

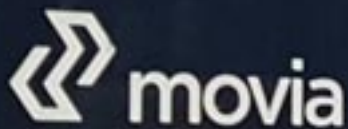
# Magasinet Bus

Onsdag 27. januar 2021 - nummer 1 - 9. årgang

Trafikselskab:

## - Chaufførerne yder i øjeblikket en stor indsats

Læs mere side 6



**Bilister, der kører over for  
rødt, bliver knipset**  
Læs mere side 36

**Billedeserie:  
Bilister kører over for rødt**  
Se mere side 36

## De første kinesiske el-busser er kommet til Odense

Læs mere side 30

## Region Sjællands første regionale busrute omlægges til el-drift i 2022

Læs mere side 25 - 26



# Hvad skal bringe energien frem?

Et af de centrale temaer - også i denne corona-tid - er grøn energi. Grøn energi er ligesom al anden energi farveløs - eller mangefarvet, for energien - også den vi henter pumper op som råolie eller graver op af jorden som kul - kommer fra solen. Og solens lys er et bredt spekter af farver - og mulighederne for at udnytte solens energi er nærmest lige så bredt.

Vi har de tekniske løsninger til at samle solens energi op - eksempelvis med vindmøller og solceller, men også via biogas udvundet af planter eller efterladenskaber fra dyr.

Udfordringen er, hvordan vi opbevarer den energi, vi samler op. Skal vi bygge store batterier? Skal vi bygge højisolerede anlæg, hvor vi kan opbevare varmt vand? Skal vi opbevare energien ved at producere brint, som så kan "brændes af" i forskellige former for motorer? Skal vi producere mere biogas eller biodiesel?

Kigger vi rundt, kan vi se, at der er en række større projekter i gang, som alle har fokus på opsamling og opbevaring af energi. Teknikken til at omforme den opsamlede energi til noget, vi kan bruge - i form af elektricitet, i gas eller flydende form. Så der er lys forude - og så længe solen vedvare med skinner, er der energi til overflod.

Hvad venter vi så på? Efterspørgslen efter bæredygtige energi-løsninger er der. Der er også mange mennesker rundt i hele verden, der er dybt engagerede i at udvikle systemer, der kan levere den bæredygtigt opsamlede energi fra solen, så vi kan udnytte den på energiens videre vej.

Ud fra dette lille overblik vil vi fra dette sted vove følgende om, hvad der vil bringe energien frem på transportområdet:

- Batterier, der leder energien videre til især elektriske motorer i busser, lastbiler, varevogne og personbiler •
- Brint i gasform - eller indirekte som eksempelvis methanol - der via brædselsceller leverer den elektriske strøm
- Biogas og biodiesel, der leverer energien til forbrændingsmotorer

Men det kan også være følgende, som ikke har så stor bevågenhed i øjeblikket

- Opladelige væsker, der leverer energien til el-motorer. Væsken kan så byttes på de tankstationer, som vi allerede har.

Og så vil det nok være dumt at lukke øjnene for andre og endnu uopdyrkede muligheder. Her fra kan vi kun opfordre til at se og vælge den eller de løsninger, der passer bedst til ens behov. Det kommer nok ti at koste lidt mere, men det vil nok også komme til at koste lidt eller endnu mere at lade være.

På denne plads vil vi uden tøven lade optimismen stråle.

God læselyst - Jesper Christensen, chefredaktør.

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

*Ansvarshavende redaktør:  
Jesper Christensen*

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

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



# NEW CROSSWAY NATURAL POWER

## BÆREDYGTIG INTERCITY-TRANSPORT

BTS



### MILJØVENLIG

Færre partikler, mindre NO<sub>x</sub>, mindre støj  
Op til 95% mindre CO<sub>2</sub>-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



Movia Foto: Ulrik Jantzen

## Plustur breder sig på Sjælland

Stevns Kommune udvider den kollektive transport med Plustur. Dermed får mennesker, der skal til og fra steder i den sydsjællandske kommune nemmere ved at benytte busser og tog, selvom stoppestedet eller stationen ikke ligger lige uden for deres gadedør. Ved at tage en Plustur, kan man komme fra gadedøren til nærmeste station eller stoppested - og omvendt

Rejsen med Plustur planlægges med rejseplanen, som sørger for at sammensætte Plustur, bus og tog på den mest optimale måde. I de få tilfælde, hvor det ikke er muligt at tage bussen eller toget på dele af rejsen, får man tilbudt Plustur hele vejen.

- Stevns har mange, mindre landsbyer, som ligger lidt væk fra alfarvej og god kollektiv trafik. Med Plustur får mange, måske især unge, bedre muligheder for at komme til og fra Stevns, og jeg glæder mig til at se, hvordan stevnsboerne tager de nye muligheder til sig, siger formand for Plan, Miljø og Teknik, Flemming Petersen (V).

De fleste biler, der kører Plustur, har gult Movia design, og ellers kan de kendes ved, at der i vinduet er et flextrafikskilt. Plusturen har en fast pris på 21 kroner uanset, hvor langt man skal. Via rejseplanen bliver man sendt videre til

# Kollektiv trafik

en særlig hjemmeside, hvor man bestiller turen. Det skal ske senest to timer inden, man skal afsted, og man betaler med betalingskort, når man bestiller.

- Vi håber, at borgerne i Stevns Kommune bliver glade for den ekstra mobilitet, som Plustur giver både til hverdag og i fritiden. Vi ved fra de kommuner, som allerede tilbyder Plustur, at borgerne sætter pris på muligheden for at blive kørt lige til hoveddøren. I Movia har vi en målsætning om, at den kollektive mobilitet hele tiden skal udvikles, og det er dejligt, at Plustur nu også er et tilbud i Stevns Kommune, siger Per Gellert, plandirektør i Movia.

Ordningen er åben for alle borgere, uanset hvilken kommune man bor i. Plusturen skal blot begynde og slutte i en kommune med Plustur.

## Om Plustur på Sjælland:

- Med Stevs Kommune tilbyder Movia i samarbejde med kommunerne Plustur i 20 kommuner på Sjælland. De øvrige kommuner er Løjre, Frederikssund, Faxe, Holbæk, Hørsholm, Kalundborg, Næstved, Slagelse, Roskilde, Sorø, Ringsted, Lolland, Furesø, Tårnby, Fredensborg, Køge, Egedal, Solrød og Gladsaxe
- Plustur blev etableret som fast ordning på Sjælland 1. juli 2019 efter forsøg i flere kommuner i 2018.
- Erfaringerne med Plustur er gode. Kunderne udtrykker stor tilfredshed med at få tilbudt bedre sammenhæng og mere mobilitet. Siden ordningen blev permanent 1. juli 2019 og frem til maj 2020, er der gennemført knap 3.500 rejser. Antallet af rejser er i øjeblikket påvirket af Corona-pandemien
- Plustur i Rejseplanen appellerer til en yngre målgruppe end flextur, som har været et tilbud gennem flere år, og som mange kommuner også tilbyder. De 20-39-årige er den aldersgruppe, som benytter Plustur mest. I flextur-ordningen udgør borgere i alderen 70 år og derover 65 procent af turene.

## Om Plustur andre steder i Danmark:

- Alle kommuner i Nordjylland har siden januar 2018 tilbudt Plustur til borgerne
- De øvrige trafikkselskaber har indført eller er ved at indføre Plustur i rejseplanen
- På Fyn har Plustur siden august 2018 været et tilbud i alle kommuner undtagen Odense Kommune
- I Sydjylland tilbydes Plustur i Sønderborg, Aabenraa, Haderslev, Tønder, Vejen, Varde, Billund, Esbjerg, Kolding og Fredericia
- I Midtjylland tilbydes Plustur i Lemvig, Skanderborg og Norddjurs kommuner



# Kollektiv trafik



## Trafikselskab:

### - Chaufførerne yder i øjeblikket en stor indsats

Sydtrafik tog midt i januar sammen med de øvrige trafikselskabet konsekvensen af de ændrede afstandskrav i den kollektive trafik og lukkede helt for indstigning af fordrøren i bussen, muligheden for at købe billet i bussen samt at betale med kontanter i flextrafikken

- Chaufførerne yder i øjeblikket en stor indsats for at holde hele den kollektive transport kørende i en vanskelig situation, siger Lars Berg, der er direktør for Sydtrafik.

- Vi har derfor et stort ønske om at passe på både chauffører og passagerer, samt at give chaufførerne de bedst mulige arbejdsbetingelser. Derfor lukker vi midlertidigt for muligheden for at betale med kontanter, siger han videre.

Sydtrafik og de øvrige trafikselskaberne har på forhånd sikret sig Forbrugerombudsmandens accept af den midlertidige lukning af salget. Som passager har man fortsat selv ansvaret for at købe en gyldig billet på Sydtrafik's Mobilbil-

# Kollektiv trafik

let app inden man stiger på bussen - alternativt bruge sit rejsekort, der skal tjekkes ind ved standen midt i eller bag i bussen.

Salget af billetter var sidst indstillet fra midten af marts og frem til 10 august sidste år. Sydtrafik regner dog ikke med at det bliver nødvendigt med så lang en suspending denne gang.

- Som alle andre håber vi, at de skærpede nationale tiltag snart igen vil kunne lempes. Når det sker, vil vi igen åbne såvel bussernes fordøre som kontantsalget i busser og flextrafik bilerne, siger Lars Berg og fortsætter:

- I takt med at tiltagene lempes, vil vi igen se flere kunder i vores busser, og det er derfor vigtigt, at vi sikrer et så effektivt og trygt flow af disse igennem bussen.

## **Fordøren åbner alligevel**

Al indstigning skal ske af de midterste og bagerste døre, men passagererne vil alligevel opleve at fordøren bliver åbnet ved nogle stoppesteder. Det bliver nemlig anbefalet i en analyse af smitterisiko i bussen, at sikre en god udluftning af bussen, hvilket er med til at nedsætte risikoen for smitte.

De øvrige retningslinjer med kun en person pr. dobbeltsæde og det øgede fokus på rengøring i bussen fortsætter uændret så længe de nationale restriktioner fastholdes.



*Lars Berg, administrerende direktør i Sydtrafik. (Foto. Sydtrafik)*



(Movia Foto: Ulrik Jantzen)

## Trafikselskab og kommune vil teste førerløse busser

Trafikselskabet Movia og Ballerup Kommune vil teste førerløse busser i erhvervsområdet Lautrup i Ballerup. De førerløse busser skal både køre rutekørsel og "on demand" - og være fuldt integreret med den kollektive transport i området. Ideen med det nye busforsøg er at give den førerløse teknologi et skub fremad, og undersøge mulighederne for en bedre mobilitetsservice til erhvervsområdet, der kan reducere trængslen

Sammen med Ballerup Kommune vil trafikselskabet Movia, der arbejder på at få indarbejdet betegnelsen mobilitetselskab, fra juli 2022 og op til 8 måneder frem teste to - fire førerløse busser i erhvervsområdet Lautrup i Ballerup. Opgaven er sendt i udbud, som forventes at blive afgjort i marts. Erhvervsområdet i Ballerup er under hastig udvikling, og er ligesom mange andre steder i hovedstadsområdet udfordret af stigende trængsel. Det giver lange rejsetider, når folk skal til og fra arbejde eller uddannelse. De førerløse busser skal køre på Copenhagen Commute i Lautrup, som er et testområde for førerløs teknologi.

Parallelt med forsøget på Copenhagen Commute arbejder Movia sammen med kommunerne langs Motorring 4/Ring 4 på at anlægge BRT (bus i egen bane) fra Høje Taastrup st. over Erhvervsområdet Lautrup til Bagsværd. BRT-strækningen vil give et løft til den kollektive transport på tværs af Storkøbenhavn, og give let adgang til Lautrup-området for de mange medarbejdere, der bor på Sjælland.



# Kollektiv trafik

Forsøget med de førerløse busser i Lautrup skal både være med til at teste løsninger på trængslen i området, og være med til at give den førerløse teknologi et skub fremad ved at teste, udvikle og indsamle viden om teknologien.

- Det skal fortsat være attraktivt for virksomheder at være til stede i vores kommune, og derfor skal det også være fleksibelt og effektivt for deres medarbejdere at komme på arbejde - og meget gerne på en måde, der er bæredygtig. Derfor har vi engageret os i forsøget med førerløse busser, såvel som etablering af en BRT-strækning gennem Lautrup-området. Vi har netop vedtaget en ny udviklingsplan for Lautrup, hvor blandt andet fremtidens teknologi og life science udspringer fra - derfor er det naturligt, at også nye, el-drevne transportformer afprøves netop i dette erhvervsområde, siger Jesper Würtzen (S), der er borgmester i Ballerup Kommune.

