

Magasinet Bus

Mandag 31. januar 2022 - nummer 1 - 10. årgang

Buschaufføren fra Øland holder diamantbryllup med bussen

Læs mere side 34 - 47

Hovedstadens første brint-bus er en realitet

Læs mere side 24 - 25

Toyota i Danmark forklarer om brint-busser

Læs mere side 26 - 29

Busoperatør kører med solceller på taget

Læs mere side 18

Busproducent satser stort på ny elektrisk udgave af kendt busmodel

Læs mere side 20

Corona - møder vi dig igen?

Ja, det gør vi nok.

For to år siden var corona en virus, som vi havde kørt om huserede lidt i Kina - langt væk.

Men pludselig gik det op for os, at Kina ikke var ret langt væk, og at corona-virus var noget, vi skulle forholde os til og helst ikke skulle stifte direkte bekendtskab med i første omgang, da det kunne få fatale følger.

Vi tog vores forholdsregler og holdt corona-virussen stangen langt hen ad vejen - men vi måtte alle yde en indsats i en form, som vi ikke lige havde set komme.

I anden omgang var vi bedre forberedte. Størsteparten af os her i Danmark havde taget mod en gratis vaccine.

Og i tredje omgang, hvor en ny variant fløj ind sydfra, var vi godt rustede til at stå imod.

Så godt, at vi her ved udgangen af januar - efter halvanden måned med mindre omfattende restriktioner - kan tage mundbindet af og smilende sige - at vi sammen gjorde en forskel.

Forleden var en af de mange eksperter så ude at sige, at corona-virussen nok vil komme tilbage til efteråret og vinteren.

Ok, der er nok ret sandsynligt, for sådan er det med andre virusser - dem, der fremkalder vinterforkølelser og influenza.

Alt efter omfang og styrke ved vi efter to års dans med corona, hvad der skal til for at dæmpe omfanget.

Blot for at sige det, hvis en og anden til efteråret og vinteren skulle råbe op om, at han eller hun aldrig har fået noget at vide.

Med disse ord - god februar med midvinter og kyndelmisse 2. februar, hvor det er godt at have halvdelen af foder og brændsel i behold, hvis man skal klare sig i gennem til foråret.

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.

CROSSWAY LOW ENTRY NATURAL POWER

NATUREN ER I LUFTEN



BÆREDYGTIG FRA NATURENS HÅND

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

OPTIMERET TCO

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

SMART DESIGN

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

KOMFORT OG INDSTIGNINGSFORHOLD

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

Kontakt os for at høre mere:



INTERCITY 2018

IVECO BUS

Your partner for sustainable transport

Kollektiv transport



Millioner sikrer Citybus og morgenbusser i 2022

Den kollektive trafik i Odense har fået tilført 16,6 millioner kroner, som sikrer, at Citybussen fortsætter med at køre i hele 2022 samtidig med, at borgerne i Højby, Allesø, Stige, Seden og Søhus får busbetjening på niveau med tidligere. Desuden bevares buskørslen generelt i de tidlige timer mellem klokken 6 og 9 på lørdage og søndage

Buskørslen i Odense blev oprindeligt beskåret med køretimer for 40 millioner kroner i Budget 2017 for at tilpasse driften og ruterne i forhold til åbningen af Odense Letbane. Men byrådet i Odense godkendte før jul en omprioritering af anlægsmidler på 6,6 millioner kroner som supplement til de 10 millioner kroner, som byrådet afsatte på budget 2022 for blandt andet at bevare Citybussen.

- Citybussen er en del af midtbyens identitet, og den er også et symbol på Odenses gæstfrihed over for turister og ikke mindst vores omsorg for ældre og dårligt gående, som er afhængige af Citybussen, når de skal handle i byens butikker eller passe lægebesøg, siger by- og kulturrådmand Christoffer Lilleholt (V).

