nærheden af en bus eller et tog i den kollektive trafik.

FAIRTIQ videresælger ikke oplysninger om kundens rejsemønster, noget som eksempelvis Google gør, men som mange forbrugere ikke er klar over.

- Det tog 10 år inden Rejsekortet var helt landsdækkende, siger Søren Sørensen. Han peger på, at Fairtiq var landsdækkende i Schweiz på under to år. Herefter er Lichtenstein og de første regioner samt ÖBB i Østrig kommet med, og det er nu udbredt til flere regioner og byer i Tyskland med blandt andet Flensborg på den anden side af grænsen til Danmark. I alt 43 regioner abonnerer på FAIRTIQ, fortæller Søren Sørensen.

I systemet tilknyttet app'en er alle stoppesteder og stationer lagt ind med koordinater, så rejsen registreres løbende. Det er "Pay as you go"

Løber man tør for strøm under rejsen, kan betaling ikke længere dokumenteres. Det samme gælder iøvrigt alle andre mobilbillettyper. Ved at sætte smartphonen til at lade op med det samme, kan rejseregistreringen i FAIRTIQ genoptages.

- Det er dog altid en god ide at have strøm nok på sin smartphone også for underholdning eller arbejde under rejsen, siger Søren Sørensen.

Kontrol foretages på samme måde, som trafikskabet iøvrigt checker mobilbilletter ved scanning af en barcode.

Som ved de fleste systemer, der skal være enkle og lette, er systemet baseret på tillid.

Der er ikke i systemet taget højde for indcheckning af flere personer på samme billet endnu, men der arbejdes på det.

FAIRTIQ kan også håndtere loft for betaling af rejsen, så kunden ikke kommer til at betale mere end prisen for en dagsbillet eller endda et månedskort. Det enkelte trafikskab bestemmer selv, hvor automatisk billettering skal være i deres område. I Göttingen i Tyskland lader man eksempelvis betalingen for rejsen ske i forhold til afstanden i luftlinie.

I 2018 modtog FAIRTIQ i Schweiz en pris som den bedste servicevirksomhed.

FAIRTIQ har efter min mening en klar fordel for både kunder og trafikskaber, for kunderne for en enkel og gennemskuelig rejse, for trafikskaberne, en hardware fri løsning der ikke kræver dyre installationer med efterfølgende service og reparationer.

FAIRTIQ har efter min mening en klar fordel for både kunder og trafikskaber, for kunderne for en enkel og gennemskuelig rejse, for trafikskaberne, en hardware fri løsning der ikke kræver dyre installationer med efterfølgende service og reparationer.

Undersøgelse beskriver den kollektive transport i en corona-tid

Isolation, hjemmearbejde og skolelukninger har betydet færre passagerer i bus og tog i hele Europa, og mange har frygtet turen med kollektiv transport. En undersøgelse gennemført af BEUC, der er en paraplyorganisation for 44 europæiske forbrugerorganisationer, har set på situationen i 11 europæiske lande - deriblandt Danmark

Undersøgelsen - Corona-situationen og mobilitetsvaner hos befolkningen i 11 europæiske lande - viser blandt andet:

Gennemsnittet af de 11 lande viser, at:

- 47 procent forventer, at deres arbejde vil tillade brug af hjemmearbejde efter Covid-19
- 17 procent forventer at rejse mindre efter Covid-19, 12 procent forventer at rejse mere, mens resten vil rejse i samme omfang som før Covid-19
- 21 procent forventer at bruge bilen mere efter Covid-19
- 14 procent forventer at cykle mere
- 68 procent anser kollektiv transport (i byer) som usikker i forhold til smitterisiko

BEUC anbefaler på baggrund af tallene, at de nationale myndigheder arbejder for at forhindre, at store dele af brugerne af den kollektive transport skifter til bilen.

Interesserede kan se, hvordan Danmark er placeret i undersøgelsen, som kan hentes [her](#):

Chauffører fik Handicappris i Svendborg

Torsdag 3. december blev årets Handicappris i Svendborg kommune uddelt i byrådssalen på Rådhuset i Svendborg. Handicaprådet havde valgt at tildele handicapprisen 2020 til chaufførerne ved Vester Skerninge Bilerne

- Chaufførerne går altid til deres daglige arbejde for ældre borgere og borgere med handicap på sikker og kyndig vis, og har i denne tid har varetaget sikkerheden omkring transport forbilledligt med indlevelse, tryghed og højt humør, skriver Svendborg Kommune.

Handicaprådet i Svendborg Kommune ønsker at anerkende chaufførerne, fordi det er dem, der i kraft af deres professionalisme har gjort særlige tiltag i denne tid.

Temaet for indstillingen til prisen var "Foreninger eller privatpersoner, der har lavet nogle særlige tiltag for borgere med handicap i forbindelse med COVID-19". Ud over æren modtager består Handicapprisen en skulptur af en af Svendborgs lokale kunstnere Sabine Jensen.

Der var tre kandidater til prisen. Tandemklubben Sydfyn, Grønnemoseværkstederne og chaufførerne ved Vester Skerninge Bilerne.



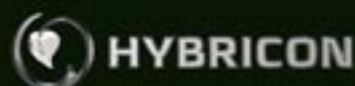
INNOVATION FOR A BETTER WORLD

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 kundekrav på de nordiske markeder.

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





El-busser skal køre på regional rute

To regionale busruter i det nordvestlige Jylland skal i en toårig pilotperiode betjenes med el-busser. Det har et enigt regionsråd i Region Midtjylland besluttet. Med beslutningen afsatte regionsrådet 1,6 millioner kroner til pilotprojektet

Målet med projektet er at samle erfaringer med regional busdrift med el-busser i stedet for dieselbusser. Projektet omfatter strækningerne Lemvig-Struer (rute 33) og Lemvig-Holstebro (rute 24). På regionsrådsmødet blev behovet for viden om el-busdrift understreget.

Region Midtjylland har som mål, at den regionale kollektive busstrafik skal være CO₂-neutral senest i 2030. For nylig indgik regionen på linie med de øvrige regioner en klimasamarbejdsaftale med S-Regeringen på transportområdet.

Heri hedder det blandt andet, at der skal være:

- CO₂-neutrale busser i alle nye udbud af busser på regionale ruter fra 2021 under forudsætning, at der er økonomi til rådighed
- Pilotprojekter med elbusser

Når der er brug for et pilotforsøg i samarbejde med Midttrafik skyldes det, at el-busser på lange regionalruter vil

kræve forholdsvis mange ladestandere og ophold på ruterne med den nuværende batteriteknologi. Derfor er det vigtigt at teste rækkevidden for elbusser, som i dag findes flere steder på bybusruter, men altså ikke på regionalruter.

Målet er, at forsøget skal afklare, om der de kommende år er grundlag for at udbrede el-busser på flere af regionens ruter.

Når opgaven har været i udbud i 2021, er det planen, at el-busser på de to vestjyske ruter kommer i gang ved køreplansskiftet 2022.

Det er en forudsætning, at der kan leveres elbusser, og at ladeforholdene kommer på plads.

Finansloven har 75 millioner kroner til grøn omstilling af busser

Finansloven for 2021 indeholder en bevilling på 75 millioner kroner til at dække en del af meromkostningerne ved grøn omstilling af busser for regioner og kommuner. Pengene er lagt i en grøn buspulje og skal bidrage til, at der kommer flere grønne busser i regionerne og i ø-kommuner

Opgjort i antal busser er der tale om, at 146 busser fremover kommer til at køre grønnere. Med midler fra puljen understøttes projekter til omstilling af i alt 25 elbusser samt 121 busser, der skal køre på hvo-biodiesel.

- Transportsektoren står for en stor del af CO₂-udledningen i Danmark, og skal vi nå vores målsætning om en reduktion på 70 procent CO₂ i 2030, så må vi understøtte den grønne omstilling i hele landet. Derfor giver vi en økonomisk hjælpende hånd til regionale busruter og busser i ø-kommuner til at dække en del af de meromkostninger, der følger med grøn omstilling af busser, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Det er Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen, der administrerer buspuljen, og styrelsen modtog 12 ansøgninger, heraf ni regionale ansøgninger og tre ansøgninger fra ø-kommuner.

Forud for aftalekredsens beslutning om udmøntning af puljen har Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen vurderet ansøgningerne på baggrund af følgende kriterier:

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

Partierne bag finansloven har besluttet at udmønte midler til ti ansøgninger. Alle tre ø-kommuner modtager midler fra puljen, mens syv regionale ansøgninger ligeledes tildeles midler.



Transportministeren åbnede landets første landsdækkende HVO-buslinje

Transportminister Benny Engelbrecht (S) var æresgæsten, da Kombardo Expressen for første gang sendte én af sine busser fra Aarhus til København afsted på HVO 100 - et biodieselsprodukt, som udleder op til 90 procent mindre CO₂ end traditionel diesel. Benny Engelbrecht kunne lide, hvad han så og hvad han lærte om Kombardo Expressens samt Herning Turists ambition for sin grønne omstilling

- Regeringen er allerede langt med at lave aftaler om omstilling af den kollektive bustrafik, og vi skal bruge alle værktøjer for at nå målet om en 70 procents reduktion af CO₂-udledning i 2030. Derfor er jeg også rigtig glad for, at de private fjernebusser rykker. Ved at skifte til HVO diesel regner Herning Turiist med at spare omkring 1500 ton CO₂ og bliver dermed et grønnere valg, sagde ministeren.

Kombardo Expressen kører fremover på fossilfri HVO 100 fra energiselskabet Circle K.