- I Movia er vi optaget af at løse borgernes og virksomhedernes mobilitetsbehov. Trængsel i de store by- og erhvervsområder er generelt en stigende udfordring. Derfor vil vi gerne undersøge, hvordan førerløse busser kan få kunderne endnu hurtigere frem til arbejdspladserne og uddannelsesinstitutionerne i Lautrup-området. Vi glæder os også til at komme i gang med at teste og indsamle mere viden om førerløs teknologi, siger Movias plandirektør Per Gellert.

## Fakta om testen af førerløse busser i Lautrup:

- Movia har sendt opgaven i udbud. Udbuddet forventes at blive afgjort i marts 2021
- Testen af førerløse busser i Lautrup starter 1. juli 2022 og varer op til 8 måneder
- Forsøget vil omfatte 2-4 førerløse busser, som vil køre i området
- Forsøget omfatter både mindre busser med plads til 5-15 personer og større busser med plads til 15 personer og derover
- I morgen- og eftermiddagsmyldretiden vil Movia og Ballerup Kommune sætte de førerløse busser ind i rutekørsel med direkte forbindelse fra Malmparken St. til udvalgte arbejdspladser
- I dagtimerne skal busserne køre on demand (på bestilling) mellem udvalgte stoppesteder i området
- I aftentimerne hvor der er færre passagerer skal busserne køre on demand fra udvalgte virksomheder til Malmparken St.
- I forsøget vil de førerløse busser være fuldt ud integreret med den øvrige offentlige transport i Lautrup området

## Fakta om Copenhagen Commute:

- Copenhagen Commute testområdet er en del af et europæisk samarbejde omkring førerløs teknologi, som hedder SHOW
- Projektet er støttet af EU
- SHOW har 69 partnere fra 13 europæiske lande
- SHOW startede i 2020 og skal over de næste fire år teste selvkørende køretøjer i 20 byer på tværs af Europa



## I Herning Kommune kan pensionister køre med bus for en krone om dagen

Et nyt pensionistkort gør bustransport i Herning Kommune noget billigere. Med det nye buskort, der koster 365 kroner og gælder et år, kan pensionister og førtidspensionister rejse frit med bus i Herning Kommune døgnet rundt

Hvis man er i målgruppen, og køber over 16 enkeltzonebilletter om året, kan det betale sig at investere i det nye pensionistkort. Pensionistkortet er ikke gratis at indføre. Derfor har sagen også været diskuteret politisk, og det endte med, at pensionistkortet blev beskrevet i det seneste budgetforlig i Herning Kommune, som 28 af byrådets 31 medlemmer står bag.

Herning Kommune har dermed forpligtet sig til at dække den tabte indtjening, der kommer ved at tilbyde pensionistkortet til en krone om dagen. Det betyder, at Midttrafik hvert år modtager cirka 900.000 kroner i kompensation. Penge, der ifølge formanden for Teknik- og Miljøudvalget i Herning Kommune, Joan Hansen, er givet godt ud.

- Vores pensionister og førtidspensionister bruger ofte bussen, og mange vil derfor få glæde af ordningen. Nogle er måske endda afhængige af at kunne tage bussen, og derfor synes vi, det giver mening at prioritere denne gruppe borgere, siger hun og fortsætter:

- Pensionistkortet har desuden været et stort ønske fra Ældrerådets side, så derfor er jeg rigtig glad for at det nu bliver et tilbud i Herning Kommune.

Kortet giver fri bustransport indenfor kommunegrænserne. Hvis man skal rejse ud af kommunen, skal man blot betale for de zoner, der ligger udenfor Herning Kommune.

Kortet skal bestilles via Midttrafik's webshop på trafikselskabets webside.

## Blinde og svagsynede får lettere ved at få læst køreplaner

Trafikselskabet Movia har opdateret de digitale køreplaner for busserne, så de er lettere at få læst højt for blinde og svagsynede. Det har været et ønske fra Movia's Tilgængelighedsforum, hvor blandt andre Danske Handicaporganisationer er med til at give inspiration og forslag til udvikling af tilgængeligheden i Movia's produkter og services. Et nyt projekt har banet vejen for en optimering af læsevenligheden

- Vi glæder os over, at det er lykkedes at finde en teknisk løsning, så synshandicappede nu har lettere ved at få læst de digitale køreplaner. Projektet betyder, at vi nu har opdateret vores 430 køreplaner, så de er lettere tilgængelige. Tak til Dansk Blindesamfund for dialogen og for at bidrage med at teste den nye løsning for os, siger Movias kommunikationsdirektør Camilla Struckmann.

Tidligere var det kun muligt at få læst et udpluk af den enkelte buslinje op. Dermed havde svagsynede ikke mulighed for at få læst alle stop op på ruten eller få læst hele køreplanen. Nu er løsningen lavet sådan, at man får læst op, hvor linjen kører fra og til samt alle stop på ruten. Man har også mulighed for at "hoppe" til relevante steder i køreplanen.

Landsformand i Dansk Blindesamfund, Thorkild Olesen glæder sig også over den nye løsning.

- Det har været et ønske fra os i mange år, at de digitale køreplaner bliver lettere at få læst højt. Derfor er vi meget tilfredse med den nye løsning. Vi glæder os over, at den løbende dialog vi har i Movias Tilgængelighedsforum, nu har ført til forbedringer for alle med synshandicap, siger Thorkild Olesen, der desuden vil informere medlemmerne af Dansk Blindesamfund direkte om de nye muligheder.

De 430 køreplaner med forbedret mulighed for højt læsning har været tilgængelige på [dinoffentligetransport.dk](http://dinoffentligetransport.dk) fra 13. december 2020.

### Fakta om tiltaget med højt læste køreplaner:

- Formålet med Movias tilgængelighedsforum er at skabe dialog mellem Danske Handicaporganisationer, Ældresagen, Faglige Seniorer og Movia omkring Movias krav til tilgængelighed i de produkter og den service, der leveres til kunderne
- Forummet skal bidrage til at give inspiration og forslag til udvikling af tilgængeligheden til Movias produkter. Desuden er forummet tænkt som et sted, hvor Movia kan afprøve nye tiltag eller drøfte konkrete udviklingsprojekter
- Movia's tilgængelighedsforum har fokus på de områder som Movia har direkte indflydelse på i forbindelse til Movias kollektive trafiknet
- Movia har i arbejdet med den ny løsning fået teknisk bistand fra en kontakt på Færøerne, og alle 430 køreplaner har været en tur i Canada og tilbage igen





Passagerer i Nordjylland - blandt andet her i Frederikshavn i Vendsyssel - har kunnet køre mere klimavenligt med eksempelvis biogas-busser. (Foto: Jesper Christensen)

## Nordjylland får tilskud til plan om flere klima-venlige busser

Region Nordjylland har fået 16 millioner kroner fra Statens pulje til "grønne" busser. Det vil bidrage til at indfri Regionsrådets ambitioner og planen om at sende yderligere 65 klimavenlige regionalbusser ud på de nordjyske veje inden januar 2022

Håndsrækningen på de 16 millioner kroner kommer efter, at Region Nordjylland og Nordjyllands Trafikselskab i samarbejde havde ansøgt Statens pulje til fremme af CO2-reducerende busser.

Puljen var på 75 millioner kroner i 2020, og den kunne søges af regioner og ø-kommuner til at dække en del af de merudgifter, der er forbundet med grøn omstilling af busser.

Tilskuddet fra Statens pulje kommer i forlængelse af, at Region Nordjylland i december indgik en særlig klimaaf tale med regeringen og Transportministeriet. Aftalen forpligter Region Nordjylland til at sætte yderligere fart i grøn omstilling af den kollektive trafik for der igennem at bidrage til det nationale mål om en 70 procent CO2-reduktion i år 2030. Men da busser, som kører på eksempelvis el, biogas eller brint stadig er dyrere i indkøb og drift end traditionelle dies busser, er politikerne i Regionsrådet i Nordjylland glade for, at Staten med sit tilskud fra den grønne omstillingspulje også sætter handling bag de fælles ambitioner på klimaområdet.

- I Regionsrådets arbejde med kollektiv trafik prøver vi hele tiden at skabe balance mellem et økonomisk ansvarligt udbud af regionalbusruter i hele Nordjylland på den ene side og vores ambition om en klimavenlig drift på den anden.

# Kollektiv trafik

Så vi er glade for ethvert bidrag der gør, at vi kan tage yderligere skridt i den grønne omstilling, siger Ole Stavad, formand for Regionsrådets Udvalg for Regional Udvikling.

## Nordjylland kører frem med bæredygtig kollektiv trafik

Region Nordjylland er i øjeblikket godt i gang med at gøre den regionale buskørsel CO<sub>2</sub>-neutral, hvilket er målet frem mod 2025. Passagerer på regionalruten Aalborg-Frederikshavn har siden 2014 kunnet køre med CO<sub>2</sub>-neutrale biogasbusser, som dengang var de første af sin slags i Danmark. Siden da er mange flere biogasbusser kommet til, og så sent som i foråret sidste år gik Region Nordjylland igen forrest med en ny teknologi, der skærer i CO<sub>2</sub>-udledningen. Det skete da Danmarks første brintbusser blev indsat på regionalruten Aalborg-Hjørring som led i EU-projektet 3Emotion.

Initiativerne er udtryk for regionens årelange ambition om at gå forrest i den grønne omstilling af den kollektive trafik til glæde og gavn for både miljøet, passagererne og udviklingen i det nordjyske erhvervsliv, hvor flere virksomheder også på globalt plan er med i forreste række med grønne teknologier.

Senest har Nordjyllands Trafikselskab og Region Nordjylland sat gang i udbuddet på de 65 busser, hvortil Statens pulje har givet tilskud, fordi regionen har stillet krav om brug af et fossilfrit drivmiddel.

Det vil reducere udledningen af CO<sub>2</sub> fra de pågældende busser med omkring 90 procent. Samlet set vil CO<sub>2</sub>-udledningen fra den regionale busdrift i Nordjylland blive mere end halveret. De nye busser forventes i drift senest i januar 2022.

Derefter er det Region Nordjyllands plan, at man i de efterfølgende fire-fem år vil gennemføre en grøn omstilling af busserne på de resterende regionalruter i takt med, at disse kommer i udbud.

---

## Færre rejser på grund af indsatsen mod corona-virussen

Nedlukning kan tydeligt ses i trafiktallene, hvor både kollektiv trafik og vejtrafikken ligger betydeligt under normale niveau

I den først halvanden uge af det nye år lå vejtrafikken godt 30 procent under sidste år. I S-togene er der omkring 60 procent færre passagerer, og på de lange ture over Storebælt med tog er der 70 procent færre passagerer.

- Vi kan heldigvis meget tydeligt se på trafikken, at danskerne bliver hjemme. Lige nu er situationen med de nye og mere smitsomme mutationer meget alvorlig og en af de bedste måder at undgå smittespredning er som bekendt at begrænse sine kontakter. Samtidig er det vigtigt, at vi holder den kollektiv trafik i gang for dem, der har en samfundskritisk funktion, og for dem, der ikke har en bil selv. Med de nuværende meget lave passagertal er der plads til at holde afstand og jeg vil gerne rose transportselskaberne og chaufførerne for at få det til at fungere, så godt som det gør i den her svære tid, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Også på færgerne er der stort fald i antallet af passagerer. Speciel på ruten Rønne-Ystad er der på grund af det svenske indrejseforbud meget stille. På flere afgangene har der været under 50 passagerer med færgen, der har plads til 1.200.



## Kontantsalget af billetter i busser og flextrafik lukkede

Trafikselskaberne i Danmark suspendede fra torsdag 14. januar midlertidigt kontantsalget i busserne og flextrafikken. Det skete for at begrænse smitterisikoen. Man kan i stedet benytte rejsekort, app eller webillet

Som en konsekvens af de skærpede COVID-19-tiltag, og specielt øgningen af afstandsanbefalingen fra 1 til mindst 2 meter, vil kontantsalget i busser og flextrafikvogne midlertidigt blive suspendede fra torsdag 14. januar. Som et led i den midlertidige suspension af kontantsalget i vores busser, vil fordøren i busserne ligeledes være lukket for indstigning. Chaufførerne vil dog løbende sikre, at fordøren åbnes, så der sikres den fornødne udluftning i bussen. Disse midlertidige tiltag introduceres for at sikre et så trygt og sikkert miljø for kunder og chauffører.

Trafikselskaberne har af Forbrugerombudsmanden nu modtaget accept til dette midlertidige tiltag, som betyder at busser og flextrafikvogne vil fungere som rene selvbetjeningsmiljøer for kunderne. Kunder vil fortsat skulle billettere sig selv ved indstigning i bussen, hvilket kan ske via rejsekort, app eller webshop, men der vil ikke længere kunne købes billet i bussen.

Skal man med bussen, anbefaler trafikselskaberne, at man anvender rejsekort. Alternativt kan man købe billet via trafikselskabernes app'er eller webshopper.