Byrådets tilpasning af køretimerne til letbanens åbning med planen Bynet 2021 ligger fire år tilbage. Siden har By- og Kulturforvaltningens medarbejdere sammen med Cowi og FynBus arbejdet for at tilrettelægge det bedst mulige net af ruter med input fra byens borgere.

Kollektiv transport

- By- og Kulturudvalget kunne se, at den forringede dækning i Højby og de manglende morgenaftage i weekenden ville blive en udfordring for nogle af byens borgere, og derfor bad udvalget forvaltningen om en oversigt til at finde finansiering til at bevare de tilbud, siger Christoffer Lilleholt.

Ud over de 16,6 millioner kroner har politikerne i By- og Kulturudvalget i efteråret behandlet sagen, hvor FynBus med bistand fra forvaltningen har optimeret køreplanen og fundet 4.000 køretimer ud af den samlede køreplan på 164.000 timer. De 4.000 timer er brugt til at optimere den kollektive trafik på udvalgte strækninger.

For eksempel får Hollufgård busbetjening en gang i timen i det tidsrum, hvor genoptræningscentret holder åbent. Desuden kører busruten til Kirkendrup videre til Allesø på alle busafgange, så her får borgerne bedre adgang til at bruge den kollektive trafik. Endelig beholder beboerne i Villestofte den lokale busforbindelse, som ellers stod til at skulle ophøre med det oprindelige Bynet 2021.

Trafikstyrelsen udgiver ny sektorrapport om den kollektive trafik

Trafikstyrelsen har netop offentliggjort en sektorrapport om den kollektive trafik i Danmark i 2020. Her er det muligt at læse mere om sektorens udvikling. Den seneste sektorrapporten viser ikke overraskende, at udviklingen i den kollektive trafik i 2020 var stærkt påvirket af indsatsen mod spredning af corona-virus

I den kollektive trafik kom det særligt til udtryk i form af restriktioner samt færre passagerer. Der blev eksempelvis ca. 102 millioner rejser med rejsekort, hvilket var 31 procent under niveauet for 2019.

Det lavere antal passagerer medførte deraf lavere passagerindtægter for trafikvirksomhederne.

Staten kompenserede de regionale trafikselskaber for merudgifter og mindreindtægter, der fulgte med indsatsen mod spredning af corona-virus. Der blev blandt andet kompenseret for mindreindtægter fra billetter, samt for merudgifter til eksempelvis indsættelse af ekstracapacitet, værnemidler og rengøring.