Kombardo Expressen's op mod 19.000 årlige busture vil fremover blive kørt på HVO-biodiesel fra Circle K. HVO står for Hydrogeniseret-Vegetabilsk-Olie, og HVO 100 fra Circle K er et produkt lavet af genanvendt madolie (for eksempel fritureoile – bedre kendt som UCO eller Used Cooking Oil), som derfor er 100 procent fri for fossilt olie.

Molslinjens administrerende direktør, Carsten Jensen sidder som næstformand i klimapartnerskabet for Det Blå Danmark. Han er glad for at kunne tage dette væsentlige skridt for Kombardo Expressen.

- En million liter almindelig diesel erstattes nu af et langt mere klimavenligt alternativ. Det gør en forskel for vores virksomhed, og det er godt at kunne sætte handling bag ordene om grøn omstilling, siger Carsten Jensen.

Et skridt i en grønnere retning

Kombardo Expressen er Molslinjens hurtigbuskoncept, som udføres i et tæt samarbejde med Herning Turist. Cirka 500.000 passagerer kører årligt med ruten, og det svarer til knap 400 busser, som i alt kører knap 6 millioner kilometer om året.

- Kombardo Expressen er én af landets mest populære ruter, som anvendes af cirka en halv million danskere hvert år. Det er mange timer på vejene, mange kilometer og meget brændstof, så der er en kæmpe gevinst for klimaet og samfundet i at gå over til HVO". Derfor vil al vores turist- og bestillingskørsel også lægges over til HVO, siger direktør Ronny Gasbjerg fra Herning Turist.

Hos Circle K Danmark er der også begejstring for den nye aftale med Kombardo Expressen og Herning Turist. Aftalen er virksomhedens største indtil videre, men den første af mange, vurderer virksomheden, som mener HVO er et skridt på vejen mod en CO2-neutral transportsektor.

- Vi er glade for, at vi tre virksomheder har fundet sammen om denne løsning til Kombardo Expressen. Vi mener, HVO-diesel er et skridt i den rigtige retning mod en grøn omstilling af transportsektoren, og Molslinjen og Herning Turist viser vejen for den kollektive persontransport, siger Kresten Nordborg Jensen, Senior Manager - Head of Key Accounts fra Circle K Danmark.



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!

EU-Kommissionen:

Batterier skal være bæredygtige og passe til en cirkulær og klimaneutral økonomi

EU-Kommissionen foreslår at modernisere EU-lovgivningen om batterier og sætter dermed gang i det første initiativ blandt de tiltag, som blev bebudet i marts i handlingsplanen for den cirkulære økonomi. EU-Kommissionen fremhæver, at batterier, der er mere bæredygtige i hele deres livscyklus, er afgørende for målene i den europæiske grønne pagt og vil bidrage til den nulforureningsmålsætning, som er fastsat i pagten

Batterier, der er mere bæredygtige i hele deres livscyklus, fremmer konkurrencedygtig bæredygtighed og er nødvendige for grøn transport, ren energi og for at opnå klimaneutralitet senest i 2050. Forslaget imødekommer de sociale, økonomiske og miljømæssige spørgsmål i forbindelse med alle typer batterier.

Batterier, der bringes i omsætning i EU, bør blive bæredygtige, højtydende og sikre i hele deres livscyklus. Det er ensbetydende med batterier, der fremstilles med den lavest mulige miljøpåvirkning ved hjælp af materialer, der er fremskaffet under fuld overholdelse af menneskerettighederne samt sociale og økologiske standarder. Batterier skal være holdbare og sikre, og når de er udtjent, bør de omdannes, genfremstilles eller genanvendes, og værdifulde materialer skal tilbageføres til økonomien.

Fremme af konkurrencedygtig bæredygtighed i Europa

EU-Kommissionen foreslår obligatoriske krav til alle batterier (Det vil sige industri-, bil- og elkøretøjsbatterier samt bærbare batterier), der bringes i omsætning i EU. Krav såsom anvendelse af materialer, der er udvundet på ansvarlig vis og under begrænset anvendelse af farlige stoffer, minimumsindhold af genanvendte materialer, kulstoffodaftryk, ydeevne, holdbarhed og mærkning samt opfyldelse af indsamlings- og genanvendelsesmålene er afgørende for udviklingen af en mere bæredygtig og konkurrencedygtig batteriindustri i hele Europa og i hele verden.

Skabelsen af retssikkerhed vil desuden bidrage til at frigøre store investeringer og øge produktionskapaciteten for innovative og bæredygtige batterier i og uden for Europa for at reagere på det hurtigt voksende marked.

Minimering af batteriers miljøpåvirkning

De foranstaltninger, som EU-Kommissionen foreslår, vil gøre det lettere at opnå klimaneutralitet senest i 2050. Bedre og mere effektive batterier vil yde et vigtigt bidrag til elektrificeringen af vejtransporten, hvilket vil reducere emissionerne herfra betydeligt, øge udbredelsen af elektriske køretøjer og fremme en større andel af vedvarende energikilder i EU's energimiks.

Med forslaget sigter EU-Kommissionen også mod at sætte skub i batteriværdikædernes cirkulære økonomi og fremme en mere effektiv anvendelse af ressourcer med henblik på at minimere batteriers miljøpåvirkning. Fra 1. juli 2024 skal det kun være muligt at bringe genopladelige industrielle og elektriske bilbatterier, for hvilke der er udarbejdet en erklæring om CO₂-fodaftryk, i omsætning.

For at lukke kredsløbet og bevare værdifulde materialer, der anvendes i batterier, så længe som muligt i den europæiske økonomi, foreslår EU-Kommissionen, at der fastsættes nye krav til og mål for indholdet af genanvendte materia-

ler samt indsamling, behandling og genanvendelse af udtjente batterier. Det vil sikre, at industri-, bil- og elkøretøjsbatterier ikke går tabt for økonomien, når de er udtjent.

For at forbedre indsamlingen og genanvendelsen af bærbare batterier væsentligt bør den nuværende indsamlingsprocent på 45 procent stige til 65 procent i 2025 og 70 procent i 2030, således at de batterimaterialer, der bliver anvendt i hjemmene, ikke går tabt for økonomien. Andre batterier - industri-, bil- eller elkøretøjsbatterier - skal alle indsamles. Alle indsamlede batterier skal genanvendes, og der skal opnås et højt genanvendelsesniveau - navnlig for værdifulde materialer såsom kobolt, litium, nikkel og bly.

Den foreslåede forordning fastlægger en ramme, der vil gøre det lettere at omdanne batterier fra elektriske køretøjer, således at de kan få nyt liv - eksempelvis i form af stationære energilagringssystemer eller integration i el-nettene som energiresourcer.

Brugen af nye it-teknologier vil være afgørende for sikker datadeling, øget gennemsigtighed på batterimarkedet og store batteriers sporbarhed gennem hele deres livscyklus. Det vil gøre producenterne i stand til at udvikle innovative produkter og tjenester som led i den dobbelte grønne og digitale omstilling.

Med sine nye standarder for batteriers bæredygtighed vil EU-Kommissionen også fremme den grønne omstilling globalt og fastlægge en plan for yderligere initiativer inden for rammerne af sin politik for bæredygtige produkter.

Siden 2006 har batterier og udtjente batterier været reguleret på EU-plan i henhold til batteridirektivet fra 2006. Det er ifølge EU-Kommissionen nødvendigt at modernisere rammerne på grund af ændringer i socioøkonomiske forhold, markeder og anvendelsesmuligheder for batterier samt teknologiske udviklinger.

Efterspørgslen efter batterier stiger hurtigt og forventes at blive 14-doblet frem mod 2030. Det skyldes hovedsagelig, at elektrisk transport i stigende grad gør dette marked til et strategisk marked på globalt plan. En sådan eksponentiel vækst i efterspørgslen efter batterier på globalt plan vil føre til en tilsvarende stigning i efterspørgslen efter råstoffer, hvilket skaber behov for at minimere deres miljøpåvirkning.





Transportmesse i Herning udskydes til efteråret 2021

Transport 2021, der efter planen skulle have været afholdt i MCH Messecenter Herning i april næste år, bliver udsat til 16.-18. september 2021, da transportbranchen fortsat ønsker et mødested i 2021. Baggrunden for udsættelsen er blandt andet, at flere koncerner ikke planlægger nogen messeaktivitet i første halvdel af 2021 samt uvisheden om corona-restriktionernes omfang i april - og dermed mulige begrænsning for messens besøgstal. Den seneste messe i foråret 2019 blev besøgt af 30.427 mennesker

- Udsættelsen til september sker i respekt for corona-situationen og i tæt dialog og samarbejde med branchen og messekomitéen, hvis ønsker og behov er afgørende for tidspunktet for en messe. Med til beslutningen hører et medansvar for udstillernes lange forberedelsestid og investering i messen, siger administrerende direktør i MCH A/S, Georg Sørensen, der var projektleder på den første transportmesse i Herning i 1988.



#OMN1BU25E

125 years of Mercedes-Benz Buses

I Direkte forbindelse. Siden 1895. På vej ind i fremtiden.

Mercedes-Benz busser har været partneren ved din side i 125 år.

Vi kører altid ned ad nye veje for at bringe dig til dine destinationer. I anledning af vores 125 års jubilæum, ser vi tilbage på vores udviklingsrejse. En rejse der fortsætter langt ind i fremtiden. Lær mere om historien omkring busser på: https://www.mercedes-benz-bus.com/da_DK/brand/news/2020/125-years-buses.html

Mercedes-Benz
The standard for buses.