Man kan bestille Flextrafik via nettet og betale turen med betalingskort. Hvis man ikke har denne mulighed, kan man ringe til Flextrafikens bestillingscentraler.



# 77 nordjyske busser får samme operatør efter udbud

Nordjyllands Trafikselskab, NT, har afgjort udbud 26.4, der omfatter udbud af X Bus, regionale ruter og lokalruter i Nordjylland. Udbuddet omfatter 77 busser og ca. 194.000 køreplantimer. Kørselsomfanget, der er udbudt som A/ kontraktkørsel, svarer til godt 20 procent af NT's samlede buskørsel

NT annoncerede udbuddet i juni sidste år med frist for indsendelse af tilbud 26. oktober. Udbuddet er blevet gennemført som et udbud med forhandling med en indledende prækvalifikation. Forhandlingsrunderne blev gennemført i september.

Fire busoperatører bød A-kontraktkørslen med i alt 12 tilbud.

De indkomne tilbud blev evalueret ud fra tildelingskriteriet bedste forhold mellem pris og kvalitet i henhold til udbudsvilkårene, og på den baggrund blev kontrakterne med busoperatørerne tildelt.

Udbuddet betyder - ud over at det bliver Keolis, der skal køre alle 77 busser - at der fra august kører fabriksnye busser på ruterne fra august i år, hvor der er følgende nye tiltag:

Klimaanlæg, videoovervågning og automatisk tællesystem

Elektroniske betalingsmidler skal kunne benyttes i busserne

X Busserne vil fremover blive bemalet i NT's farver

Med NT's 26.4-udbud af bustrafik tager trafikselskabet et stort skridt i retningen af en mere bæredygtig busdrift. Alle A-kontrakter er udbudt med krav om fossilfri drift. Fossilfriheden kan på nuværende tidspunkt opnås ved brug af henholdsvis certificeret biogas eller an generations HVO. De 77 nye busser vil køre på HVO.

### Nogle af fordelene ved HVO er:

- Det er et fossilfrit og bæredygtigt syntetisk alternativ til almindelig diesellole, der er produceret af eksempelvis slagteri- og fiskeriaffald
- Der opnås en CO<sub>2</sub>-reduktion på cirka 85-90 procent i forhold til drift på almindelig diesel
- Der opnås en renere luft i byerne
- Det kræver ingen investeringer i infrastruktur, da det er kompatibel med eksisterende materiel og infrastruktur





Svensk lastbil- og busproducent:

## Brint en lovende energibærer

Svenske Scania melder her i januar 2021 ud, at fokus er på batteri-elektriske løsninger, når det gælder omstillingen af transportsektoren til en mere bæredygtig fremtid. Scania fremhæver blandt andet udviklingen af batterier og batteriteknologi. Men selvom fokus i dag er batteri-elektriske løsninger, har Scania allerede investeret i udvikling af brintteknologi til tunge køretøjer og har også leveret brintkøretøjer til regulær drift hos kunder

Selvom Scania's teknikere har gjort sig værdifulde erfaringer med brintteknologien, og udviklingen vil fortsætte, vil brugen af brint til tung transport efter Scania's vurdering fremover være forholdsvis begrænset, da vil være brug for tre gange så meget grøn elektricitet til at drive en brintbil sammenlignet med en tilsvarende batteri-elektrisk lastbil.

Scania peger på, at der går en del energi tabt i produktion og distribution af brint og den efterfølgende konvertering tilbage til elektricitet til brintkøretøjernes elektriske drivline. Brint kræver dermed stor tilgang til vedvarende overskudsenergi fra eksempelvis vindmøller.

Reparations- og vedligeholdelsesomkostningerne for brintkøretøjer udgør ifølge Scania også en udfordring. Prisen for et brintkøretøj vil være højere end for et tilsvarende batteri-elektrisk køretøj, da brintkøretøjets drivlinesystemer er mere komplekse blandt andet på grund af et omfattende luft- og kølesystem. Desuden er brint en flygtig gasart, der kræver mere vedligeholdelse for at sikre sikkerheden ved håndtering og drift.

Scania betegner dog brint som en lovende energibærer og en god måde at lagre energi over lange cyklusser på. Brint vil derfor spille en vigtig rolle i den grønne omstilling af transportsektoren, hvis den vel at mærke produceres på en miljøvenlig måde. Scania ser frem til blandt andet at købe bæredygtigt produceret stål til sine lastbiler, da brint fremover kan spille en større rolle i flere industrier, herunder i stålindustrien.

Stationære brændselsceller er også en vigtig komponent i fremtidens elektriske ladeinfrastruktur. Denne løsning tegner sig især lovende i områder med adgang til masser af vedvarende energi som vind- og solenergi samt i landdistrikter uden for det overordnede el-net.

- For at gøre det bedste for både vores kunders samlede driftsøkonomi og for vores fælles planet lukker vi ikke døren for nogen muligheder. Det er klart, at Scania's fokus både i her og nu-perspektiv såvel som på kort sigt er en kombination af køretøjer med forbrændingsmotorer til drift på bæredygtige brændstoffer samt for batteri-elektriske køretøjer. Og det ser vi gælde for stort set alle transportområder, siger Alexander Vlaskamp, der er Head of Sales and Marketing hos Scania.

### **Forpligtet til flere elektriske produkter**

Scania's klimamål vil medføre, at virksomheden reducerer CO<sub>2</sub>-emissionerne fra sine egne aktiviteter med 50 procent inden 2025 samt reducerer emissionerne fra kundernes køretøjer med 20 procent i samme periode. For at nå disse mål har Scania fokus på hele energikæden "fra well-to-wheel", hvilket er mere ambitiøst end mange af de lovgivningsmæssige regler der er på vej, og som kun fokuserer på bæredygtigheden "tank-to-wheel".

Scania forpligter sig til at lancere mindst ét nyt elektrisk drevet køretøj i sit bus- og lastbilprogram hvert år. Samtidig forpligter Scania sig til at påvirke de samfundsmæssige investeringer i en udbygning og effektivisering af ladeinfrastrukturen til batteri-elektriske køretøjer.

- Scania's fokus er vores kunders forretning. Transportvirksomhederne skal under hele omstillingen til et bæredygtigt transportsystem fortsat kunne udføre deres opgaver på en effektiv måde til en rimelig pris, siger Alexander Vlaskamp.







*Avedøreværket hvor H2RES skal opføres.*

## Energiselskab truffet den endelige beslutning om at investere i brintprojekt

Energiselskabet Ørsted har truffet endelige investeringsbeslutning om det danske demonstrationsprojekt H2RES, der skal bruge havvind til at producere vedvarende brint. Projektet, der skal realiseres på Avedøreværket på Avedøre Holme i København, forventes at producere den første brint i slutningen af 2021 og bliver Ørsteds første brintprojekt i drift

H2RES bliver Ørsteds første vedvarende brintprojekt i drift og vil markere en ny æra, hvor energi fra havvind udnyttes til at nedbringe samfundets CO<sub>2</sub>-udledning ud over direkte elektrificering. Det åbner nye veje mod nul-udledning for sektorer, hvor det ellers er vanskeligt at nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen.

H2RES-projektet vil få en kapacitet på 2 MW. Anlægget vil dagligt producere op mod omkring 1.000 kg vedvarende brint, der skal bruges som brændstof til vejtransport i Storkøbenhavn og på Sjælland. Projektet forventes at producere den første brint i slutningen af 2021.

- Vi ser vedvarende brint og andre bæredygtige brændstoffer som hjørnesten på vejen mod CO<sub>2</sub>-neutralitet inden 2050, og H2RES vil bidrage med vigtige erfaringer, der kan være med til at gøre Europas ambitiøse udbygningsmål

for vedvarende brint til en ny industriel succeshistorie. Med de rette rammevilkår, der tilskynder til fravalg af fossile brændstoffer, kan vedvarende brint reducere CO<sub>2</sub>-udledningen i transportsektoren og den tunge industri, hvilket er altafgørende for at skabe en verden, der udelukkende kører på grøn energi, siger Martin Neubert, der er koncerndirektør og administrerende direktør for Ørsted Offshore.

Ørsted har gennem de seneste 18 måneder indgået partnerskaber med forskellige konsortier om syv projekter inden for vedvarende brint i Danmark, Tyskland, Holland og Storbritannien.

De praktisk talt ubegrænsede, globale havvindressourcer egner sig ideelt til at drive produktionen af vedvarende brint via elektrolyse. H2RES-projektet skal med brug af Ørsteds to 3,6 MW-havvindmøller ved Avedøre Holme undersøge, hvordan man bedst kan kombinere en elektrolysator med den varierende strømproduktion fra havvind.

- Vedvarende brint bliver afgørende for opfyldelsen af Danmarks ambitiøse mål om at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen. H2RES er et eksempel på, hvordan offentlig medfinansiering, kombineret med en engageret brintindustri og ambitiøse aftagere, kan drive den grønne omstilling af transportsektoren. H2RES er et lille, men vigtigt skridt i retning af produktion af vedvarende brint i stor skala, og projektet vil give os mulighed for at demonstrere, hvordan havvind kombineret med elektrolyse på land kan nedbringe CO<sub>2</sub>-udledningen ud over direkte elektrificering, siger Anders Nordstrøm, der er Vice President og chef for Ørsteds brintaktiviteter.

Det Energiteknologiske Udviklings- og Demonstrationsprogram (EUDP) under Energistyrelsen har tidligere tildelt 34,6 millioner kroner til udviklingen af H2RES til Ørsted, Everfuel Europe A/S, NEL Hydrogen A/S, Green Hydrogen Systems A/S, DSV Panalpina A/S, Brintbranchen og Energinet Elsystemansvar A/S.

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



## Energiselskab om omstilling til mere bæredygtig transport: Adgang til HVO ét af de vigtigste redskaber

HVO 100, som den energiselskabet Circle K kan levere, består af 100 procent genanvendt madolie (UCO), hvilket gør det muligt at skære en CO<sub>2</sub>-udledningen med op til 90 procent sammenlignet med brug af den almindeligt tilgængelige dieselolie. CircleK introducerer nu HVO 100 seks Circle K-stationer, hvilket vil give aktører på transportområdet bedre adgang til et mere bæredygtigt dieselprodukt. CircleK betegner HVO 100 som ét af de vigtigste redskaber i den grønne omstilling af tung transport

Hydrogeniseret Vegetabilskolie - eller HVO - har gennem de seneste år været bredt udbredt og anvendt i den tunge transport i Sverige og er nu ved at bryde igennem i Danmark som et attraktivt alternativ til den traditionelle dieselolie. Især den type HVO der er lavet på genanvendt madolie som for eksempel fritureolie til pomfritter - bedre kendt som 'UCO' eller 'Used Cooking Oil' - er populær.

### HVO 100 på seks stationer landet over

UCO er på vej frem, fordi det er 100 procent fri for fossil olie. Produktchef Sisse Follmann fra Circle K Danmark peger på, at det er den type HVO, som Circle K nu tilbyder på seks stationer landet over. Åbningen af de første seks pumper er det seneste initiativ fra Circle K Danmark, som har til hensigt at gøre klimavenlige og alternative drivmidler tilgængelige og nemmere at tilgå.

- Hos Circle K Danmark har vi infrastrukturen til at kunne hjælpe den grønne omstilling af transportsektoren på vej. Det er derfor, vi er i gang med at installere lynladestandere på tværs af landet. Det er derfor, vi har investeret i 50 millioner liter Power-to-X produceret e-methanol - eller 'flydende el'. Det er derfor, vi nu giver den tunge transport nem adgang til et CO2-reducerende alternativ til diesel direkte fra pumpen med HVO 100, siger hun.

## **Dansk Transport & Logistik (DTL) glade for mulighederne**

Tilløbet til HVO i Danmark har været undervejs gennem et stykke tid. Blandt de største hurdle har været udbredelsen af et bredt netværk af HVO-pumper langs de danske veje. Med Circle K-stationer i eksempelvis Lind ved Herning, i København og i Nyborg bliver det nemmere for chauffører samt transport- og logistikvirksomheder at vælge HVO'en til, som et redskab i branchens grønne omstilling.

- Det er en super god nyhed, at Circle K nu ruller ud med HVO på deres stationer og gør det nemmere at tilgå over hele landet. Når HVO100 og andre biobrændsler er baseret på genanvendte råvarer, er de nemlig blandt flere vigtige redskaber for vores medlemmer i deres indsats for at udlede mindre CO2 og bidrage til den grønne omstilling af transportsektoren, siger underdirektør Frank Davidsen fra vognmandsorganisationen DTL.

Andre energiselskaber som eksempelvis YX, Q8 og OK har også HVO-produkter på listen over energiprodukter.