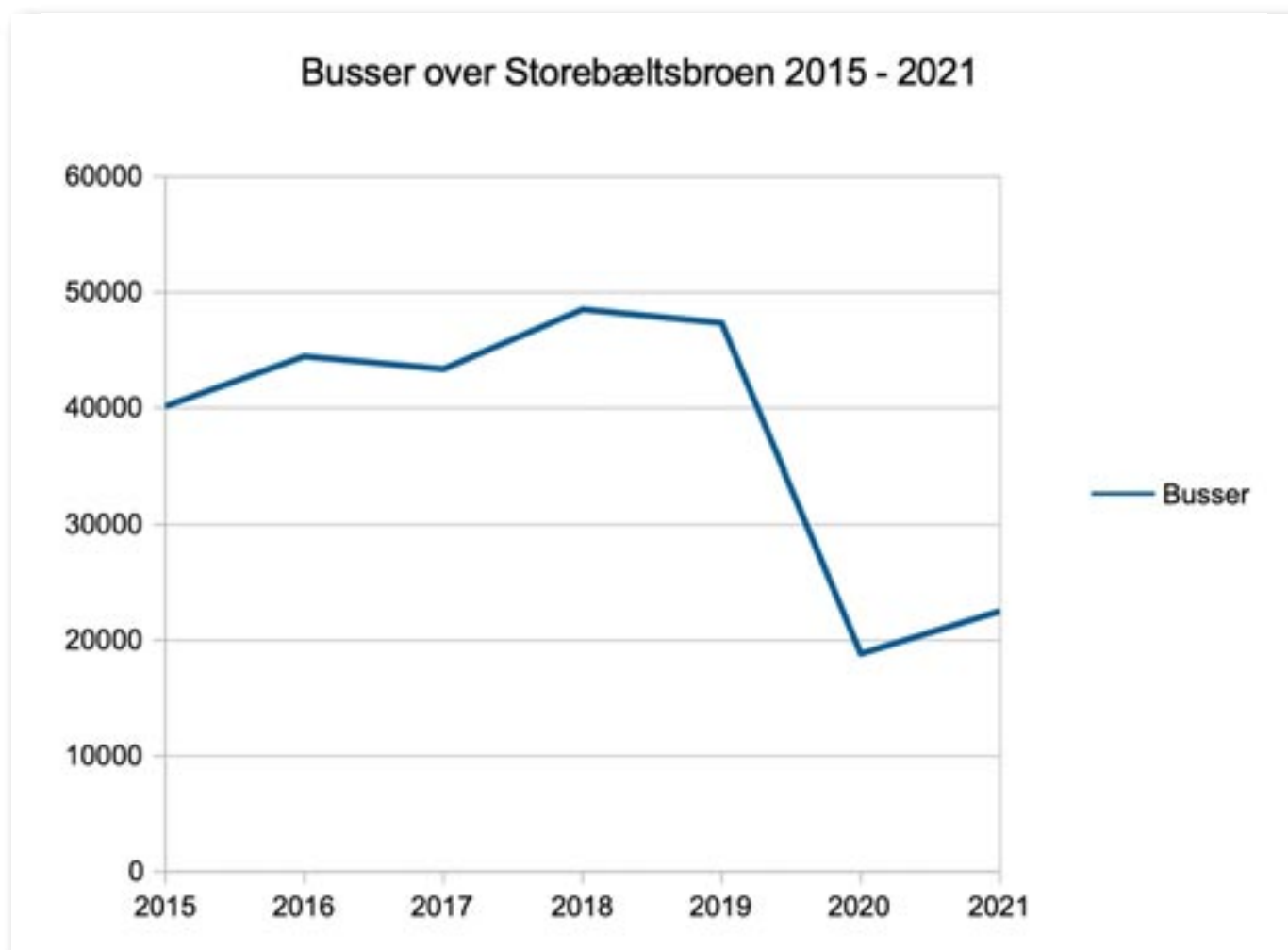
Sektorrapporten viser desuden udviklingen i en række nøgletal for den kollektive trafik - blandt andet udviklingen i passagerer, billetpriser og tilskud til den kollektive trafik.

Interesserede kan se den ovenfor omtalte sektor rapport **her**:

Tidligere sektorrapporter kan ses **her**:



Kollektiv transport



(Kilde: Storebælt A/S)

Corona-tiden satte også i 2021 spor på bustrafikken mellem Vest- og Østdanmark

I 2021 passerede 22.521 busser over Storebæltsbroen mellem Vest- og Østdanmark. I forhold til 2020 var viste 2021 en lille fremgang, men set i forhold til årene 2015 - 2019 var bustrafikken på omkring det halve

I 2015 passerede 40.125 busser over Storebæltsbroen. Året efter var tallet på 44.456, mens det i 2018 nåede op på det hidtil største antal siden broens åbning i 1998. I 2019 - året inden corona-tiden - lå antallet på 47.340.

Da corona-virusen i løbet af februar og marts var ankommet til Danmark og dermed udløst en række tiltag, der skulle forhindre en alt for hurtig spredning, faldt bustrafikken over Storebælt med godt 60 procent i forhold til året før til 18.836.

Selvom bustrafikken i løbet af 2021 kørte frem fra de nævnte 18.836 i 2020 til 22.521 i 2021, hvilket svarer til en fremgang på 19,6 procent, ligger trafikken stadig på under det halve af 2019-niveauet.