Materiel

- Personligt værdsætter jeg den store dedikation og det stærke fællesskab omkring Transport-messen. Sammen ser vi nu frem til september 2021 og til i fællesskab at samle hele transportbranchen for 16. gang i MCH, siger Georg Sørensens.

Hos MCH mærker man, at det personlige møde er savnet. Udstillerne ser frem til at møde deres kunder og samarbejdspartnere igen, og det vækker også glæde hos den projektansvarlige for messen.

- Opbakningen er både særdeles værdsat og nødvendig, og vi oplever en samlet transportbranche, der vil messen, så vi ser nu frem til at fortsætte de gode dialoger og til sammen at planlægge en bred, tryk og stærk messe til september, siger projektleder i MCH Nikolaj Jørgensen.

Michael Nielsen, administrerende direktør, Dansk PersonTransport, der er en af samarbejdspartnerne bag transportmesserne i Herning fremhæver, at Transport-messen har en kæmpestor betydning for Dansk PersonTransport og organisationens bus-, taxi- og flexvognmandsmedlemmer.

- Vi har tradition for at afholde vores årsmøde som en integreret del af Transport-messen. Vi har vores egen udstillingshal, hvor Persontransporten vises frem, så Transport-messen betyder rigtig meget, og vi ser frem til at deltage også selvom messen helt forståeligt bliver udskudt til september 2021, siger Michael Nielsen.

Transport 2021 gennemføres 16.-18. september 2021 i MCH Messecenter Herning og byder på tre dage med udstillere fra hele branchen, kåringer, konkurrencer, aktiviteter og konferencer i trygge rammer.

I foråret 2019 samlede Transport 2019 i alt 375 udstillere og blev besøgt af 30.427 mennesker.

Energiselskab åbner AdBlue-tank i Aalborg

Fremover kan lastbil- og buschauffører, der kører i Aalborg-området, tanke AdBlue på energiselskabet OK's Truck Diesel station på Ny Kærvej i den sydlige del af Aalborg. - Det er vigtigt for os at give kunderne mulighed for at tanke AdBlue på de fleste af vores Truck Diesel stationer, og på den måde gøre det nemmere for dem, siger kædechef for Truck Diesel stationerne i OK, Henrik Bruun

- Vi har manglet en stander til AdBlue på Ny Kærvej i Aalborg gennem længere tid. Det er en station, vi har haft gennem mange år, og nu åbnede muligheden sig for også at etablere en AdBlue-tank på matriklen. Det håber vi, kunderne tager godt i mod, da det er et produkt, vi kan se, at flere og flere bruger, siger Henrik Bruun.

Skærpede EU-miljøkrav til udstødningsgasser fra dieselmotorer - blandt andet til indholdet af NOx-forbindelser - har øget efterspørgslen på additivet AdBlue de seneste år, og derfor har OK også installeret AdBlue standere på langt de fleste centralt placerede Truck Diesel stationer i Danmark.

FABRIKSNYE DEMOBUSSE

3 GODE TILBUD – TIL HURTIG LEVERING

Ved at vælge en fabriksny Scania demobus vil du ikke kun bidrage til et bedre miljø, men også gøre en god investering. Uanset hvilken type busdrift du beskæftiger dig med, kan Scantias busser og turistbusser hjælpe dig med at forbedre effektivitet, brændstofforbrug og produktivitet.

Vi har tre rigtig gode tilbud til dig på nogle af vores flotte og luksuriøse turistbusser, der løfter din forretning til det næste niveau.

Kontakt Dan Schroeder på 25 51 80 83 for mere information. Der er mulighed for attraktiv leasing og serviceaftale.

SCANIA TOURING HD TURISTBUS 13,7 M – SUPER LUKSUS

SÆDEKAPACITET: 53+1+1 KIEL luksusstole
DRIVLINE: 450HK Euro6 Pure SCR, 12-trins Opticruise
SIKKERHED: AEB, ACC, ESP, LDW
UDSTYR: TM køkken, toilet, sovekabine, USB, 220V, DVD m. 2 monitører, køleskabe, fjernbetjente bagagelemme, gulv med træ-finish + m.m.



SCANIA TOURING HD TURISTBUS 13,7 M – SUPER LUKSUS

SÆDEKAPACITET: 57+1+1 KIEL luksusstole
DRIVLINE: 450HK Euro6 Pure SCR, 12-trins Opticruise
SIKKERHED: AEB, ACC, ESP, LDW
UDSTYR: TM køkken, toilet, sovekabine, USB, 220V, DVD m. 2 monitører, køleskabe + m.m.



SCANIA BEULAS JEWEL DOBBELTDÆKKER – SUPER LUKSUS

SÆDEKAPACITET: 83+1+1 luksusstole
DRIVLINE: 450HK Euro6 Pure SCR, 12-trins Opticruise
SIKKERHED: AEB, ACC, ESP, LDW
UDSTYR: Stort TM køkken, toilet, sovekabine, USB, 220V, DVD m. 4 monitører, køleskabe, fjernbetjente bagagelemme, gulv med træ-finish + m.m.





22 tyske el-busser skal køre i Skåne

I maj næste år vil tyske MAN levere 22 elektriske 12-meter MAN Lion's City E bybusser til busoperatøren Nobina Sverige AB, som vil sætte dem i regulær drift i Malmö. Der er tale om samme af samme slags, som den vi her på Magasinet Bus testede her i efteråret og beskrev i Magasinet Bus 11 - 2020. Med ordre på de 22 Lion's City E-busser får MAN skandinavisk premiere. Ordren betegnes som MAN's første større ordre på elektrisk bybusser

Med busserne bliver Nobina Sverige den første operatør i Skandinavien, der kører ud for at betjene kunder af alle slags med de nye støjsvage busser, der over for os her på Magasinet Bus har demonstreret, at de også er yderst behagelige at køre i.

Orden på de 22 elektriske MAN Lion's City til Nobina Sverige følger efter en ordre på 17 tilsvarende busser til trafik-selskabet VHH i Hamburg-Holstein. MAN satte gang i serieproduktionen af de elektriske busser i oktober på MAN's busfabrik i Starachowice i Polen.

Rudi Kuchta, der er chef for bus-enheden hos MAN Truck & Bus, siger, at der er en klar indikation på, at interessen for innovative og fremadrettede transportløsninger er stigende på et internationalt niveau.

De 22 elektriske MAN-busser skal leveres i maj næste år og ventes i drift midt i juni.

Interesserede kan læse Magasinet Bus' test af den elektriske MAN Lion's City E [her](#):

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,-



Ny MAN TGE 3.140 7 + F + G fra kr. 300.000,-

Konkurrencedygtigt alternativ til flexkørsel



Visigo Hyper



Med lift og plads til 8 kørestole

ISUZU Visigo Hyper med fuldautomatisk ZF gear & 320 HK

9,66 m. Euro 6 bus med forbedret brændstoføkonomi & 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



Chanette Mulvad er i løbet af corona-året 2020 blevet bekræftet i, at der er god idé i at have busser, der kan betjene flere forskellige kundegrupper.

Busvognmand har fokus på busser til flere opgaver:

- Corona-situationen har bekræftet idéen

I sidste nummer af Magasinet Bus kunne vi fortælle, at Holstebro Turistbusser har investeret i en ny Scania Interlink LD udrustet med toilet og køkken. Baggrunden er en kontrakt med Ringkøbing-Skjern Kommune om kørsel med skolebørn. Busvognmand Chanette Mulvad fortæller her, hvad der ligger grund for at investere i en bus med køkken og toilet til kørsel med skolebørn. Og hvorfor investeringen giver endnu mere mening i en corona-tid

Af Jesper Christensen

Chanette Mulvad forklarer, at hun har arbejdet med konceptet med at have busser, der er indrettet til flere forskellige opgaver, gennem de seneste fire-fem år. Med en kombi-bus, kan Holstebro Turistbusser eksempelvis levere det ønskede, når det gælder om at fragte skolebørn til og fra skole formiddag og eftermiddag og så betjene andre kunder på andre tidspunkter - om aftenen, i weekender og dage, hvor skolebørnene har fri.

Busrejser

Den aktuelle investering i den nye Scania Interlink LD er baseret på, at Holstebro Turistbusser, som for et par år siden overtog Højmark Turistfart, vandt et udbud på skolekørsel i Ringkøbing-Skjern Kommune. Den kontrakt bliver opfyldt med et par busser, som ikke er 100 procent bundet til opgaven.

- Det betyder, at vi kan bruge busserne til anden kørsel, siger Chanette Mulvad og forklarer, at hun de seneste fire-fem år har styret efter at få flere kombi-busser ind i flåden.

Hidtil har kombi-busserne hos Holstebro-virksomheden ikke været udstyret med køkken og toilet. Men de har alligevel kunnet bruges til mere end blot skolekørsel. I mange tilfælde bliver skolekørsel udført med busser, der har kørt deres på A-kontrakter for trafikelskaberne. Men det er ved at være en del af historien hos busvognmanden i Holstebro.

- Vi fokuserer på kombi-busser, der kan bruges til mere end skolekørsel, siger Chanette Mulvad og forklarer, at de eksisterende kombi-busser i Holstebro og Spjald er uden køkken og toilet.

- Men det skulle der være i den nye, siger hun og understreger, at med køkken og toilet kan den nye Scania Interlink sendes ud på længere ture og udflugter. Og dermed også være med til at give timer nok til at beskæftige en chauffør mere end halvdags - og til at finansiere bussen.

Og virksomheden kender allerede Scania Interlink-busserne. Og med en forkærlighed for det svenske mærke, var valget ikke så svært at træffe.