## **Fakta om HVO 100:**

- HVO100 er på Circle K-stationer i Herning, København, Nyborg, Fredericia, Slagelse og Albertslund
- HVO100 består af typen UCO, som står for 'Used Cooking Oil' (genanvendt madolie som for eksempel friture)
- HVO100 reducerer CO2-udledningen med op til 90 procent sammenlignet med konventionel diesel
- HVO100 kan anvendes i dieselmotorer
- HVO100 er en del af en treenighed af klimavenlige drivmidler fra Circle K Danmark sammen med lynladerstrøm til elbiler og 'flydende el' (eksempelvis methanol produceret i Power-to-X-systemer med energi fra sol og vind)





## Brint-stationer skifter ejer

Konsortiet Danish Hydrogen Fuel A/S (DHF), som består af Strandmøllen, NEL og OK, har indgået en aftale med Everfuel A/S om at overdrage aktierne i DHF A/S til Everfuel, der har hovedsæde i Herning og selskaber i. DHF driver i dag fire brinttankstationer til tankning af brintdrevne personbiler i Danmark, som fremover vil blive drevet af Everfuel. Strandmøllen, NEL og OK fortsætter som leverandører og samarbejdspartnere. DHF-tankstationerne ligger ved OK's tankanlæg i Aarhus, Kolding, Esbjerg og Korsør. Forventningen er, at det nye ejerskab kan give grobund for yderligere udbredelse og udvikling af brintteknologien i Danmark

- Vi er glade for at overdrage kæden af brintstationer til Everfuel. Parterne bag DHF har siden 2015 investeret betydeligt i at markedsføre brintbilisme i Danmark. Vi har vist, at brintstationer kan fungere i almindelig dagligdags drift. Vi ser frem til, at kædens drift og fortsatte udvikling nu varetages i Everfuels større brintnetværk, siger Alex Buendia, der er formand for bestyrelsen i DHF og direktør i Strandmøllen A/S.

Brintstationerne er baseret på NEL's teknologi indenfor brinttanking, og selskabet ser frem til at fortsætte med at servicere Everfuel med tankningsudstyr og andre services.

- Strandmøllen ser stort potentiale i at levere brint til transportsektoren, og medejerskabet af DHF har givet værdifuld erfaring. Vi er glade for fortsat at skulle levere brint til stationerne og udvikle løsninger til de specielle krav, brint til transportsektoren stiller, siger Alex Buendia videre.

Hos energiselskabet OK er forventningen, at brint og Power-To-X bliver en del af fremtidens energiløsninger. Brint-stationerne forbliver i drift på OK's placeringer, og OK vil fortsat bidrage til udviklingen af den bedste kundeoplevelse, f.eks. i form af multifuelstationer.

- Vi forventer, at der fremover bliver etableret flere brintanlæg på OK's placeringer, siger Niels Ole Christensen, der er direktør i OK a.m.b.a.

Jacob Krogsgaard, der er direktør i Everfuel, siger, at selskabet med overtagelsen af DHF-brinttankstationerne tager et vigtigt skridt mod at blive en central spiller i udbredelsen af brintteknologien i transportsektoren i Danmark.

- Strandmøllen, NEL og OK har igennem etableringen af DHF givet et vigtigt skub på introduktionen af brint i transporten. Jeg ser frem til at fortsætte arbejdet med at udbrede brint som drivmiddel i samarbejde med de tre aktører, siger han.

## Energiselskab åbner AdBlue-tank i Brøndby

Lastbiler og busser kan fremover også tanke AdBlue på energiselskabet OK's Truck Diesel station på Søndre Ringvej i Brøndby

- Mange af vores transportkunder bruger AdBlue, derfor er det vigtigt, at det er tilgængeligt på de fleste af vores Truck Diesel stationer. Det skal være nemt for dem, siger kædechef for Truck Diesel stationerne i OK, Henrik Bruun.

Stationen i Brøndby har eksisteret i en årrække og ligger godt for kunderne, som kører gennem området.

- Vi har manglet en stander til AdBlue på Søndre Ringvej i Brøndby gennem længere tid, så da det blev muligt at etablere en stander på adressen, greb vi muligheden, siger Henrik Bruun.

Skærpede EU-miljøkrav til udstødningsgassernes indhold af NOx-forbindelser og partikler har skabt øget efterspørgsel på additivet AdBlue de seneste år. Derfor har OK også installeret AdBlue standere på langt de fleste centralt placerede Truck Diesel stationer.

## 12 ruter på Sjælland får 26 nye el-busser

Fra 11. december 2022 kører 26 nye el-busser ud på ruter uden for Hovedstadsområdet. El-busserne sættes ind på 12 forskellige busruter, hvor de erstatter dieseldrevne busser, hvilket vil skære ned på CO<sub>2</sub>-udledningen, støjen og udslippet af NO<sub>x</sub>'er og partikler

De 26 nye el-busser på 12 forskellige linjer er resultatet af et udbud, som trafikskabet Movia har afgjort. Med udbuddet, der blev sendt ud i samarbejde med Region Hovedstaden, Region Sjælland, Frederikssund, Lejre og Roskilde Kommuner, får linierne 98N, 207, 221, 226, 227, 230R, 231, 315, 316, 317, 318, og 380R, der i normale tider transporterer omkring to millioner passagerer årligt, nye elektriske busser.

Med den regionale og kommunale beslutning om at skifte fra diesel til el på de 12 busser, tager de to regioner, tre kommuner og Movia endnu et skridt mod målet om, at alle busser på Sjælland skal køre fossilfrit i 2030 - heraf mindst halvdelen på el.

Når de 26 nye el-busser sættes i drift i 2022 vil i alt 284 busser køre på el på Sjælland. Det svarer til 20 procent af Movia's samlede antal busser. Hertil kommer syv el-havnebusser i Københavns Havn. De 26 nye el-busser støjer mindre, end tilsvarende dieselbusser og giver en årlig reduktion på 1.900 ton CO<sub>2</sub>, 7,6 ton NO<sub>x</sub> og 35 kg partikler.

Movia modtager støtte fra EU's ELENA facilitet (under Horizon 2020 programmet) til at forberede omstilling af busser og havnebusser til el drift.

### Fakta om el-busser på linie 380R:

Linien kører i Gribskov og Hillerød Kommuner og finansieres hovedsageligt af Region Hovedstaden  
Linien er udbudt med i alt 12.261 køreplantimer pr. år og har i alt tre el-busser fra 11. december 2022  
Med el-busdrift på linien sparer regionen 260 tons CO<sub>2</sub> om året

### Fakta om el-busser på linie 230R og 98N:

Linierne kører i Roskilde, Lejre og Frederikssund Kommuner og finansieres af Region Hovedstaden og Region Sjælland  
Linierne er udbudt med i alt 26.122 køreplantimer pr. år og har i alt otte el-busser fra 11. december 2022  
Med el-busdrift på linierne sparer regionerne 830 tons CO<sub>2</sub> om året

### Fakta om el-busser på linie 315, 316, 317, 318:

Linierne kører i Frederikssund Kommune  
Linierne er udbudt med i alt 19.963 køreplantimer pr. år og har i alt syv el-busser fra 11. december 2022  
Med el-busdrift på linierne sparer kommunen 470 tons CO<sub>2</sub> om året

### Fakta om el-busser på linie 207, 221, 226, 227, 231:

Linierne kører i Frederikssund, Lejre og Roskilde Kommuner  
Linierne er udbudt med i alt 17.307 køreplantimer pr. år og har i alt otte fra 11. december 2022  
Med el-busdrift på linierne sparer kommunerne 330 tons CO<sub>2</sub> om året



## Region Sjællands første regionale busrute omlægges til el-drift i 2022

Nu omlægges den første regionale buslinje fra diesel til mere miljøvenlig el-drift. Det bliver buslinje 230R, som kører mellem Roskilde og Frederikssund. Det bliver ikke alene Region Sjællands første buslinje på el, men også en af Danmarks allerførste regionale eldrevne buslinjer

Fra december 2022 vil buslinje 230R, der kører mellem Roskilde og Frederikssund, blive omlagt fra dieseldrift til den langt mere miljøvenlige el-drift. Det står klart, efter at linjen har været i udbud gennem trafikkselskabet Movia. Buslinjen mellem Roskilde og Frederikssund bliver Region Sjællands første buslinje på el og en af Danmarks allerførste elektriske regionale buslinjer.



Region Sjælland og de andre regioner indgik i slutningen af 2020 klimasamarbejdsaftaler med staten. Heri indgår fælles ambitioner om en grøn omstilling af regionernes busser, tog og egne transportmidler. Regionen Sjælland modtager desuden tilskud fra den statslige Grøn buspulje til omlægningen af buslinje 230R.

- Samarbejde mellem regionen og staten kan accelerere den grønne omstilling. Det viser denne sag. Det er fortsat nødvendigt med tilskud fra staten, men de er givet godt ud. Jeg håber, at denne sag baner vejen for andre samarbejder for eksempel omkring indførelse af batteritog på lokalbanerne, siger Heino Knudsen, der er formand for Region Sjælland.

Region Sjællands stramme økonomiske rammer har hidtil forhindret regionen i at omlægge sine buslinjer til mere miljøvenlige drivmidler. Det har samtidigt været usikkert, om el-drift teknologisk var realistisk på de lange regionale buslinjer. Buslinje 230R viser, at det er teknologisk muligt, og at merudgifterne ikke er helt så store som ventet.

- Jeg er meget glad for, at regionen nu er i gang med den grønne omstilling af busserne. Mange kommuner er allerede i gang, og det er måske passende, at 230R starter i Roskilde, som var den første by i Danmark med el-busser. Det er en vigtig udvikling - men det er også vigtigt, at omstillingen sker, uden at vi skal skære i det samlede kørselsomfang, siger Peter Isbrandt Jacobsen (DF), som er formand for Udvalget for Regional Udvikling i Region Sjælland.

Movia vurderer, at el-drift stadig alt andet lige er dyrere end dieseldrift. Udgifterne til driften af buslinje 230R falder dog med ca. 1,8 millioner kroner pr. år ved overgangen til el-drift grundet helt ekstraordinære forhold på netop denne linje. Det skyldes blandt andet indførelsen af en lidt anden bustype med færre aksler og dermed mindre driftsomkostninger samt en meget skarp konkurrence ved udbuddet.

Den statslige Grøn Buspulje støtter herudover omlægningen med ca. 6 millioner kroner. Grøn Buspulje skal bidrage til, at der kommer flere grønne busser i regionerne og i ø-kommunerne. Puljen udmøntede 75 millioner kroner i slutningen af 2020 til en række projekter herunder omstillingen af buslinje 230R.

## Fakta om el-busser på linje 230R:

- Buslinje 230R er Østdanmarks største buslinje i R-nettet med over 800.000 passagerer
- Buslinje 230R forbinder Roskilde og Frederikssund via Hornsherred. Finansieringen deles med Region Hovedstaden. Region Sjællands tilskud udgør ca. 4,8 millioner kroner pr. år.
- Buslinjen overgår 11. december 2022 til betjening med el-busser



## Flere busruter i Storkøbenhavn skifter til el-drift

København, Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe og Rødovre Kommuner har i fællesskab besluttet, at buslinierne 6A og 7A, som kører på tværs af de fem kommuner, fremover skal køre på el. Med beslutningen vil der komme i alt 46 nye el-busser ud på de to ruter. Linie 6A forbinder Nørreport og Buddinge St., mens Linie 7A forbinder Rødovre Hallen med Ny Ellebjerg St. For de årligt 10,6 millioner kunder betyder det færre partikler, mindre CO<sub>2</sub>-udslip og mindre støj

Med den fælles kommunale beslutning om at gå fra diesel til el på 6A og 7A, tager de fem kommuner og Movia endnu et skridt mod målet om, at alle godt 1.300 busser på Sjælland skal køre fossilfrit i 2030 - og mindst halvdelen på el. Københavns Kommune besluttede med budget 2019, at alle buslinjer senest i 2025 skal omlægges til el- eller nulemissionsbusser. Gladsaxe Kommune har et mål om en total omlægning af alle dieselbusser til el i 2025.

Med en øget omstilling til mere bæredygtig drift bidrager kommuner, regioner og Movia til at indfri den nationale målsætning om en CO<sub>2</sub>-reduktion på 70 procent inden 2030 set i forhold til 1990.

Når de 46 nye el-busser kommer i drift i februar 2022 vil i alt 284 busser køre på el på hele Sjælland. Det svarer til 20 procent af Movia's samlede antal busser. Hertil kommer syv el-havnebusser i Københavns Havn. De 46 nye el-busser giver en årlig reduktion på 3.600 ton CO<sub>2</sub>, 5 ton NO<sub>x</sub> og 22 kg partikler.

- Københavnerne skal kunne færdes i byen uden at være generet af støj og møg fra trafikken. Derfor er jeg glad for, at vi nu tager næste skridt mod 100 procent bæredygtig bustrafik i København i 2025. Med de nye grønne el-busser på linje 6A og 7A kører 40 procent af busserne i København på el og giver hele byen, buslinjernes naboer og passagererne en grøn og støjfri opgradering - det er et godt skridt den rigtige vej, siger overborgmester Lars Weiss (S).