Elbusser er sat ind på to linjer i Albertslund og Glostrup

Fra 10. januar 2022 var det slut med støj og udledninger fra busserne på linje 141 og 149 i Glostrup og Albertslund Kommuner. Nye, miljøvenlige elbusser er i stedet rullet ud på vejene

Der er god fart i den grønne omstilling af Movias busdrift. Movia har sammen med kommuner og regioner et fælles mål om, at alle Movias busser skal køre fossilfrit i 2030, og at mindst halvdelen kører på el. Nu er turen nået til linjerne 141 og 149 i Glostrup og Albertslund Kommuner som har fået otte elbusser 10. januar 2022.

Det betyder at CO₂-udledningen mindskes med 370 tons, NO_x-udledningen mindskes med 1,1 tons og partikeludledningen mindskes med 4 kg årligt. Elbusserne er desuden støjsvage. Med øget grøn omstilling bidrager Albertslund og Glostrup Kommuner og Movia samtidig til at indfri den nationale målsætning om 70 pct. CO₂-reduktion inden 2030.

- De nye elbusser er blot starten på et nyt grønt busnet, som skal bidrage til den grønne omstilling i Albertslund Kommune. Vi vil fortsat arbejde på at fremme de grønne tiltag og gøre det nemt og attraktivt at vælge grønt, hvad enten der er tale om cyklen, kollektiv trafik eller elbilen. Det er nemlig centralt, at vi også får transporten med i den grønne omstilling, som er så vigtig for vores fælles fremtid. Det er det her et godt eksempel på, siger Steen Christiansen, borgmester i Albertslund

- Nu kan vi byde velkommen til endnu flere elbusser i Glostrup Kommune. I sommers blev de første elbusser sat ind på line 142, som kører i Ejby og nu er turen kommet til linje 141 og 149, som kører til Albertslund. Omstillingen fra dieselbusser til elbusser er en vigtig del af den grønne omstilling, som vi arbejder med her i Glostrup Kommune. Vi ønsker at bidrage til, at transporten bliver mere klimavenlig og samtidig kan vi glæde os over, at indsættelsen af elbusserne har en sundhedsmæssig effekt, idet de nye busser ikke udleder sundhedsskadelige partikler. Tilmed larmer de mindre, så det er den helt rigtige vej at gå, siger Kasper Damsgaard, Borgmester i Glostrup