- Bussen blev bestilt længe for corona-tiden, siger Chanette Mulvad, som så kan tilføje, at corona-tiden har bekræftet, at idéen med kombi-busser ikke havde kurs mod et havari i grøftkanten, men pegede fremad på en model, der åbner dørene for at udnytte busserne endnu og for at betjene flere forskellige kundegrupper med samme bustype - kombi-busser - på landes gader og veje, hvor den eneste kant, de kommer tæt på, er kantsten.

Bussen er indrettet, så den både kan betjene skoler - og passagerer, der skal på lænegre ture.



Busrejser

- Skal man investere, så er det i min verden i noget, man kan bruge til forskellige ting, siger busvognmanden, der er anden generation i virksomheden i Holstebro, som hun overtog fra sin far Kristian Mulvad Madsen.

Med den nye kombi-bus, som grundlæggende kører med skolebørn i Ringkøbing Skjern Kommune i 20-25 timer ugentligt, kan Chanette Mulvad tilbyde udflugter og ture - eksempelvis fra Holstebro og til en koncert i København. For som hun siger til Magasinet Bus, der kommer dage efter corona-tiden, hvor der atter kommer gang i udflugter og ture til koncerter, fodboldkampe om meget andet af det, som var selvfølgeheder for et år siden - før verden stiftede bekendtskab med corona-virussen.

Og Chanette Mulvad kan som busvognmand med både rute- og turistikørsel konstatere, at mange turistbusser står stille rundt omkring.

- De skal helst ud at køre igen i 2021.

Men corona-tiden har ud over at bekræfte, at idéen med kombi-busser holde sig på vejen fremad, også understreget, at intet er givet, og at det, man troede var sikkert, kan forsvinde som usikker is om foråret.

Chauffører har taget corona-tiden roligt

Hos Holstebro Turistbusser, der også omfatter Højmark Turistfart i Spjald, har corona-tiden betydet en indskrænkning i arbejdsstyrken på tre-fire mand, så der i dag er 55 mand på lønningslisten.

Grunden til, at corona-tiden ind til nu har haft en begrænset indvirkning på arbejdsstyrken er dels sammensætningen af kørslen, som for en stor del er kontraktkørsel for Midttrafik og forskellige kommuner - dels sammensætningen af



Med et ille køkken kan chaufføren servere lidt mad og drikke - og bus-sen kan dermed bruges til længere udflugter.

Busrejser



Der er adgang til toilet i den nye Scania-bus.

medarbejdestaben, hvor en del tæller buschauffører, der også kan kalde sig pensionister. De har så holdt tilbage, så de yngre har kunnet holde deres timetal oppe.

Det er - blandt andet på baggrund af satsningen på kombi-busser - lykkedes at holde timetallet oppe hos de fleste chauffører.

- Jeg synes, vores chauffører har håndteret corona-situationen helt fantastisk, siger Chanette Mulvad og fremhæver, at hun som busvognmand og operatør har oplevet, at trafikselskabet og hendes egen organisation, Dansk Person-Transport, har støttet og er kommet med gode idéer til, hvordan busvognmændene og chaufførerne skulle håndtere den nye dagligdag med mundbind, visirer, afstand til passagerne, håndsprit og ekstra rengøring.

- Ingen panik, og de har indstillet sig på forholdene, siger hun og forklarer, at corona-tidens mundbind i den kollektive transport også er kørt ind på kontoret og værkstedet i det nye domicil på Rasmus Færchs Vej i Holstebro, hvor alle går med mundbind.

- Det er jo vigtigt, at vi passer på hinanden, siger hun og vurderer, at de daglige rutiner har fundet et fornuftigt leje - med masser af håndsprit og rengøring.

Busrejser

- Men jeg ønsker, at corona-tiden snart er ovre, siger hun og fortæller, at kun en enkelt chauffør hos Holstebro Turistbusser har været smittet med corona-virus.

Det var ikke mens, han var på arbejde, men i en uge hvor han havde været væk. Derfor udløste det ikke yderligere tiltag med hjemsendelser af kolleger og isolation.

- Han var ikke specielt syg, Han følte sig blot lidt sløj. Heldigvis, siger Chanette Mulvad, som understreger, at hun har en god fornemmelse af, at det er nogle fornuftige mennesker, der har fat i rattet i busserne, og som bruger deres sunde fornuft, når de skal styre og manøvrere gennem corona-tidens udfordringer - både de rent praktiske med rengøring, mundbind og sprit, men også de mere personlige, hvor man hver især må lægge begrænsninger på sin egne sociale relationer.

Ville købe en turistbus - købte en hel forretning

Siden vi her på Magasinet Bus besøgte Chanette Mulvad og Holstebro Turistbusser i anledning af en pris for god kundeservice, som Midttrafik uddelte i 2015, er aktiviteterne blevet suppleret med Højmark Turistfart.

- Det startede egentligt, da Bruno Jensen var forbi, og jeg spurgte, om han kendte nogen, der havde en brugt turistbus til salg, fortæller Chanette Mulvad og fortsætter.

- Snakken endte så med, at han sagde: I kan da bare købe min forretning.

Bruno Jensen var i den situation, at han ikke havde nogle, der kunne overtage forretningen den dag, han ville gå på pension.

Holstebro Turistbusser flyttede i 2019 ind i et nyt domicil på Rasmus Færchs Vej i Holstebros nordlige bydel.



Busrejser

1. juli 2017 blev Højmark Turistfart så en del af Holstebro Turistbusser med pladsen i Spjald små 30 kilometer syd for Holstebro i behold. Her er der tilknyttet fire busser til kontrakt-kørsel og tre-fire turistbusser plus seks-syv chauffører og en medarbejder, der er på kontoret tre dage om ugen.

- Vi flytter vores busser mellem Holstebro og Spjald efter behov, forklarer busvognmanden fra Holstebro, som i dag råder over i alt 43 busser, der giver arbejde til 55 medarbejdere alt i alt. Ud over den store gruppe chauffører tæller medarbejderstaben også hendes mand Flemming Madsen, hendes far Kristian Mulvad Madsen, der hjælper den faste mekaniker på værkstedet og så yderlige en medarbejder på domicilet på Rasmus Færchs Vej, som blev bygget og taget i brug 1. april 2019.

Medarbejderstaben er på grund af corona-tiden, som stort set har lagt al turistikørsel i dvale, skåret ned med tre-fire mand i forhold til december sidste år.

- Vi har været heldige, at vi har været fleksible på bemanningen, så vores turistchauffører har kunnet køre afløsning på rutebilerne. Og vi håber, at vi kan få nogle af chaufførerne tilbage, siger Chanette Mulvad med et tilbageblik på et år, der bare blev helt anderledes, end det tegnede til at blive for et år siden, da corona-virussen stort set var ukendt.

- Nu trænger vi til juleferie, men så er vi også klar til at tage endnu et par måneder eller tre med rengøring og endnu mere håndsprit, siger hun med håb i stemmen om et mere almindeligt forår 2021.

den nye Scania kører for Højmark Turistfart, som blev en del af Holstebro Turistbusser i 2017.



Antallet af dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken skal halveres

Færdselssikkerhedskommissionen udgav i begyndelsen af december en ny handleplan for 2021-2030. Planens formål er at øge trafiksikkerheden og indeholder en målsætning om at halvere dræbte og alvorligt tilskadekomne i trafikken frem mod 2030

Det betyder, at der i 2030 højst må blive dræbt 90 mennesker, og højst 900 må komme alvorligt til skade i henhold til de politiregistrerede trafikulykker. Derudover har Færdselssikkerhedskommissionen en supplerende målsætning om, at i 2030 må der højst komme 10.000 mennesker lettere til skade i trafikken på de danske veje.

De indsatsområder, der bliver fokuseret på, er følgende:

- Eneulykker
- Frontalkollisioner
- Krydsulykker
- Lette trafikanter
- Unge bilførere

I arbejdet med at gøre målsætningen realistisk, er der kommet over 70 forslag fra Færdselssikkerhedskommissionens medlemmer. Indsatsen er fordelt på seks overordnede kategorier:

- Undervisning og kommunikation
- Vejudformning og trafikregulering
- Lovgivning - sanktion og kontrol
- Køretøjer og sikkerhedsudstyr
- Data om ulykker
- Andet: Forskning og samarbejde

Eksempelvis er styrkelse af færdselsundervisning i skolerne en foreslået indsats, som fokuserer på at mindske både eneulykker, frontalkollisioner, krydsulykker, lette trafikanter og unge bilførere.