Borgmester i Frederiksberg Kommune, Simon Aggesen (K) fremhæver Frederiksberg som hovedstadens grønne hjerte.

- Vi tænker klima og bæredygtighed ind i alle sammenhænge. Vi har en ambition om at være elbilby nummer ét, og det arbejde omfatter også den kollektive trafik. Jeg ser frem til et 2022, hvor først linje 7A i februar og senere på året linje 1A i juni går over til el; det er nogle vigtige milepæle i bæredygtighedsbestræbelserne og vil ydermere komme beboerne langs linjerne til gavn fordi el-busser både støjer mindre og er helt uden forurening, siger Simon Aggesen.

I Gladsaxe Kommune peger borgmester Trine Græse (S) på, at kommunen har stor fokus på bedre bymiljø med mindre støj og luftforurening. Derfor er hun glad for, at kommunen får nogle nye el-busser, der støjer markant mindre og har en meget lav miljøpåvirkning.

- Omstilling til grøn trafik er den eneste vej frem, hvis vi vil passe på vores miljø og klima. Men det har også stor betydning, hvis vi skal sikre et godt og sundt nærmiljø for vores borgere her i Rødovre Kommune. Både luftforurening og trafikstøj påvirker vores sundhed, og i Rødovre har vi mange lungepatienter, som vi skal passe på. Her gør el-busser og anden grøn trafik en vigtig forskel, siger borgmester i Rødovre Kommune Britt Jensen (S).

Hun suppleres af Karen Riis Kjølbye (K), der formand for Teknik- og Miljøudvalget i Gentofte Kommune. Hun fremhæver, at bustrafikken bliver mere grøn og derved bidrager til en sundere by med renere luft og mindre støj.

- Samtidig falder el-busser godt i tråd med vores ambition om at gøre det nemmere for borgerne at leve klimaansvarligt, siger Karen Riis Kjølbye.

De politiske udtalelser bliver suppleret af trafikkselskabet Movia's administrerende direktør Dorthe Nøhr Pedersen, som peger på, at Movia sidste år fastlagde et fælles mål i trafikkselskabets mobilitetsplan om, at alle busser skal køre fossilfrit i 2030, og at mindst halvdelen af dem kører på el.

- Målet er, at vores flextrafik udelukkende kører i elbiler senest i 2030, og alle nye tog på vores lokalbaner er el-drevne, understreger Dorthe Nøhr Pedersen.

## Fakta om el-busser på linje 6A:

- Linje 6A kører i København, Gentofte og Gladsaxe Kommuner
- Linje 6A er udbudt med i alt 57.322 køreplantimer pr. år og har i alt 21 el-busser fra 13. februar 2022
- Med el-busdrift på linjen sparer kommunerne 1.100 tons CO2 om året

## Fakta om el-busser på linje 7A:

- Linje 7A kører i København, Frederiksberg og Rødovre Kommuner
- Linje 7A er udbudt med i alt 101.786 køreplantimer og har i alt 25 el-busser fra 13. februar 2022
- Med el-busdrift på linjen sparer kommunerne 2.500 tons CO2 om året

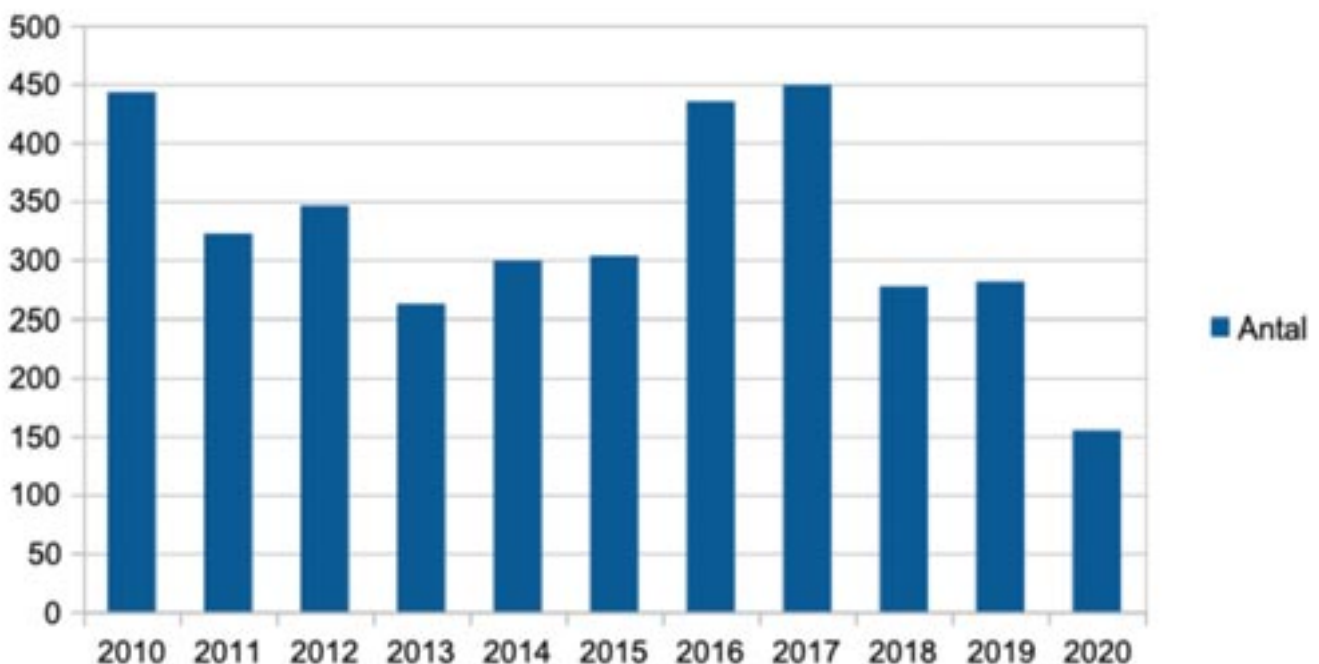
## Fakta om el-busser i København, Frederiksberg, Gentofte, Gladsaxe og Rødovre

- Linje 1A, som kører i København, Frederiksberg, Hvidovre og Gentofte, omstilles til el-busser i juni 2022
- Linje 2A, som kører i København og Frederiksberg, blev omstillet til el-busser i december 2019
- Linje 10 og linje 11, som kører i København og Hvidovre, omstilles til el-busser i december 2021
- Linje 18, som kører i København og Frederiksberg, blev omstillet til el-busser i december 2019
- Linje 133, som kører i København og Hvidovre omstilles til el-busser i juni 2022
- Linje 142, som kører i Københavns, Ballerup, Glostrup og Rødovre omstilles til el-busser i juni 2021
- Linje 164, som kører i København, Gladsaxe, Gentofte, Ballerup og Herlev omstilles til el-busser i december 2021
- Linje 991, 992 og 993 (Havnebusserne i Københavns Havn) blev omstillet til el i juli 2020

## 2020 kørte ud med det laveste antal nye busser i 10 år

Antallet af nyregistrerede busser er generelt påvirket af trafiksekskabernes udbud af kørsel. I 2020 kom en uventet påvirkning udefra, som bremsede turistikørslen og den øvrige buskørsel ned i en sådan grad, at det påvirkede lysten til at investere i nye busser markant

I grafikken nedenfor ses antallet af nyregistrerede busser over 7 ton i perioden 2010 til 2020. Kilde er Bilstatistik fra De Danske Bilimportører







*De elektriske busser blev fragtet det sidste stykke på lastbil.*

## De første kinesiske el-busser er kommet til Odense

De første af i alt 20 nye klimavenlige el-busser, der skal køre i Odense, ankom fornyligt med lastvogn til busoperatører Keolis' garageanlæg på Gammelsø i Odense, hvor de bliver gjort klar til at køre med passagerer. Størstedelen af rejsen fra Kina blev foretaget med skib

Når Keolis sætter busserne i drift i Odense, vil det give langt mindre støj og forurening i byen, da el-busserne er betydeligt mere støjsvage end diesibusser og hverken udleder CO<sub>2</sub>, partikler eller kvælstof lokalt, da de får deres energi fra el-nettet. Efterhånden som andelen af vedvarende energi i elnettet forbedres, bliver busserne mere og mere klimavenlige.

Odenses nye el-busser oplades på garageanlægget på Gammelsø, og der skal derfor ikke bygges ladestationer i bybilledet. Busserne er produceret af kinesiske Yutong, og et hold af kinesiske teknikere er rejst til Danmark for at hjælpe med at gøre ladestanderne og busserne klar.

# Materiel

I busserne skal der forud for indsættelsen eksempelvis installeres rejsekort-udstyr og inforskærme. FynBus forventer, at busserne er klar til at køre på en række bybusruter i april, men de vil formentlig kunne ses i bybilledet inden da, da chaufførerne hos Keolis skal oplæres i at køre dem.

De nye busser er 12 meter lange og har plads til 66 passagerer - heraf 33 siddepladser. Alle 20 busser er udstyret med elektriske handicapramper.

FynBus indgik på vegne af Odense Kommune sidste år aftale med Keolis om indkøb af de 20 el-busser. Busserne skal erstatte de ældre af dieselbusserne i Odense. Når letbanen kører i slutningen af 2021, vil bybusflåden i Odense bestå af 20 el-busser, 18 hybridbusser og 14 dieselbusser, som overholder den nyeste miljøstandard.

- Jeg glæder mig meget over, den grønne omstilling af den kollektive trafik er i fuld gang. El-busserne i Odense er et stort skridt mod en CO2-neutral kollektiv trafik, og vi forventer, at langt de fleste busser på Fyn bliver CO2-neutrale i de kommende år, siger Carsten Hyldborg, der er direktør i FynBus.

Peter Lannig Nielsen, der er administrerende direktør i Keolis Danmark, peger på, at de hos Keolis er meget stolte over, at selskabet sammen med FynBus og Odense Kommune kan hjælpe med den grønne omstilling af busdriften i Odense.

- Vi er straks efter ankomsten af busserne gået i gang med at sikre installation af de sidste ting, som skal ske her i Danmark. Vi regner derfor med, at vores chauffører bliver omskølet til at køre i de nye elektriske busser meget snart. Det betyder derfor, at busserne kan være klar til at blive sat i drift i løbet af april måned, så også borgerne i Odense kan få glæde heraf, siger Peter Lannig Nielsen.





*DAF Components leverer 120 Paccar MX-11 Euro 6 motorer til busproducenten Solaris til montering i en række ledbusser, der kører i Nazareth og Jerusalem.*

## Hollandske motorer skal monteres i polsk busser - og køre i Israel

Den polske busproducent Solaris har bestilt 120 dieselmotorer hos DAF Components, der først og fremmest leverer motorer til lastbiler. Euro 6-motorerne af typen Paccar MX-11 bliver leveret i kombination med DAF's kompakte efterbehandlingssystem til udstødningssgas (EAS) og er beregnet til brug i den nye Urbino nU18 ledbus, som snart bliver introduceret i Israel til offentlig transport i og omkring Nazareth og Jerusalem

DAF Components er en uafhængig leverandør af komponenter som eksempelvis motorer, aksler og førerhuse, der bruges over hele verden af producenter af turistbusser, rutebusser og specialkøretøjer i landbrugs- og industrisektoren.

De 120 Paccar MX-11 Euro 6 motorer, som Solaris har bestilt, har en effekt på 370 hk og et drejningsmoment på 1.900 Nm ved 900 o/min. En flad drejningsmomentkurve sikrer jævn kørsel og maksimal passagerkomfort. Solaris



# Materiel

valgte også Paccar-motorerne på grund af deres pålidelighed og lave vedligeholdelsesomkostninger. Desuden sikrer en vedligeholdelsesplan med kun ét serviceinterval om året maksimal udnyttelse af køretøjerne.

Solaris har i mange år leveret busser til kørsel i by- og landområder i Israel. Takket være den nye ordre har antallet af Solaris busser udstyret med en Paccar motor, som er blevet leveret til Israel, oversteget 500. Vedligeholdelsen af ledbusserne bliver udført af forhandlere, der er tilknyttet DAF importøren Tashtit i samarbejde med Solaris importøren Afifi.





## Klistermærker skal advare mod blinde vinkler på busser og lastbiler

Et dekret udstedt i Frankrig i november sidste år, og som trådte i kraft ved årsskiftet, dikterer, at alle tunge køretøjer - også udenlandske - skal have klistermærker sat på bestemte steder for at gøre opmærksom på blinde vinkler

Advarselsklistermærkerne, som skal sidde på alle køretøjer over 3,5 ton, skal andre trafikanter opmærksomme på blinde vinkler. Klistermærkerne skal kunne ses fra siderne og bagsiden af køretøjet. Overtrædelse af lovgivning udløser bødestraf.