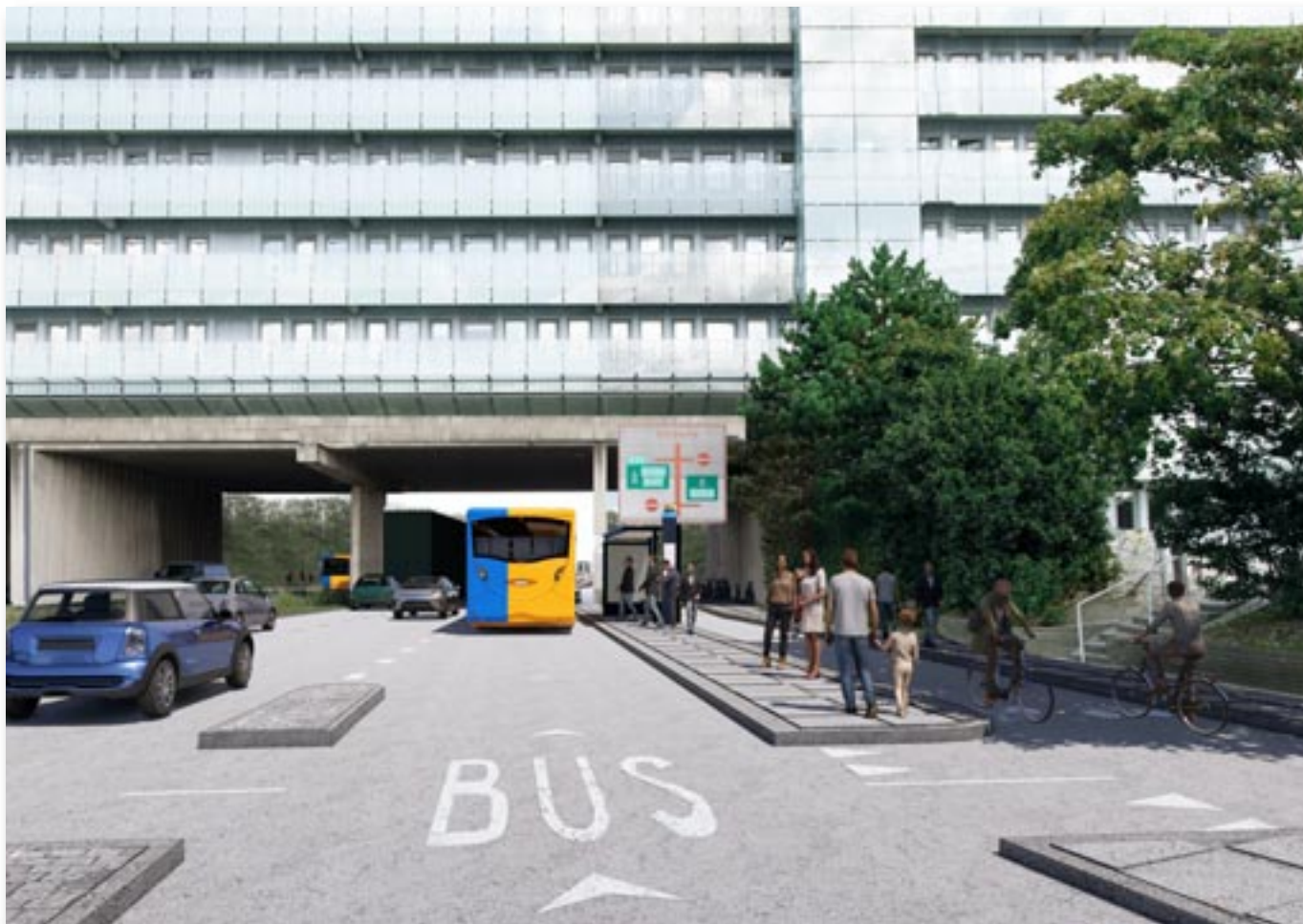
Ved udgangen af 2022 kører der 336 elbusser og en brintbus i Movias område. Det svarer til 25 pct. af Movias busser.

Movias miljøregnskab for 2020 viser også, at Movia kan fastholde den fortsatte nedbringelse af udledningen af CO₂, som i 2020 er reduceret med 43 pct. siden 2008. Udledningen af NO_x er i samme periode reduceret med 84 pct., og har dermed udviklet sig mere positivt end forventet med en målsætning for 2020 på 75 pct. Samme gælder for partikeludledningen, som er reduceret med 88 pct. fra 2008 til 2020 mod en målsætning på 80 pct.

Movia har modtaget støtte fra EU's ELENA-facilitet (under Horizon 2020-programmet) til at forberede omstilling af busser og havnebusser til eldrift.



Kollektiv transport



S-buslinie får kortere køretid

Passagererne på trafikselskabet Movia's Linje 500S kommer i fremtiden hurtigere frem mellem Glostrup St. og CPH Business Park. I forbindelse med åbningen af Letbanen langs Ring 3 i Hovedstaden er Region Hovedstaden, Hvidovre og Brøndby Kommuner gået sammen om at løfte infrastrukturen på linje 500S' rute mellem Tranehaven og CPH Business Park på Avedøre Holme

Løftet af infrastrukturen på strækningen mellem Glostrup St. i nord og CPH Business Park på Avedøre Holme vil sikre, at borgerne i Hvidovre og Brøndby Kommuner kan komme hurtigere frem til Glostrup St., hvor man fra 2025 kan tage letbanen videre langs Ring 3.

Projektet med at løfte infrastrukturen, så busserne kan komme hurtigere frem, blev politisk godkendt i efteråret 2021. Anlægsarbejderne forventes at gå i gang til efteråret, når projektet har været i udbud. Forbedringerne skal efter planen stå færdig i 2024 inden Letbanen i Ring 3 åbner.