Interesserede kan læse mere om:

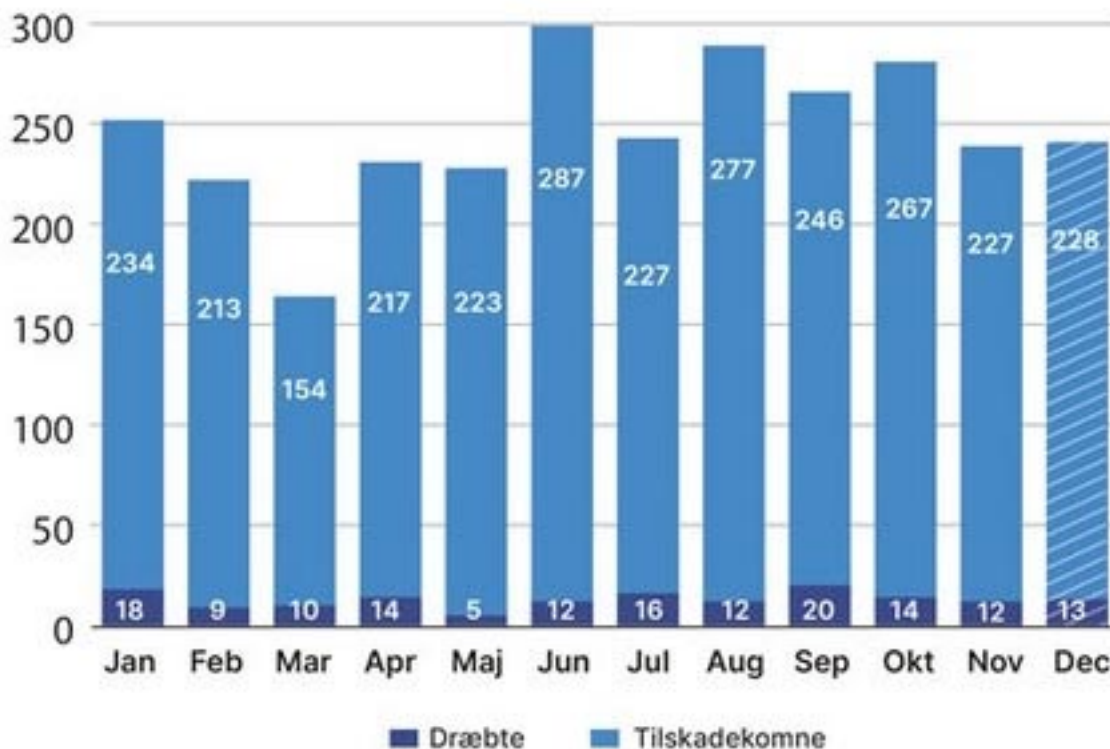
Handlingsplanen 2021-2030 **her**:

Færdselssikkerhedskommissionens arbejde **her**:

Om Færdselssikkerhedskommissionen:

- Færdselssikkerhedskommissionen består af en række myndigheder og organisationer, som Vejdirektoratet, Rådet for Sikker Trafik, Cyklistforbundet, FDM, Rigspolitiet og Færdselsstyrelsen
- Formandskabet for kommissionen udnævnes af transportministeren, og består i dag af formand Andreas Steenberg (R) og næstformand Kristian Pihl Lorentzen (V). Øvrige partier som er repræsenteret i Folketinget, inviteres til at deltage i Færdselssikkerhedskommissionens møder

Dræbte og tilskadekomne pr. måned i 2020



Antallet af dræbte pr. måned kan variere meget, da der er tale om relativt små tal. Det kan derfor være tilfældigt, at der eksempelvis var 14 dræbte i april og kun 5 dræbte i maj, selvom trafikken faldt markant i begge disse måneder. Men ser man på året samlet set, har der været væsentligt færre dræbte end i de foregående år.

2020 er på vej mod rekord lavt antal omkomne i trafikulykker

De foreløbige ulykkestal fra Vejdirektoratet viser, at 155 personer ind til nu har mistet livet, og cirka 2.800 personer er kommet til skade i trafikken i år. Dermed ser 2020 ud til at blive året med færrest trafikdræbte siden før 1930. Vejdirektoratet peger på, at udviklingen i høj grad hænger sammen med nedgangen i trafikken på vejene på grund af corona-restriktionerne

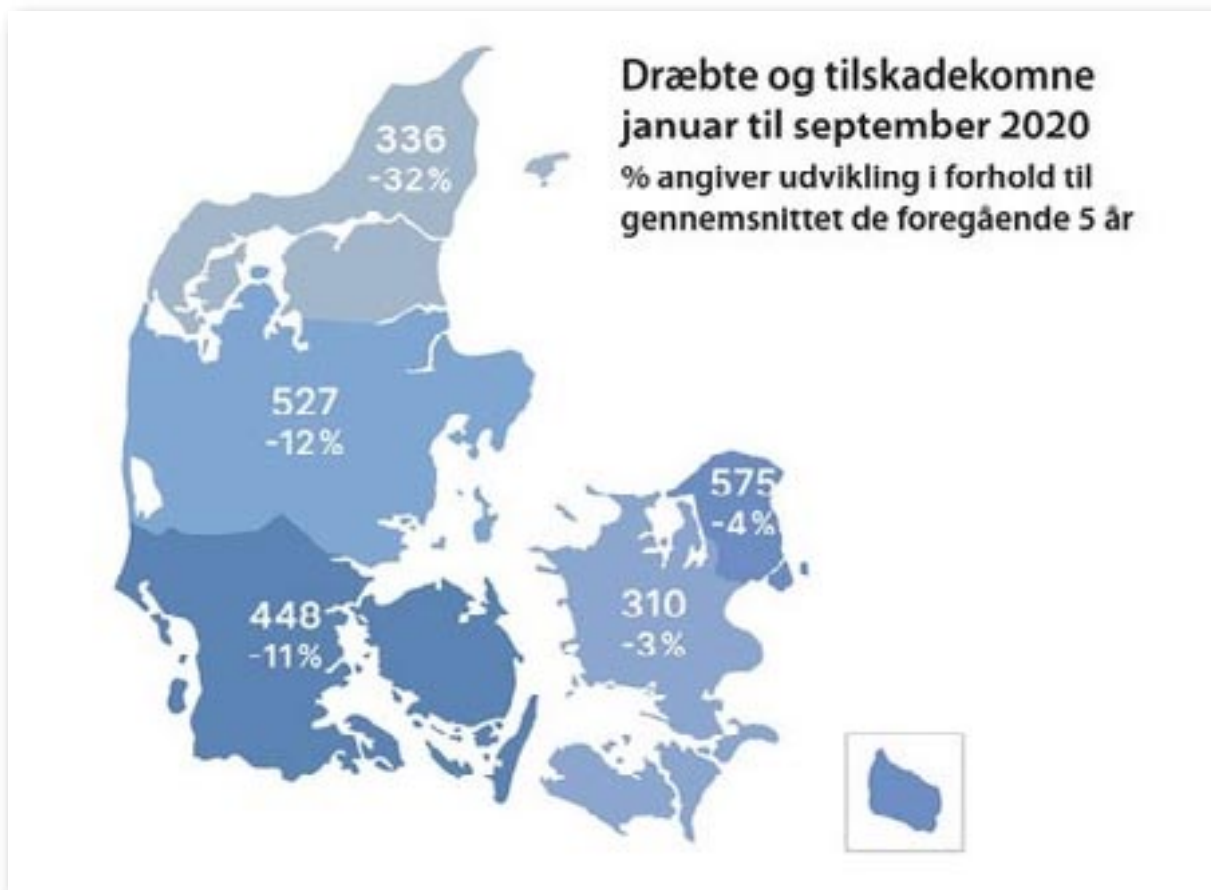
Det er et markant dyk i forhold til sidste år, hvor 199 personer mistede livet i trafikken. Og det ligger også under det hidtil laveste antal trafikdræbte på årsbasis, som stammer fra 2012, hvor 167 mistede livet. Dermed bliver 2020 året med det laveste antal trafikdræbte i over 90 år.

- Det er naturligvis glædeligt, at antallet af dræbte personer i trafikken ser ud til at blive historisk lavt i år, men vi kan ikke skjule, at det sker på en trist baggrund, nemlig som følge af den pandemi, der har lukket det danske samfund helt eller delvist ned i perioder, siger transportminister Benny Engelbrecht (S) og fortsætter:

Trafiksikkerhed

- Udfordringen i de næste år, hvor vi forhåbentlig vender tilbage til vores normale samfund, er at fastholde den positive udvikling på trafiksikkerhedsområdet. Og det skal vi gøre ved et vedvarende fokus på trafikanternes adfærd med de redskaber, som vi har til rådighed, det vil sige kampagner og lovgivningsmæssige tiltag i form af nye krav til for eksempel sikkerhedsudstyr og skærpede sanktioner, der kan medvirke til at nedbringe antallet af ulykker på vejene.

Hvad angår de tilskadekomne i 2020, så er de faldet med cirka 10 procent i forhold til gennemsnittet de seneste fem år. Der har især været færre tilskadekomne i personbil og på cykel. Det skyldes blandt andet, at der har været et stort fald i personbiltrafikken som følge af corona-restriktionerne. Der var dog hverken færre dræbte i personbil eller på cykel, i årets første tre kvartaler, end der har været de foregående år.



Figuren viser dræbte og tilskadekomne pr. region samt udviklingen i forhold til gennemsnittet de foregående 5 år. Det største fald ses i Region Nordjylland.

Trafiksikkerhed

Der var flere motorcyklister, der kom til skade i trafikken i 2020 i forhold til de foregående år, men færre motorcyklister, der blev dræbt.

Størst fald i antallet af ulykker i foråret

Corona-restriktionerne medførte et stort fald i trafikken særligt i marts, april og maj. Samlet set var der cirka 20 procent mindre trafik på vejene i de tre måneder i forhold til samme periode i 2019. Det afspejler sig tydeligt i ulykkestallene, da det også var i de tre måneder, at der var det største fald i antallet af personskadeulykker.

Størst fald blandt studerende og erhvervsaktive

Det største fald i dræbte og tilskadekomne i trafikken er sket i de aldersgrupper, der omfatter mange studerende og erhvervsaktive. Fra januar til september var der cirka 20 procent færre dræbte og tilskadekomne blandt de 18-54 årige i forhold til gennemsnittet for de seneste 5 år.

Det hænger sandsynligvis sammen med, at mange har arbejdet hjemme en stor del af året, og at de videregående uddannelser har haft fjernundervisning. Det betyder, at de 18-54 årige har haft meget mindre transport til og fra arbejde eller studie, end de plejer. Dermed kommer de ud for færre trafikulykker.