Reglen om klistermærker følges op af en regel om, at køretøjer, der kører over 40 km/t., skal udstyres, så chaufføren har frit udsyn foran og til siderne og have bakspejle eller andet udstyr, der gør, at chaufføren kan se vejbanen mod køretøjets bagende fra sit sæde.

Organisationen Dansk PersonTransport (DTP) gør opmærksom på, at en specifik og udtømmende beskrivelse af de nye regler først er tilgængelig i løbet af januar.

Dansk PersonTransport har protesteret mod, at de nye franske regler også gælder for udenlandske køretøjer. Den internationale vejtransportorganisation, IRU, har kontaktet EU-Kommissionen for at få en undtagelse for udenlandske køretøjer. EU Kommissionen undersøger ifølge DPT de nye franske regler nærmere.



## MB Turistico

19 + G + F fra kr. 600.000,-  
100% VBI turistopbygning med teaterguld  
Mercedes Benz 500 serie



## Nye MB Sprintere - Euro VI

Vi bygger din nye minibus efter dine ønsker og behov.

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

De anførte priser er standard opbygning.



## Ny MAN TGE 3.140

7 + F + G fra kr. 300.000,-



## Nyproduceret Isuzu

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



## Visigo Hyper



Med lift og plads til 8 kørestole

ISUZU

## Visigo Hyper med fuldautomatisk ZF gear & 320 HK

9,66 m. Euro 6 bus med forbedret brændstofføkonomi & kørekøkomfort.

Har fået designpris for sit elegante & aerodynamiske ydre look. 35 + F + G Fra 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



Politiet i Østjylland noterer ved kontroller jævnligt bilister, der ikke holder for rødt lys i lyskryds i Aarhus. Et forsøg med kameraer, der automatisk tager "afslørende" billeder af bilister, der kører over for rødt lys i udvalgte lyskryds, skal vise, om det er en brugbar måde at dæmme op for problemet.

## Bilister, der kører over for rødt, bliver knipset

Aarhus bliver forsøgskommune for automatisk kontrol af, om bilister kører over for rødt lys. En ny arbejdsgruppe skal se på forsøg med rødkørselskameraer, der skal sættes op i lyskryds i Aarhus, hvor der hyppigt er bilister, der kører over for rødt lys

Transportministeren og justitsministeren nedsætter en arbejdsgruppe, der skal indsamle erfaringer om de såkaldte rødkørselskameraer, der kan fotografere bilister, som kører over for rødt. Aarhus Kommune er meget interesseret i projektet, og det vil derfor være i særligt udfordrede kryds i Aarhus, hvor de første kameraer fra pilotprojektet vil blive sat op. Når forsøget er sat i gang, vil de trafikanter, der kører over for rødt, blive blitzet og få tilsendt en bøde på samme måde, som det i dag sker ved hastighedsovertrædelser på strækninger med en stærekasse. Ud over Vejdirektoratet, der sidder for bordenden, vil Aarhus Kommune, Rigspolitiet og Østjyllands Politi være med i arbejdsgruppen.

- Vi skal ikke acceptere, at der er bilister, der tilsidesætter andres liv og sikkerhed ved at opføre sig dybt uansvarligt i deres biler. Trafiksikkerhed er et af mine fokuspunkter, men vi har endnu ikke mange erfaringer med rødkørselskameraer, og derfor ser jeg frem til resultaterne fra arbejdsgruppens første forsøg fra Aarhus, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

I oktober gennemførte Østjyllands Politi en færdselsaktion, hvor 81 personer blev sigtet for at køre over for rødt eller gult. Og Aarhus Kommune har på den baggrund tilkendegivet en stor interesse i at være en del af arbejdsgruppen



# Trafiksikkerhed



Billedeserien er taget en eftermiddag i Aarhus, hvor der er en hastighedsbegrænsning på 50 km/t.. Der er fem sekunder mellem første og sidste billede. (Foto: Jesper Christensen)

bag pilotprojektet, der skal teste, om man kan bruge ny kamera-teknologi til at begrænse antallet af rødkørsler og øge trafiksikkerheden. I pilotprojektet vil der blive sat kameraer op i udvalgte vejkryds i Aarhus. Kameraerne registrerer automatisk nummerpladen på de bilister, der kører over for rødt.

Nedsættelse af arbejdsgruppen sker samtidig med, at Folketinget behandler regeringens lovforslag om styrket indsats mod farlig kørsel. Lovforslaget gennemfører de dele af den politiske aftale om vanvidskørsel fra december 2020, som kræver ændringer af straffeloven og færdselsloven.

- Regeringen har et klart mål om at sætte hårdt ind over for dem, der skaber utryghed i trafikken og udsætter andre mennesker for fare. Dette projekt skal derfor være med til at afdække, om kameraer kan benyttes som et effektivt redskab som led i politiets færdselskontrol. Jeg ser frem til at følge projektet og håber, at vi med rødkørselskameraer kan komme et skridt videre i kampen mod hensynsløs og farlig adfærd i trafikken, siger justitsminister Nick Hækkerup (S).

Aarhus Kommune, Østjyllands Politi, Rigspolitiet og Vejdirektoratet skal i arbejdsgruppen undersøge, hvilken type kameraer der egner sig bedst, og kortlægge, hvilke kryds der er oplagte til pilotprojektet.

- Jeg er glad for, at vi nu sammen gør en indsats for at stoppe dem, der vælger at være ligeglade med andres sikkerhed og kører over for rødt. Det er et problem mange steder, og jeg glæder mig over, at vi nu tager fat i et af de værste steder i landet, så vi kan lære og måske udbrede nogle gode løsninger til andre steder. Jeg har ingen tolerance over for vanvidsbilister, og jeg er glad for, at staten og Aarhus Kommune i samarbejde kan gøre en indsats, siger rådmænd for Teknik og Miljø i Aarhus Kommune, Bünyamin Simsek (V).



## Storbritanniens farvel til EU betyder goddag til nye regler - også på forsikringsområdet

Det fremgår af officielle udmeldinger, at man som bilist og chauffør i busser og lastbiler ved kørsel til Storbritannien skal kunne dokumentere forsikringsdækning på sit motorkøretøj. DFIM anbefaler derfor, at man medbringer "det grønne kort", der kan dokumentere et sådant forsikringsforhold. Man kan også medbringe gyldig police eller forsikringsaftale, men DFIM - Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring peger på, at det grønne kort er internationalt og anerkendes på en række hovedsprog

Grønkortordningen omfatter i dag 48 lande inklusive Storbritannien, der fortsætter som medlem efter 1. januar 2021. I Danmark administreres ordningen af DFIM – Dansk Forening for International Motorkøretøjsforsikring.

Fordi Storbritannien ikke er en del af EU, kan DFIM ikke længere hjælpe skadelidte blandt danske bilister og chauffører ved trafikuheld i Storbritannien med at fremsætte krav om erstatning over for en modpart. Denne beskyttelse begrænses, og den skadelidte må derfor selv anmelde skaden hos modpartens britiske forsikrings-selskab og sikre sig erstatning.

DFIM har indgået en række bilaterale aftaler med sin britiske søsterorganisation, MIB UK, der sikrer, at verserende skadesager sket før 31. december 2020 stadig kan færdigbehandles efter 1. januar 2021. DFIM følger udviklingen og opdaterer sin hjemmeside, når der sker nyt i sagen.

Man kan rekvirere det grønne kort ved at kontakte sit forsikrings-selskab eller eventuelt bestille det direkte via selskabets hjemmeside.

Et udsnit af det grønne kort her gengivet i 2020-udgaven, da Storbritannien stadig var medlem af EU.

The image shows a green international motor insurance card (green card) for Denmark. The card is titled "GYLDIGT - VGM" and contains fields for the driver's name, address, and vehicle details. It also features a table of country codes and a list of member states. The card is marked "ORIGINAL" on the right side.

A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U
AL	AND	AT	BE	BY	C	CY	DK	EE	ES	FI	FR	GR	HR	IE	IT	LU	NL	NO	PT	SE

## Politiet sigtede 9.600 bilister for at køre for stærkt i årets første uge

I perioden fra mandag 4. januar til søndag 10. januar 2021 gennemførte politiet målrettede indsatser mod hastighedsoverskridelser overalt i Danmark. Godt 200 chauffører i lastbiler og busser er med i tallet

I kontrolperioden blev der konstateret over 9.600 hastighedsoverskridelser af personbiler, som fordeler sig på denne måde:

- Ca. 3.700 overskred den generelle hastighed i byerne
- Ca. 1.400 overskred den generelle hastighed på landeveje
- Ca. 1.700 overskred den skilte og generelle hastighed på motorveje
- Ca. 2.600 overskred den skilte hastighed på vejene, hvor hastigheden var nedsat på grund af for eksempel vejarbejder

De sidste godt 200 sigtelser er givet til lastbiler, busser og biler med påhængsvogn.

- Vi har sigtet flere end 9.600 for at køre for stærkt i den forgangne uge. Det er et meget højt antal set i lyset af, hvor mange danskere, der arbejder hjemme og dermed ikke er på vejene. De tomme veje har simpelthen fået mange danskere til at træde hårdere på speederen, siger Christian Berthelsen, der er politiassistent ved Rigspolitiet Nationale Færdselscenter.

Seneste hastighedskontrol før Corona var i august 2019, hvor ca. 10.000 bilister blev sigtet for at overskride hastighedsbegrænsningerne. Med andre ord er tallene fra i sidste uge stort set på samme niveau, men med meget færre biler på vejene.

- Fart dræber, og for høj fart er et problem for trafiksikkerheden. Ikke alene har vi sigtet rigtig mange for at køre for stærkt, men vi har også set ekstremt høje hastigheder. Vi har bl.a. registreret flere tilfælde, hvor der er blevet kørt mere end 200 km/t. Der er vist ingen tvivl om, at hastighed fortsat får politiets opmærksomhed i fremtiden, siger Christian Berthelsen

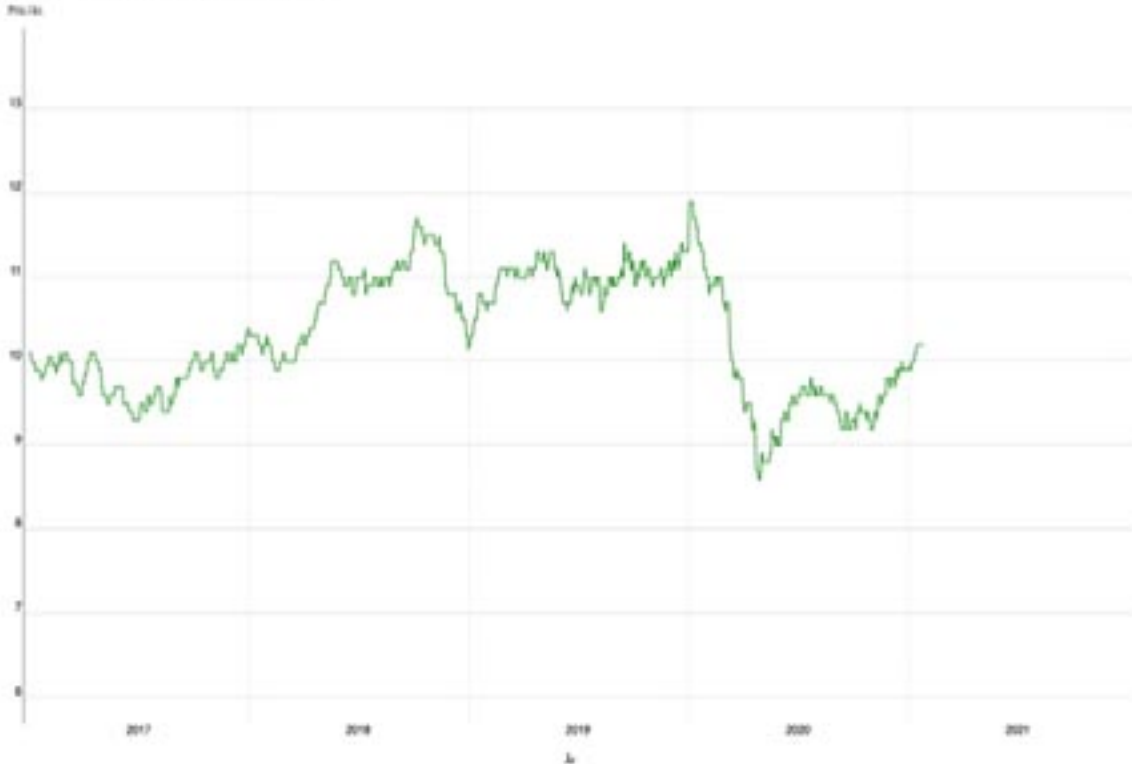
Fra 2013 til 2018 mistede 403 personer livet i en trafikulykke, hvor en eller flere af de involverede kørte for stærkt i forhold til det tilladte eller forholdene. I mere end halvdelen af alle ulykker i trafikken er for høj hastighed en medvirkende faktor til, at ulykken opstår. Dødelig udgang sker i knap 30 procent af uheldene.