Den nye infrastruktur skal bane vejen for Movia's buspro-

Fakta:

- Movia har sammen med Region Hovedstaden samt Brøndby og Hvidovre Kommuner fået tildelt penge af Trafikstyrelsens Pulje til investering i kollektiv bustrafik til projektet
- Trafikstyrelsen har besluttet at finansiere halvdelen af projektet, som har en samlet omkostning på knap 47 millioner kroner. Den anden halvdel af projektet finansieres via midler fra Hovedstadens Letbane

Kollektiv transport

dukt +Way, som betyder, at busserne får busprioritering langs ruten, at de kører i egen busbane på dele af strækningen, og at stoppestederne bygges om til stationslignende forhold med brede perroner, gode venteforhold, god tilgængelighed og et højt niveau af trafikinformation. Formålet er at reducere trængsel, og gøre det lettere for de mange borgere i de to kommuner at komme hurtigere frem til blandt andet Glostrup St., hvor man fra 2025 kan tage letbanen, som kommer til at køre langs Ring 3.

- De regionale busser hænger alt for ofte fast i trafikken - især fordi der kommer flere og flere biler. For at gøre bussen til et førstevalg for flere borgere bliver vi nødt til arbejde sammen på tværs af kommuner og region, så vi får fjernet nogle af de værste flaskehalse. Vores projekt med 500S er et rigtig godt eksempel på, at det kræver en ret stor indsats at vinde vejarealet tilbage til den grønne transport. Jeg håber derfor, at vi med hjælp fra statens puljer til busfremkommelighed kommer til at se endnu flere projekter som dette, siger Lars Gaardhøj (S), der er regionsrådsformand i Region Hovedstaden.

- Det bliver ikke alene hurtigere at komme med 500S gennem Brøndby, vi får også nytænkt og opgraderet stoppestederne ved Sportsbyen og Brøndby Strand Centrum. I stedet for traditionelle busstoppesteder anlægges opgraderede stationer i attraktive byrum - det er noget, vi ved, får flere til at tage bussen. Og vi vil rigtig gerne, at flere borgere, pendlere og tilskuere til for eksempel Brøndby Stadion tager det mere klimavenlige valg om at hoppe på bussen i stedet for at tage bilen, siger Kent Magelund (S), der er borgmester i Brøndby Kommune.

- Med en hurtig buslinje 500S til og fra Avedøre Holme får vi et endnu mere effektivt kollektivt trafiktilbud. Det er vigtigt, at pendlere til og fra området ikke spilder for meget kostbar tid i køer på vejene, så jeg håber, at både borgere og især virksomheder og deres medarbejdere på Avedøre Holme vil tage godt imod det nye tilbud. Vi har meget trængsel ind og ud af Avedøre Holme, især i myldretiden - og her håber vi, at en hurtig buslinje til Glostrup St., hvor der er letbane, kan være et attraktivt og grønnere alternativ til at køre i egen bil, siger Hvidovre Kommunes borgmester, Anders Wolf Andresen (SF).

- I Movia er vi optaget af at løse borgernes og virksomhedernes mobilitetsbehov. Trængsel i de store by- og erhvervsområder, som f.eks. Avedøre Holme og Sportsbyen i Brøndby, er en stigende udfordring. Vores forventning er, at vi i det her projekt kan give et betragteligt kvalitetsløft til de mange borgerne, som hver dag skal til og fra områderne, siger Movias plandirektør Per Gellert.

Plustur er stadig en del af busturen i Nordjylland

I hele 2022 er samkørselsordningen Plustur, der hjælper en, hvis man ikke kan komme hele vejen med bus eller tog, automatisk inkluderet i billet, når man rejser med bus eller tog i Nordjylland

Når man søger en rejse på Rejseplanen, vil man blive tilbudt en Plustur, hvis man har langt til nærmeste bus eller tog. Hvis man ikke får tilbudt Plustur på Rejseplanen, er Plustur ikke en mulighed på den ønskede rejse.