Ulykkestallene for 2020 er et foreløbigt estimat

Ulykkestallene stammer fra Vejdirektoratets ulykkesstatistik, der laves på baggrund af indberetninger om trafikulykker fra politiet. Såvel politiets rapportering som vejmyndighedernes behandling af indberetningerne pågår, og tallene for 2020 vil først være endeligt opgjort i maj 2021. Der er derfor tale om et estimat ud fra de foreløbige tal.

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

Bekendtgørelse fastsætter vilkår for udenlandske virksomheders udførelse af cabotagekørsel

Transport- og Boligministeriet har udstedt en ny bekendtgørelse, der har indarbejdet de vedtagne lovændringer vedrørende cabotagekørsel med gods, buscabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport

Lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter og lov om udstationering af lønmodtagere med videre træder i kraft fredag 1. januar 2021. Færdselsstyrelsen har i den nye bekendtgørelse fastsat bestemmelser, der implementerer lovændringerne vedrørende cabotagekørsel med gods, buscabotagekørsel og vejdelen af kombineret transport i Danmark.

I bekendtgørelsen fastsættes timesatsen for aflønning af chauffører, der udfører henholdsvis cabotagekørsel med gods, buscabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport.

Det fastsættes endvidere, hvilke oplysninger der skal anmeldes til Erhvervsstyrelsen via Register for udenlandsk transportkørsel i Danmark.

Det fastsættes ligeledes, hvilken dokumentation chaufføren på forlangende skal vise til politiet og Færdselsstyrelsen.

Bekendtgørelsen, der træder i kraft fredag 1. januar 2021, kan se **her**:

Transportvirksomheder får tre måneders vejledning

Når nye regler for aflønning af udstationerede chauffører træder i kraft fredag 1. januar 2021, har Færdselsstyrelsen aftalt med Rigspolitiet, at de i de første tre måneder vil forholde sig vejledende over for de virksomheder, der bliver kontrolleret

Baggrunden for aftalen med Rigspolitiet er, at reglerne offentliggøres sent i forhold til, hvornår de træder i kraft, og at virksomhederne derfor har kort tid til at indstille sig på de nye krav. Det er en praksis Færdselsstyrelsen har gode erfaringer med på øvrige områder.

Rigspolitiet vil i de første tre måneder efter at kravene er trådt i kraft - det vil sige i perioden fra og med 1. januar 2021 til og med 31. marts 2021 - forholde sig vejledende over for de virksomheder, der kontrolleres.

De nye regler om vilkår for udenlandske virksomheders udførelse af cabotagekørsel med gods, bus eller vejdelen af kombineret transport indebærer blandt andet, at virksomheden skal betale chaufføren en minimumstimesats, når der udføres cabotagekørsel eller vejdelen af kombineret transport.

Færdselsstyrelsen udvider sit kontrolfokus i virksomhedstilsynene

Færdselsstyrelsen vil i virksomhedskontrollen fra og med 1. april 2021 have større fokus på at kontrollere, at reglerne om ugentlig køre- og hviletid samt "2-ugers køretid" overholdes. Det oplyser styrelsen på sin web-side

Færdselsstyrelsen kontrollerer årligt omkring 1.000 virksomheder for at tjekke, som deres chauffører overholder køre- og hviletidsreglerne, der er skabt for at bidrage til sikre og gode forhold på vejene.

Kontrollen på køre- og hviletidsområdet handler blandt andet om overholdelsen af reglerne omkring de daglige køre- og hviletider, afholdelse af pauser i køretiden samt korrekt betjening af takografen.

Disse forhold vil, sammen med de øvrige forhold, der kontrolleres for, fortsat være en del af kontrollen, men Færdselsstyrelsen ønsker samtidig at øge fokus på chauffører og virksomheders overholdelse af reglerne om ugentlig køre- og hviletid og "2-ugers-køretid".

Færdselsstyrelsens øgede fokus på disse områder skal ses i lyset af EU's Vejpakke, der blev vedtaget tidligere på året.

Da der er tale om en ændring af Færdselsstyrelsens kontrolpraksis på området, vil udvidelsen først ske fra og med 1. april 2021. Færdselsstyrelsens fremhæver i den forbindelse, at der ikke er tale om nye regler. Reglerne gælder i dag for chauffører og virksomheder.

Interesserede kan læse mere om køre- og hviletidsreglerne, om brud på reglerne, om takografer og takografkort og om virksomhedskontrol **her**:



Faglige sager udløser betaling på 265.347,18 kroner

Chaufførernes Fagforening i København kan efter endt sagsbehandling konstatere at have skaffet 265.347,18 kroner ind i faglige sager i november

Samlet har Chaufførernes Fagforening i København i løbet af årets første 11 måneder skaffet sine medlemmer 2.826.001,50 kroner ind i faglige sager.

Fagforening får 442.346 kroner ind i arbejdsskadesager

Chaufførernes Fagforening i København kan efter endt sagsbehandling konstatere, at der er gået 442.346 kroner ind på kontoen i forbindelse med afsluttede arbejdsskadesager i november

Det samlede beløb for årets første 11 måneder kommer dermed op på 17.069.369 kroner.

Transportorganisationer til S-ministre:

Bruge nummerpladescannere til tjek af udenlandske køretøjer

Ti organisationer på transportområdet - både fra arbejdstager- og arbejdsgiverside - opfordrer S-regeringen til at benytte nummerpladescannere til at udpege køretøjer til kontrol af, om de lever op til kravene i den lov om udstationering, der snart træder i kraft

De ti organisationer har skrevet et fælles brev til justitsminister Nick Hækkerup og transportminister Benny Engelbrecht, hvor de opfordrer ministrene til, at der i bekendtgørelsen om automatisk nummerpladegenkendelse (ANPG) bliver skabt den fornødne hjemmel til at benytte ANPG til udvælgelse af køretøjer til kontrol af, om paragrafferne i lov om udstationering bliver overholdt. Organisationerne opfordrer også til, at der bliver skabt den fornødne hjemmel til, at politiet kan samkøre oplysningerne i ANPG med de scannere, der anvendes til kontrol af miljøzonerne i de fem største byer.

Kære Nick Hækkerup og Benny Engelbrecht

Undertegnede organisationer støtter fuldt og helt op om, at der skal være fair og lige konkurrence på vejtransportområdet i Danmark, og at social dumping skal bekæmpes. For at sikre dette er det afgørende med en grundig og effektiv kontrol. Det gælder særligt, når de nye regler i lov om udstationering af lønmodtagere træder i kraft 1. januar 2021. Loven indebærer som bekendt, at udenlandske operatører får pligt til dels at anmelde deres cabotagekørsel, dels at aflønne deres chauffører med en timeløn, der som minimum er på niveau med de repræsentative overenskomster på området.

Set fra vores synspunkt afhænger effekten af den nye lovgivning af, at der bliver sikret en effektiv håndhævelse og kontrol af, at udenlandske virksomheder, der udfører cabotagekørsel, overholder de danske regler om anmeldelsespligt og aflønningskrav.

Vi mener, at politiets automatiske nummerpladescannere (ANPG) er et helt afgørende værktøj til at sikre effektiv kontrol af, at virksomheder, der udfører cabotagekørsel i Danmark, overholder ovennævnte regler.

Ved brug af nummerpladescannere og gerne ved at sammenholde oplysninger fra politiets scannere ved grænserne og med oplysningerne i Sund & Bælts scannere ved de fem største byer kan man lettere og mere effektivt klarlægge køretøjernes kørselsmønster og dermed håndhæve reglerne om cabotagekørsel og udstationering.

Nummerpladescannere kan ligeledes anvendes til at kvalificere, hvilke køretøjer der skal stoppes, når der udføres vejsidekontrol f.eks. i tilfælde, hvor en udenlandsk operatør ikke har betalt bøder, der tidligere har været dem pålagt.

Vi opfordrer derfor kraftigt til:

- at der i ANPG-bekendtgørelsen bliver skabt den fornødne hjemmel til at anvende ANPG til udvælgelse af objekter til kontrol af § 8 c og 8 d i lov om udstationering.*
- at der bliver skabt den fornødne hjemmel til, at politiet kan samkøre oplysningerne i ANPG med de scannere, der anvendes til kontrol af miljøzonerne i de fem største byer.*

Underskrevet af organisationerne Dansk PersonTransport, TA, ATV, Dansk Erhverv, ITD, 3F Transportgruppen, DTL, SLD, DI Transport og ATL



Busvognmand efter fem måneder med en el-minibus:

- Udfordringen er opladningen

Den sidste dag i juni satte busvirksomheden Bedre Bus Service i Ishøj en elektrisk MAN TGE i drift i samarbejde med trafikselskabet Movia. Den elektriske MAN, der er indrettet med plads til 8 passagerer, har nu kørt i næste seks måneder, Rune Olesen fortæller her om sine erfaringer om den elektriske minibus, som han besluttede at investere i for at gøre noget for fremtiden. - Vi skal jo også være her om 10 år, og derfor skal vi tænke ud af huset, siger han til Magasinet Bus

Af Jesper Christensen

Den elektriske MAN TGE var i juni sandsynligvis den første elektriske minibus i drift opbygget med lift og andet udstyr, så den kunne udføre transportopgaver inden for handicap-befordring og specialkørsel, som er Bedre Bus Service' speciale.