## Diesel

2017 - 2021

Inkl. moms, inkl. afgifter, pr. liter



Udviklingen i dieselprisen fra 2017 og frem.

(Kilde og grafik: Energiselskabet OK)

## Dieselprisen er den samme som for to år siden

På [transportnyhederne.dk](https://transportnyhederne.dk) fortæller vi løbende, hvordan prisen på brændstof udvikler sig på basis af oplysninger fra energiselskabet OK. På selskabets web-side kan man også finde oplysninger om, hvordan prisen på eksempelvis dieselolie har udviklet sig de seneste fem år

Tilbageblikket viser, at den nuværende listepriis ligger på niveau med listepriisen i marts sidste år, ved årsskiftet 2018/2019 og omkring april 2018. I perioden fra april 2018 og frem til omkring marts sidste år lå dieselprisen over den aktuelle listepriis, mens den lå under fra marts sidste år og frem til nu. I perioden fra årsskiftet 2016/2017 og frem til april 2018 lå den under - men på et højere niveau end i perioden fra mart sidst når og frem til nu.

## Erhvervsministeriet åbner hjælpepakker til turisme- og rejsebranchen

Erhvervsstyrelsen har åbnet for ansøgninger til de sidste dele af hjælpepakkerne til de dele af turisme- og rejsebranchen, der har været ramt af corona-restriktioner som grænselukninger

Denne gang gælder det virksomheder i turisme- og rejsebranchen med videre., der har været ramt af de to rejsestrukturer:

- Grænselukning
- Udenrigsministeriets rejsevejledning i efteråret 2020

Disse virksomheder i rejsebranchen og turismeindustrien med videre kan få kompensation for en del af deres faste omkostninger, hvis de som følge af restriktionerne har tabt mindst 35 procent af deres omsætning.

- Corona har ændret vores hverdag, men i den grad også vores rejsevaner. Det gælder både herhjemme og i udlandet. Derfor har turisme- og rejsebranchen været hårdt ramt af corona-krise fra meget tidligt i forløbet og er det stadig. Jeg er utrolig glad for, at vi nu får åbnet op for endnu to hjælpepakker, så de virksomheder, der har været ramt af restriktionerne i efteråret, kan få den tiltrængte hjælp, siger fungerende erhvervsminister Dan Jørgensen.

Aftalen om hjælpepakkerne blev indgået af et bredt flertal i Folketinget i slutningen af august, men statsstøttegodkendelsen i EU vedr. specifik denne del af kompensationsordningen har taget unormalt lang tid, fordi EU-kommissionen undervejs har ændret reglerne, og fordi kravene til godkendelsen betød, at Erhvervsstyrelsen blev nødt til at omprogrammere ansøgningssystemerne.

- Vi har generelt haft et godt samarbejde med Kommissionen om statsstøttegodkendelser af vores hjælpepakker. Men i dette tilfælde har det selvfølgelig været frustrerende for alle parter, at det har trukket ud. Fra regeringens side gør vi alt, hvad vi kan, for at få de nødvendige statsstøtte-godkendelser hjem fra EU-Kommissionen, så hurtigt som muligt, så hjælpen kan komme ud og flyve. Derfor er jeg også særligt glad for, at vi endelig kan åbne for ansøgningerne, for jeg ved, at der er mange virksomheder, der har ventet på dette øjeblik, siger Dan Jørgensen videre.

Det er forventningen, at ca. 1.000 virksomheder vil få glæde af ordningerne, og at der vil blive udbetalt ca. 900 millioner kroner for den samlede periode. Med de to nye ordninger åbne er der åbnet for ansøgninger til alle dele af de målrettede kompensationsordninger for faste omkostninger.







## Effektiv kontrol af løn- og arbejdsvilkår i flextrafikken giver resultater

Trafikselskabet Movia fortsatte sidste år den skærpede kontrol med løn- og arbejdsvilkår hos de private vognmænd, der kører flextrafik for selskabet. I tæt samarbejde med Movia's kontrolpanel, hvor arbejdsgiverorganisationer og fagforeninger deltager, har Movia i år gennemført 46 stikprøver. For andet år i træk viser kontrolpanelets skærpede kontrol med løn- og arbejdsvilkår en positiv udvikling med færre og mindre alvorlige udfordringer end de foregående år. Kontrollen viser samtidig, at der fortsat er fejl og mangler at rette op på

I 2020 har Movia foretaget 46 stikprøvekontroller fordelt på 20 operatører, der har kontrakt med Movia, og 26 underleverandører til disse.

- Det er afgørende for Movia, at leverandørerne af flextrafik har samme høje standarder for løn- og arbejdsvilkår, som vi selv efterlever. Jeg er derfor godt tilfreds med, at Movia i 2020 for andet år i træk ser en udvikling med færre og mindre alvorlige udfordringer med overholdelse af overenskomster end tidligere år. Udviklingen er hjulpet godt på vej af det store arbejde som arbejdsmarkedets parter bidrager med i kontrolpanelet. Og det vil jeg gerne sige stor tak for, siger Movias administrerende direktør Dorthe Nøhr Pedersen.

Movia forventer at fortsætte arbejdet med stikprøvekontroller i 2021 med stikprøvekontrol af 20 vognmænd og eventuelle underleverandører. I 2021 vil fem af de 20 operatører blive udvalgt blandt de operatører, der har budt ind med

# Specialkørsel

de laveste priser i det seneste udbud. Herved kan Movia sammen med kontrolpanelet undersøge, om der er en sammenhæng mellem lave priser og ringere ansættelsesvilkår for chauffører. Stikprøvekontrollen vil også næste år foregå blandt både små, mellemstore og store operatører.

## Resultatet for stikprøvekontrollen i 2020

Resultatet af de 46 stikprøvekontroller viser:

- at 12 kunne afsluttes med det samme, da alt var i orden
- Syv operatører har rettet fejl og mangler, og sagerne er lukket
- 14 operatører skulle rette op med hjælp fra deres arbejdsgiverforening og sagerne er lukket
- Syv operatører har efter kontrollerne valgt at opgive at køre på kontrakt for Movia
- To operatører skulle rette op på fejl, men valgte efterfølgende at køre selv uden at have chauffører ansat, og derfor blev sagerne lukket
- Én sag vurderes i øjeblikket juridisk for yderligere afdækning inden den eventuelt overgives til Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen, da operatøren har mange fejl og mangler, og ikke vil rette tilstrækkeligt op
- Tre sager afventer vurdering af arbejdsgiverorganisation/fagforening

Movia udbyder kørslen i flextrafik til private vognmænd, og Movia er som virksomhed optaget af, at der sikres ordentlige løn- og arbejdsforhold for medarbejderne hos de mange private operatører i den forbindelse. I samarbejde med arbejdsmarkedets parter nedsatte Movia derfor i 2017 et kontrolpanel, der vurderer stikprøvekontroller blandt Movias operatører, og rådgiver Movia om løn- og arbejdsvilkår hos de private vognmænd.

Movia udfører stikprøvekontrol ved at indhente relevant dokumentation fra operatørerne i form af den benyttede overenskomst, tre måneders lønsedler og ansættelseskontrakter for samtlige chauffører, der kører flextrafik for Movia. Og Kontrolpanelet vurderer, om operatøren overholder overenskomsten i forhold til løn, pension, ferie, feriefri-dage, opsigelsesvarsel, sygdom samt giver en overordnet vurdering af ansættelsesvilkårene.

Kørsel af flextrafik for Movia kan kun udføres, hvis operatøren har en tilladelse.

Movia har siden 2017 skærpet kontrollen med løn- og ansættelsesvilkår i Movias flextrafik ved nedsættelse af et kontrolpanel med deltagelse af arbejdsmarkedets parter.

I Movias kontrolpanel deltager ATAX, Dansk Industri, Arbejdsgiverforeningen KA, KRIFA, Det Faglige Hus og 3F. I 2017 udførte Movia 10 stikprøvekontroller, og i 2018 udførtes 20 stikprøvekontroller, i 2019 gennemgik kontrolpanelet stikprøver fra i alt 45 operatører.



## Nye bekendtgørelser om godskørsel og om buskørsel er trådt i kraft

Bekendtgørelse om godskørsel og bekendtgørelse om buskørsel er blevet ændret i overensstemmelse med lovændringerne på området. De nye bekendtgørelser trådte i kraft ved årsskiftet

Lov om ændring af lov om godskørsel, lov om buskørsel, lov om Arbejdsretten og faglige voldgiftsretter og lov om udstationering af lønmodtagere, m.v. trådte i kraft fredag 1. januar 2021. Bekendtgørelse om godskørsel og bekendtgørelse om buskørsel ændres derfor i overensstemmelse hermed.



Der er i bekendtgørelserne foretaget rettelser, således at det nu fremgår, at Færdselsstyrelsen kan indhente enhver oplysning fra offentlige myndigheder samt anmode tilladelsesindehaveren om enhver oplysning, som er nødvendig for at vurdere, om kravene, i blandt andet lov om godskørsel paragraf 6, stk. 3 og lov om buskørsels paragraf 18, stk. 2, er opfyldt.

Nærmere regler om overenskomstnævnet fastsættes i bekendtgørelse om godskørsel, herunder hvilke repræsentative arbejdsmarkedsparter, der skal udpege medlemmer til nævnet samt antallet af medlemmer.

Loven har blandt andet til formål, i lighed med overenskomstnævnet, at lade Vejtransportrådets sammensætning afspejle de til enhver tid værende organisationer på vejtransportområdet ved, at det ikke længere fastsættes i loven, hvilke organisationer, der kan udpege medlemmer.

Transportministeren bemyndiges i stedet til at fastsætte regler herom i en bekendtgørelse. Der fastsættes derfor i bekendtgørelse om godskørsel regler om Vejtransportrådet, herunder udpegningen af medlemmer, antallet af medlemmer og suppleanter for nævnets formand og øvrige medlemmer.

Bekendtgørelserne, der trådte i kraft fredag 1. januar 2021, kan ses her:

Bekendtgørelse om buskørsel - Klik [her](#):

Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2021. Bekendtgørelsens paragraf 3 og paragraf 8 har først virkning fra den 1. juli 2021

Bekendtgørelse om godskørsel - Klik [her](#):

Bekendtgørelsen træder i kraft den 1. januar 2021. Bekendtgørelsens paragraf 17, stk. 1, og paragraf 23 har først virkning fra den 1. juli 2021

## Arbejdsrelaterede coronatest går fri af beskatning som personalegode

I begyndelsen af januar var det oppe at vende, om medarbejdere vil kunne blive beskattet af arbejdsgiverbetalte coronatest. Baggrunden var et styresignal, som Skattestyrelsen havde sendt i høring før jul. Skattestyrelsen sløv efterfølgende fast, at arbejdsrelaterede coronatest går fri af beskatning som personalegode

- Jeg kan med sikkerhed sige, at medarbejdere ikke skal frygte at blive beskattet af en coronatest, som de får af hensyn til arbejdet. Hvis en arbejdsgiver af hensyn til arbejdet betaler en test for en medarbejder, skal der ikke ske beskatning - heller ikke, selvom de arbejder hjemmefra, siger juridisk direktør i Skattestyrelsen, Karin Degnbøl Thostrup.

Spørgsmålet var også, om medarbejdere vil blive beskattet af coronatest, som ikke var arbejdsrelateret, men derimod var af privat karakter.

- For at undgå enhver tvivl, og samtidigt give mulighed for, at arbejdsgivere i denne helt særlige situation, hvor alle kræfter skal sættes ind på at bremse en pandemi, også kan dække udgifter af mere privat karakter, har Skattestyrelsen fået oplyst, at skatteministeren vil fremsætte lovforslag om en særlig skattefritagelse for arbejdsgiverbetalte Covid-19-tests. Mit klare budskab er derfor, at ingen medarbejdere skal frygte at blive beskattet af en coronatest, siger Karin Degnbøl Thostrup.

---

## Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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





*Ny medejer Erik Brændgaard Nielsen (tv) ønskes til lykke af Sten Uggerhøj.*

## Forhandler af lastbiler og busser åbner dørene for endnu en ejer

Ejerkredsen i MAN Nordjylland blev ved årsskiftet udvidet med salgsdirektør Erik Brændgaard Nielsen. - Vi er stolte over, at Erik nu indtræder som ejer i virksomheden. Det har hele tiden været vores ønske at sikre en lokal forankring og vi er glade for at det nu også er lykkedes i MAN Nordjylland, siger Sten Uggerhøj, der er direktør i Uggerhøj-koncernen

Erik Brændgaard Nielsen, der er 43 år og har haft en karrierevej fra lastvogsmekaniker til salgsdirektør, har været i organisationen siden 2007. Erik Brændgaard Nielsen, der er født, opvokset og stadig bosiddende i Thy, er kendt for at være en lun thybo og altid til at regne med.