Specialkørsel

Rune Olesen fortæller til Magasinet Bus, at udgangspunktet med hensyn til den elektriske minibus er, at den kan sættes ind og løse de samme opgaver, som de øvrige af virksomhedens minibusser. De omfatter knap 10 MAN TGE'er med dieselmotorer og et par VW'er, der er søsterbiler til MAN'erne, da de kommer fra sammen produktlinje i VW-koncernen.

Siden sommer har den elektriske minibus været sat ind i Ballerup Kommune, hvor Bedre Bus Service eksempelvis betjener en stor skole. Rune Olesen siger uden at tøve, at kunderne er glade for at blive betjent elektrisk.

- Der er jo ingen gearskift, de kan mærke, siger han og fremhæver, at bussen også er ganske støjsvag.

El-køretøjer har generelt en direkte forbindelse uden gearkasse mellem den elektriske motor og resten af drivlinen. Nogle el-køretøjer har en gearkasse med to trin.

Høster erfaring

- Grunden til, at vi i sommer kørte ud med en el-bus var, at vi i et par år har gået og talt om, at vi skulle prøve det, siger Rune Olesen.

Han forklarer videre om beslutningen om at forsøge sig med en elektrisk minibus, at hvis ingen tager det første skridt i dag, så sker der ingen ting. De problemer, som de første skridt kræver løsninger på, vil blot blive udskudt og forsinke overgangen til mere bæredygtig transport.

I bagenden er der monteret en lift, så kørestolsbrugere kan komme med.



Specialkørsel

- Vi har fået problemer, men dem må vi løse, siger han og peger på, at han vil gå langt for at holde den elektriske minibus kørende - også i vinterhalvåret, hvor energiforbruget til andre ting end fremdrift vokser i takt med, at temperaturen falder.

Under normale kørselsforhold - og det er med temperaturer på et højere niveau end på en grå dag i december - kan minibussen køre 140 kilometer uden at skulle have strøm på batteriet.

Men med lavere temperaturer, der kræver energi fra batteriet til eksempelvis opvarmning af og ventilation i bussen, kan rækkevidden mellem to opladninger faldet til omkring 120 km.

Han har overvejet at installere en campingvarmer i bussen eller solceller på taget for at reservere mest muligt af batterierne kapacitet til minibussens el-motor.

Og dage med modvind, som der er mere af i efterårs- og vintermånederne, tapper også energi fra batterierne - især den modvind, der kommer skråt ind fra siden.

Derudover har Rune Olesen og de chauffører, der kører med bussen, erfaret, at det er energimæssigt dyrt at køre på motorvej. Mest, når vinden kommer ind forfra.

På en tur i modvind fra Køge mod Odense måtte chaufføren ind og tanke strøm inden Storebælt, da han ikke turde løbe an på, at han havde energi nok til at nå op over broen.

Den elektriske minibus er bygget op hos VBI i Christiansfeld.



Specialkørsel



Bedre Bus Service' nye MAN TGE kommer fra samme produktionslinje som VW's Crafter-modeller.

Bussen er ifølge Rune Olesen helt klart bedst til det, den er bygget til - persontransport i byer. Her får man glæde af, at bussen opsamler energi og sender den tilbage i batteriet, når man skal holde farten nede på vej ned ad bakke, eller når man tager farten af frem til et lyskryds eller bremser op i andre situationer.

Rækkevidden på de 140 kilometer betyder, at chaufføren, der kører bilen, skal være meget opmærksom på at køre økonomisk og uden for mange tomme kilometer.

De tomme kilometer har Rue Olesen mulighed for at planlægge sig ud af, da de andre dieseldrevne busser har mere energi med ude at køre til at klare de tomme kilometer, som dog også her skal begrænses mest mulig.

Men den største udfordring er opladning af batterierne. Ikke den helt konkrete manøvre med at sætte ladekablet i stikket. Det drejer grundlæggende om tilgængeligheden.

Opladning er mere end bare et kort ophold

Da Bedre Bus Service investerede i den elektriske minibus, blev der også etableret en ladestander på pladsen i Ishøj. Men den kørsel, som minibussen udfører, er i Ballerup, og dermed går der noget energi "tabt" på vej til og fra arbejde. Det kan i teorien godt håndteres, da der er ladestander i Ballerup, hvor chaufføren kan få bussen i stødet i en af pauserne. Men i hverdagens virkelighed er det ikke sikkert, at der er en ledig stander på det tidspunkt, hvor chaufføren skal holde pause og bussen tankes op, og det kan blive en flad fornemmelse, for uden strøm - ingen kørsel.

Specialkørsel



Det er helt tydeligt, at bussen er i stødet - uden at støde passagerene med støj fra motoren og ryk fra gearskift.

Rune Olesen peger på, at det kan være ret stressende for chaufføren hele tiden at skulle holde øje med nålen i instrumentbordet, der viser batteriernes opladningsniveau.

Der er for få ladestandere - både de almindelige og lynladere. Og mange gange er de optaget af andre elbiler, som får lov til at stå med stikket i, mens ejeren er på indkøb - og det kan med Rune Olesens ord godt tage lang tid.

Rune Olesen kan godt tænke sig, at der i løbet af kort tid blev etableret ladestandere med lynladning forebeholdt erhvervskøretøjer. Og de skal stå langt væk fra indkøbscentre, så man undgår at el-køretøjerne bliver efterladt med stikket i, mens føreren klarer andre opgaver imens. På den måde kan man undgå, at andre skal holde og vente på en fuldt opladet bil.

- Der bør være tankstationer, hvor man kun holder, så længe man lader batterierne op, siger Rune Olesen.

Rækkevidden skal op

Som forholderen er i dag, står Rune Olesen ikke over for at investere i el-bus nummer 2. Ikke at han ikke vil, men når den beslutning skal tages, bliver det på baggrund af ændrede forhold.

Specialkørsel

For det første skal det være lettere og med lang mindre risiko for ventetid ved ladestanderne at få strøm på bussen. For det andet skal batteriernes kapacitet være større, så bussen kan køre længere mellem to opladninger.

Og så gøre et ikke noget, hvis batterierne bliver lettere, så bussen kan have flere passagerer med.

- I dag skal der et skræddersyet program til for at få dagen til at hænge sammen, siger han og peger på, at rækkevidden skal op 400 kilometer eller derover, før en elektrisk bus i dagligdagen kan matche en dieseldrevet bus - Det skyldes først og fremmest manglen på tilgængelige ladestander.

Ser frem til balance efter fem år

Rune Olesen har efter de første små seks måneder med den elektriske minibus en formodning om, at de totale omkostninger for el-bussen - på trods af en højere indkøbspris efter fem års drift - vil være i balance i forhold til en minibus med dieselmotor. Det skyldes dels en lavere pris på energi - el er billigere at "tanke" på batteriet, end diesel er at hælde i tanken - og en billigere service- og vedligeholdelse. Der er eksempelvis ikke noget motorolie, der skal skiftes, eller en gearkasse, der bliver slidt på en elektrisk minibus som den MAN TGE, som Bedre Bus Service betjener skolen i Ballerup med.

Interesserede kan læse, hvad transportnyhederne.dk skrev, da den nye MAN TGE 3.140 E i drift i sommeren 2020 **her:**





Kapitalfond siger færgerederi til kapitalfond

Kapitalfonden Polaris Private Equity har indgået aftale om at sælge Molslinjen A/S til den svenske kapitalfond EQT Infrastructure. Polaris Private Equity opkøbte Molslinjen i 2015 og har gennem de seneste år udviklet sig fra at have fokus på indenrigsruter over Kattetat til også at have indenrigsruter over Østersøen, mellem Esbjerg og Fanø og ruter i det sydfynske område. I perioden under Polaris' ejerskab har rederiet foretaget betydelige investeringer

Molslinjen har siden 2015 udvidet fra to til ni færgeruter og forøget flåden fra tre til 15 skibe, som hvert år betjener op til otte millioner passagerer. Molslinjen er i dag Danmarks største indenrigs færageselskab med ruterne mellem Jylland og Sjælland samt færgeforbindelser til og fra Bornholm, Langeland, Als, Fanø og Samsø samt Sverige og Tyskland. Derudover har virksomheden skabt Kombardo Expressen med direkte busruter mellem en række større byer i Danmark.

Molslinjen og Polaris har løbende investeret i flåde og anlæg, og det har skabt vækst og nye arbejdspladser i både rederiet og i de områder, som Molslinjen sejler til. Rederiet har netop taget en ny færgeterminal i brug på Østhavnen i Aarhus, hvor en del af rederiets godt 700 medarbejdere arbejder.

Flydende forbindelser

- Der er sket store forandringer og fremskridt i Molslinjen de senere år, og vi er meget tilfredse med at kunne aflevere et selskab i særdeles god form. Vi har haft et fremragende samarbejde med Molslinjens ledelse og medarbejdere, og vi er stolte over fremgangen og de resultater, som virksomheden har skabt under vores ejerskab. Vi glæder os til at følge selskabets udvikling og fortsættelsen af den grønne rejse med nye ejere, siger Jan Johan Kühl, der er Managing Partner i Polaris.

Der er foretaget en række investeringer, som har bidraget til at sikre en reduktion på 60 procent af Molslinjens CO2-emission opgjort pr. transporteret kilo de seneste 10 år. Derudover er der foretaget betydelige investeringer i en ny elfærge, der skal indsættes på Fanø-overfarten i 2021, og verdens største katamaranfærge med dual fuel-motorer, som sættes i drift på Bornholm-overfarten i 2022.

- Polaris har været dynamiske og handlekraftige ejere for Molslinjen. I partnerskab med Polaris har vi kunnet foretage de rigtige investeringer, som har gjort det muligt at udvikle og udvide forretningen, så Molslinjen i dag er Danmarks største indenrigs færgeselskab. Nu ser vi meget frem til at samarbejde med EQT Infrastructure og fortsætte den positive udvikling i en fremtid, som byder på store muligheder – herunder for den grønne omstilling. I EQT får vi en stærk strategisk partner, der ligesom os ser nye muligheder for at styrke Molslinjens position som et uundværligt element i dansk infrastruktur, siger Carsten Jensen, der er administrerende direktør i Molslinjen.

Transaktionen er betinget af konkurrencemyndighedernes godkendelse og ventes endeligt gennemført i begyndelsen af 2021. Parterne har aftalt ikke at oplyse salgsprisen.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Politisk flertal afsætter ekstra penge til fyrede i mindre virksomheder

Corona-krisen har ramt mindre og mellemstore virksomheder hårdt. Derfor har S-Regeringen, Radikale, SF, Enhedslisten og Alternativet besluttet at etablere en særlig pulje i 2021 på 30 millioner kroner, så opsagte medarbejdere og ejere af mindre virksomheder i corona-ramte erhverv kan få hjælp til at komme i job, hvis virksomheden lukker helt eller delvist

Normalt kan jobcentrene kun sætte tidligt ind med hjælp ved større afskedigelsesrunder af stor betydning for et lokalområde. Men med den ovennævnte beslutning kan hjælpen også komme afskedigede i mindre virksomheder til gode. Dermed vil virksomheder i eksempelvis mink-branchen kunne få hjælp, hvilket de ikke kan med den nuværende varslingspulje, fordi de fleste minkfarme har under 20 ansatte.

Hjælpen skal have fokus på, at de opsagte kommer hurtigst muligt videre til et andet job og kan gives allerede i opsigelsesperioden eller i perioden med afvikling af virksomheden og fortsætte efter personen er blevet ledig. Eventuel opkvalificering skal desuden ske inden for områder, hvor der er eller forventes mangel på arbejdskraft. Alternativt skal der være en skriftlig tilkendegivelse fra en arbejdsgiver om, at personen bliver ansat uden løntilskud, hvis den pågældende gennemfører et bestemt kursus. Det gælder uanset, om man er på dagpenge, kontanthjælp eller forsørger sig selv.

- Vi er stadig hårdt ramt af corona-krisen, og mange har mistet deres job allerede. Vi vil gøre alt, hvad vi kan for at få os så sikkert igennem krisen som muligt, og derfor skal det selvfølgelig også være muligt for de mindre virksomheder at få hjælp til en tidlig indsats. Det gør vi med denne særlige pulje. Det er jeg glad for, at R, SF, EL og Alternativet også er enige i, siger beskæftigelsesminister Peter Hummelgaard (S).

Tilskud fra puljen kan - ligesom inden for den nuværende varslingspulje - blandt andet bruges til jobsøgningskurser på op til to uger, opkvalificering på op til otte uger, herunder efter- og videreuddannelse, samt til at frikøbe jobcentermedarbejdere til at koordinere indsatsen.

Det er det enkelte jobcenter, der ansøger Det Regionale Arbejdsmarkedsråd (RAR) om tilskud fra puljen. I den forbindelse vil jobcentret skulle redegøre for, at der er tale om en virksomhed ramt af corona-krisen.

Den almindelige varslingspulje får desuden tilført 100 millioner kroner, så bevillingen er på ca. 106 millioner kroner i alt til næste år.



Køretøjstype	Listepris 2021	Rabatpris 2021
Personbil 3 - 6 m og personbil m. anhænger op til 6 m totallængde	245	177
Personbil 6 m og under 2,7 m høj og personbil med anhænger over 6 m totallængde	375	270
Bus op til 6 m	245	177
Bus over 5 m og under 2,7 m høj	375	270
Bus 6 - 10 m og over 2,7 m høj	610	531
Bus 10 - 20 m og over 2,7 m høj	965	840

Priser for passage for erhvervskunder uden og med grøn rabat.

Priserne er sat på grønne erhvervsrabatter på Storebælt

Storebælts pris- og rabatstruktur er fastsat af Transport- og Boligministeriet og justeres årligt på baggrund af den almindelige prisudvikling. For at tilskynde virksomhederne til at benytte de mest miljøvenlige køretøjer, besluttede et bredt politisk flertal tidligere på året at omlægge erhvervsrabatterne på Storebælt til en grøn rabat fra 1. januar 2021

Den grønne rabat samler de tre nuværende rabattyper - erhvervsrabat, bizz-rabat og omsætnings-/volumenrabat - til én grøn straks-rabat. Alle erhvervskøretøjer med en Storebælt erhvervsaftale, der kører grønt og samtidig benytter automatisk betaling, kan opnå rabatten.

At køre grønt betyder, at køretøjet enten opfylder Euro 6-normen eller er en el- eller brintbil. Lastbiler og busser kan opnå en grøn rabat på 13 procent.

For erhvervspersonbiler bliver den grønne rabat højere, da den grønne rabat også indeholder 2018 takstnedsættelsen for automatisk betaling på 15 procent og samlet er på knap 28 procent.

Første evaluering af moderniseringen af taxiloven er lagt på bordet

Med den første af i alt tre planlagte evalueringer af den nye taxilov foreslås i lyset af coronakrisen kun nødvendige ændringer af taxiloven. Fokus er på klare, ensrettede krav på overenskomstområdet, at skærpe sprogkravet til chaufføruddannelsen og at sikre finansiering af administrationen af området

Med den seneste taxilov, der trådte i kraft 1. januar 2018, blev der gennemført en række ændringer af rammerne for taxibranchen. Blandt andet er den geografiske begrænsning ophævet, begrænsningen af virksomhedsformen er ophævet, antalsbegrænsningen på tilladelser er ophævet (efter en overgangsordning), og der er indført én universaltilladelse til al erhvervmæssig persontransport.

Samtidig er indført et landsdækkende prisloft for taxikørsel, en række krav om dataindsamling og opbevaring og et krav om etablering af et landsdækkende uafhængigt klagenævn.

I lyset af den korte tid, som taxiloven har været i kraft, og i lyset af corona-krisen, så foreslås med evalueringen, at der på nuværende tidspunkt ikke foretages større ændringer af taxiloven.

Der lægges op til udvalgte ændringer på tre områder:

- Overenskomstbestemmelsen i loven
- Sprogkravet til chaufføruddannelsen
- Finansieringen af den statslige administration af området

- Coronakrisen har haft store konsekvenser for taxibranchen ligesom for mange andre erhverv, og det er derfor ikke hensigtsmæssigt at lave store justeringer i reguleringen af taxiloven på nuværende tidspunkt. Vi foreslår at lave få nødvendige justeringer. Når vi er på den anden side af corona, og taxibranchen forhåbentlig har fået mere gang i hjulene igen, så gennemfører vi en ny evaluering, der vil danne grundlag for politisk stillingtagen til eventuelt større ændringer i loven, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

De tre forslag til justeringer af taxiloven, der med evalueringen lægges op til på den korte bane, er:

- Ændring af overenskomstbestemmelsen (paragraf 10) i taxiloven, så den svarer til bestemmelsen i bus- og godskørselsloven, eller præcisering af overenskomstkravene i en vejledning udarbejdet i samarbejde med arbejdsmarkedets parter
- Justering af sprogoptagelseskravet på chaufføruddannelsen til et objektivt krav fremfor som nu en subjektiv vurdering
- Forhøjelse af gebyr og afgift for behandling af ansøgninger om tilladelser til chaufførkort og til erhvervmæssig persontransport, idet de nuværende satser ikke dækker omkostningerne til sagsbehandlingen på området

Interesserede kan hente evalueringsrapporten **her**:



Erik Poulstrup tiltræder 1. januar stillingen som administrerende direktør i UCplus.

Uddannelses-institutionen får ny direktør

UCplus, som er et datterselskab af Arriva Danmark og som beskæftiger sig med uddannelser på transportområdet, får fra årsskiftet ny administrerende direktør. Den kommende administrerende direktør, Erik Poulstrup, kommer fra stilling som direktør på uddannelsesinstitutionen Lundbæk, Nordjyllands Landbrugsskole, der driver AMU- og EUD-aktiviteter

Erik Poulstrup, der er 45 år, har som direktør på uddannelsesinstitutionen Lundbæk, Nordjyllands Landbrugsskole, udviklet institutionen væsentligt, siden han tiltrådte i 2016.

Tidligere har Erik Poulstrup arbejdet som ledelses- og virksomhedskonsulent med fokus på forretnings- og organisationsudvikling. Derudover har han gennem karrieren også selv fungeret som underviser i både Danmark og i udlandet - en rolle han altid har sat stor pris på.

Med Erik Poulsen som administrerende direktør får UCplus en leder, som har en både bred og dybdegående erfaring inden for efteruddannelsesmarkedet.

Magasinet Bus

Fredag 27. november 2020 - nummer 11 - 8. årgang

Tysk el-bus indfrie vores forventninger - og lagde mere til

Læs mere side 30 - 47

Fjernbus-operatør

udvider sit rute

Læs mere side

Bil... etanol
er minimalt

Læs mere side 14 - 15

El-buss... OL-deltagere - i 1972

Læs mere side 48 - 51

... en ny regional-bus kan
transportopgaverne kombineres

Læs mere side 26 - 28

Koordinering udløste bøde
på 400.000 kroner

Læs mere side 80 - 81

Energiselskab opkøber
"flydende el"

Læs mere side 16 - 17

Gik du glip af Magasinet Bus 11 - 2020?
Så hent det her!