- Jeg er meget ydmyg over den tillid ejerne i MAN Nordjylland har vist mig. Jeg glæder mig hver dag over at være en del af en virksomhed med et godt image, et godt bagland og kolleger, der løfter i flok, så vi kan levere et godt produkt til vores kunder. Jeg glæder mig over at være medejer af en virksomhed, som jeg tror på er en del af fremtidens lastvognsbranche, siger Erik Brændgaard Nielsen.

MAN Nordjylland driver i dag autoriseret MAN-værksted og salg af nye MAN varebiler, lastbiler og busser. Herudover udfører virksomheden reparationer af alle andre mærker, kølemaskiner, opbygninger og hydraulik.

Virksomheden er repræsenteret i Thisted, Svendstrup, Hjørring og Frederikshavn og er en del af Uggerhøj-koncernen.

## Norsk færgerederi med forbindelser til Danmark og Sverige får ny koncernchef

Bestyrelsen i Fjord Line har udnævnt Brian Thorsted Hansen (52) som ny koncernchef i Fjord Line. Han tiltrådte mandag 18. januar

- Vi er meget glade for at Brian Thorsted Hansen har takket ja til stillingen som koncernchef. Han har lang erfaring inden for branchen - både med drift og ledelse. Fjord Line var godt positioneret før coronakrisen. Vi har stor tillid til, at Brian Thorsted Hansen vil sikre, at selskabet kommer stærkt ud af krisen og fortsætter den positive udvikling, siger formand for bestyrelsen Peter Frølich.

Brian Thorsted Hansen har en bred erhvervs erfaring og har blandt andet været 14 år i rederiet DFDS, senest som vicepræsident og leder af passagertrafikken. Brian Thorsted Hansen har første arbejdsdag på Fjord Lines hovedkontor i Egersund mandag 18. januar. Han overtager fra midlertidig koncernchef Arne Roland.

- Jeg har fulgt selskabet med stor respekt og beundring gennem mange år. Fjord Line er markedsledende med grønne, bæredygtige løsninger og gode kundeoplevelser. Jeg ser frem til at lære organisationen og medarbejderne at kende i den kommende tid. Jeg vil bruge en stor del af min tid på at mødes med ansatte, samarbejdspartnere og kunder for at få del i deres værdifulde erfaringer. Vi skal rette blikket fremad og sikre, at Fjord Line vil stå endnu bedre rustet i fremtiden, siger Brian Thorsted Hansen i anledning af sit nye job.

Arne Roland, der har fungeret som midlertidig koncernchef siden oktober, vil i en periode stå til rådighed for selskabet og den nye koncernchef for at sikre en smidig og god overgang.

- Jeg vil gerne rette en stor tak til Arne Roland for et sikkert og stabilt arbejde med at lede Fjord Line gennem et krævende efterår. Arne Rolands og resten af organisationens indsats har været helt uvurderlig, siger bestyrelsesformand Peter Frølich.



# Samsø's nye passagerfærge er på vej fra Kina til Kattegat

Hurtigfærgen Lilleøre, som fra 26. april i år skal sejle på ruten mellem Aarhus og Sælvig på Samsø, er på vej fra Kina til Danmark. Passagerfærgen har plads til 296 personer og 75 cykler, og den skal sejle mellem DOKK1 i Aarhus og Sælvig, hvor der er blevet bygget en ny havn til færgen

Færgen, der er bygget i Guangzhou i Kina, er nu på vej over verdenshavene ombord på et større fragtskib, der forventes at anløbe Aarhus havn 13. februar.

Med Lilleøres ankomst rykker Samsø og Aarhus tættere på hinanden med fem daglige forbindelser hver vej i højsæsonen. Hurtigfærgen vil sejle hele året, men uden for højsæsonen vil frekvensen være reduceret til mellem to og fire afgangene hver vej.

*Samsø Rederi's nye passagerfærge ved kaj i Kina, inden den blev løftet om bord på et fragtskib, der skal lægge dæk til rejsen mod danske farvande.*



## Hurtigfærge skal sættes ind 26. april

Mandag 26 april vil Samsø Rederi, der er ejet af Samsø Kommune, sejle den første tur med den nye hurtigfærge mellem Aarhus i Jylland og Sælvig på Samsø. Hurtigfærgen »Lilleøre« er en passagerfærge, der har plads til 296 personer og 75 cykler

Samsø Kommune overtog færgen 16. december fra værftet i Guangzhou i Kina. Her blev færgen løftet om bord på et fragtskib. Det er forventningen, at færgen vil ankomme til Aarhus Havn 13. februar. I Aarhus Havn vil Søfartsstyrelsen starte sit tekniske gennemsyn. Når Søfartsstyrelsen har godkendt færgen skal den miljøgodkendes på ruten. Her er der fokus på færgens påvirkninger af bølger, støj og fauna.

# Flydende forbindelser

Samsø Rederi er aktuelt i gang med at ansætte skibsbesætning til færgen, som over de næste måneder vil modtage undervisning i at håndtere skibet, inden de kan sejle med passagerer.

## Sejler hele året rundt

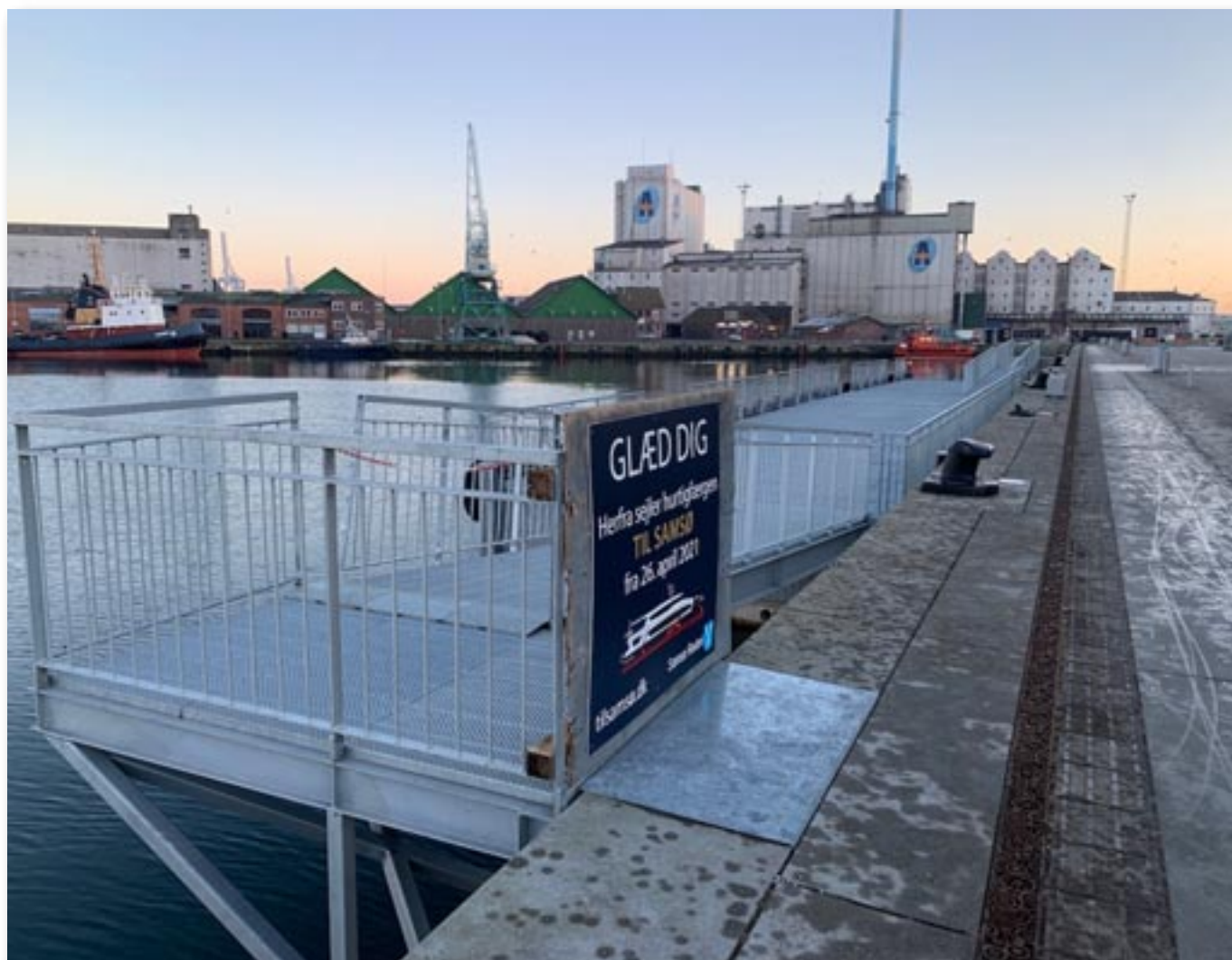
I Sælvig er der blevet bygget en havn til hurtigfærgen. I både i Sælvig og Aarhus ligger nye flydebroer og gør opmærksom, at Samsø og Aarhus snart rykker tættere på hinanden. Lilleøre vil fra sin første færd sejle hele året rundt. Fra 26. april til 25. juni i år vil færgen have fire daglige afgang fra både Sælvig og Aarhus, mens der fra 26. juni til 1. august vil være fem afgang om dagen fra både Sælvig og Aarhus. I vinterhalvåret vil der være to-tre daglige afgang fra både Aarhus og Sælvig. Fartplanen for 2021 kan ses på Samsø Rederis hjemmeside.

## Plads til 296 passagerer og 75 cykler

Lilleøre har plads til 296 passagerer og 75 cykler og barnevogne. Færgen rummer desuden en lille cafe, wi-fi og adskillige strømudtag. Der er smalle borde langs vinduerne med plads til at arbejde på overfarten. På det nederste dæk er der et område til borgere, som har været til ambulanssygehusbehandling. Ved færgens anløbssted i både Aarhus og Sælvig giver solide betonflydebroer og gangbroer med svag stigning op til kajen god adgang for kørestole, barnevogne og cykler. Biletautomater vil blive placeret for enden af parkeringsområdet ved Dokk1, 25 meter fra færgens anløbsplads.

*Anløbsbroerne til den nye hurtigfærge er på plads. Her er det ved Dokk1 i Aarhus.*

*(Foto: Jesper Christensen)*







*Her ses Grotte på de første meter af den fire dage lange tur til Hvide Sande.*

## El-færge bliver trukket fra værft i Polen

Fanølinjens første el-færge har forladt det værft i Polen, som har bygget skroget, og er med hjælp fra en slæbebåd på vej over Østersøen, gennem Storebælt og videre gennem Kattegat mod Vesterhavet via Limfjorden, hvor målet er værftet i Hvide Sande. Turen for enden af slæbetovet forventes at tage omkring fire dage

El-færgen »Grotte« tager turen fra det polske værft i Szczecin til Hvide Sande Shipyard foregår for enden af et slæbetov, da der endnu ikke er noget indmad i skroget. Opgaven med at slæbe færgen til den jyske vestkyst ligger hos NH Towage fra Svendborg.

- Det er en spændende tur, og det er en spændende rejse, som begynder for Fanølinjen og Molslinjen. Grotte er vores første el-færge nogensinde, og da elektrificering af vores kortere ruter er en væsentlig del af vores klima-strategi, glæder vi os til at tage hul på det kapitel, siger Molslinjen's administrerende direktør, Carsten Jensen.

Når færgen ankommer til Hvide Sande, begynder arbejdet med at montere alt det indvendige på broen, i passagerområdet og ikke mindst i det maskinrum, som bliver en helt anden sag end maskinrummene hos de to søsterfærger, Menja og Fenja.

# Flydende forbindelser

Selv om Grotte skal sejle på strøm, vil den stadig have muligheden for at sejle på almindeligt brændstof. Det er nødvendigt for at sikre sejlads til og fra Fanø under alle forhold og i tilfælde af nødsituationer.

Turen hjem til Danmark forventes at vare fire dage. Når færger skal slæbes over så lang en distance, betyder vejret meget for sejltiden. Grotte forlod Polen i godt vejr, og nu nærstudies vejrudsigterne for de kommende dage.

Grotte skal efter planen sættes i drift hos Fanølinjen til efteråret.





# 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 det og hvorfor?

Læs mere side 10

Busvognmand efter fremtidens el-drift:

## - Udfordringer med opladningen

Læs mere

Gik du glip af Magasinet Bus 12 - 2021?  
Så hent det her!

Personbilskonkurrencebil har en åben dør

Læs mere side 7

De svenske el-busser skal køre i Skåne

Læs mere side 24

Transportvirksomheder får tre måneders vejledning

Læs mere side 36