Plustur skal bestilles senest 2 timer før, man ankommer til den station eller det stop, hvor Plusturen skal begynde.

Interesserede kan læse mere om Plustur [her](#):

Kollektiv transport



(Movia Foto: Ulrik Jantzen)

83 procent af brugerne er tilfredse eller meget tilfredse med flextrafik

Godt otte ud af ti brugere af flextrafik i Movia's område - Sjælland, Lolland-Falster og Hovedstadsområdet - var overordnet tilfredse eller meget tilfredse med trafikskabets flextrafik i 2021. Det fremgår af den årlige kundetilfredshedsundersøgelse af flextrafik, som analyseinstituttet Megafon har foretaget for Movia

Langt de fleste kunder - 83 procent - er overordnet tilfredse eller meget tilfredse med Movias flextrafik. Alle syv kørselsordninger under flextrafik lever op til målsætningen om, at mindst 80 procent af brugerne skal være tilfredse eller meget tilfredse.

Den årlige undersøgelse ligger på niveau med resultaterne i 2018 og 2019, hvor andelen af tilfredse/meget tilfredse kunder lå på henholdsvis 82 og 84 procent. Sammenligner man med 2020, hvor kundetilfredsheden var ekstraordinær høj, er der sket et fald på fem procentpoint fra sidste år til i år. Ordningen flexpatient i Region Hovedstaden skiller sig positivt ud med 88 procent tilfredse eller meget tilfredse kunder.

Kollektiv transport

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, og om flexbilerne fremstår rene, vedligeholdte og sikre. Og trods et mindre fald i tilfredsheden konkluderer Megafon, at brugerne sætter stor pris på eksistensen af kørselsordningerne.

Movia's direktør for Kommerciel og Kunder, Camilla Struckmann, hæfter sig ved, at kunderne overordnet er godt tilfredse med flextrafik - også selvom kundetilfredsheden er faldet fra et generelt højere niveau sidste år.

- Langt de fleste af vores kunder er godt tilfredse med flextrafikken, og det er vi selvfølgelig glade for. Vi kan se, at tilfredsheden er faldet, når det gælder rettidighed og tryghed. I forhold til trygheden må vi nok se i øjnene, at corona epidemien har spillet ind. Ikke alle kunder har været glade for, at vi i 2021 gik tilbage til samkørsel efter en periode med solokørsel som følge af Covid-19 smitten og myndighedernes retningslinjer, siger Camilla Struckmann.

Direktøren for Kommerciel og Kunder peger også på, at rettidigheden har været under pres i 2021.

- Det er blevet vanskeligere for operatørerne at rekruttere chauffører med de rette kvalifikationer. Movias flextrafik operatører har siden sommeren 2021 oplevet udfordringer på dette område. Og kunderne har desværre kunnet mærke, at manglen på chauffører og vogne har haft indvirkning på rettidigheden. Det er vi selvfølgelig kede af, og vi gør alt, hvad vi kan for at få løst udfordringerne i forhold til manglende vogne og chauffører. Det er desværre et problem, der også er kendt fra andre brancher, siger Camilla Struckmann.

Fakta om undersøgelsen:

- Megafons undersøgelse er gennemført 4. oktober 2021 til 11. oktober 2021 og baserer sig på 1.000 telefoninterview
- Når kunderne bliver spurgt til den seneste tur, er der en meget høj tilfredshed og højere end den generelle tilfredshed med flextrafik. 95 procent af kunderne er helt eller delvist enige i, at bilen ved den seneste tur fremstod vedligeholdet, ren og sikker. 94 procent vurderer, at chaufføren fremstod imødekommende og velsoigneret. 95 procent svarer, at de er delvist enige/helt enige i, at chaufføren kørte forsvarligt. 98 procent følte sig korrekt og forsvarligt fastspændt under den seneste tur
- 82 procent af kunderne giver udtryk for, at de i høj grad eller meget høj grad generelt oplever, at Movia's flextrafik giver dem en tryk og sikker rejse. 6 procent af kunderne er i mindre grad eller slet ikke enige
- Langt de fleste kunder - syv ud af 10 - synes, at chaufføren i høj grad eller meget høj grad yder en god service. Sammenlignet med sidste år er der tale om fald i tilfredsheden fra 80 til 72 procent af kunderne, der på dette punkt er tilfredse eller meget tilfredse
- 75 procent af kunderne mener, at Movia i høj grad eller meget høj grad er gode til at hente og bringe til tiden. Sidste år angav 84 procent af kunderne, at de var tilfredse eller meget tilfredse
- Selvom der er tale om fald i tilfredsheden på flere områder, fremhæver Megafon, at flextrafik helt grundlæggende klarer sig godt og opnår flotte resultater for tilfredsheden blandt sine brugere. Der er således tale om en udvikling, hvor tilfredsheden er faldet fra et meget højt niveau, til et niveau, hvor den stadig må beskrives som tilfredsstillende

Kollektiv transport



(Illustration: Movia/Urban Power)

By i Nordvestsjælland:

Busser i egen bane skal mindske trængsel

Holbæk Kommune og trafikselskabet Movia har med inspiration fra BRT-konceptet - Bus Rapid Transit - udarbejdet en række forslag til, hvordan borgerne i Holbæk får bedre kollektiv transport, så rejsetiden i busserne bliver kortere.

Løsningerne vil især kunne forbedre området omkring Holbæk St., så det bliver lettere at komme til og fra stationen. Det skal ske med busbaner på Valdemar Sejrsvej, Jernbaneplassen ved Holbæk St. og Skagerakvej samt prioritering af busserne i de signalregulerede kryds, så de kan komme uden om trængslen. Passagererne vil opleve at komme hurtigere frem og kunne stole på den kollektive transport, hvis busserne får deres egne baner at køre i.

Trængsel på vejene påvirker nemlig også busserne, når de kører på de samme veje som bilerne. Arbejdet med de BRT-inspirerede tiltag skal medvirke til at skabe et nyt og attraktivt stationsmiljø i Holbæk, der giver lyst til ophold og sikrer bedre adgangsforhold.

Det foreslås også at etablere en ny direkte dobbeltrettet busvej mellem Gl. Ringstedvej og Sportsbyen, som leder busserne udenom trængslen på Omfartsvejen og Valdemar Sejrsvej syd for Skagerrakvej. Dermed kan busserne køre direkte på denne strækning og spare køretid samt skabe en større sikkerhed for at køreplanen kan overholdes til gavn for passagererne. Endelig omfatter forslagene også en p-plads uden for byen, så bilisterne kører med bus det sidste stykke vej ind til bymidten.

Kollektiv transport

- Vi vil gerne give borgerne i Holbæk Kommune mulighed for at nyde byens liv med cafeer og forretninger uden en tæt biltrafik i bymidten. Ambitionen er derfor, at de effektive buslinjer med BRT-inspirerede tiltag bliver et attraktivt og klimavenligt alternativ til bilen, der har fået mange borgere til at undlade at benytte bil ind til Holbæk Bymidte og havn. Det vil begrænse efterspørgslen på parkering i bymidten og på den måde kan vi få bedre plads til bylivet, siger Holbæks borgmester Christina Krzyrosiak Hansen (S).

- Samarbejdet med Holbæk Kommune om at udvikle løsninger i den kollektive transport med inspiration fra BRT-konceptet viser, at vi kan rykke rigtig meget i fællesskab og oveni købet med et bidrag til den grønne omstilling. Og vi glæder os til at være med til at forbedre området omkring Holbæk St., og give bedre adgang til Sportsbyen. Og det viser helt konkret, hvordan Movia arbejder med at sikre effektiv og let tilgængelig mobilitet til alle borgere på Sjælland i et tæt samarbejde med kommunerne og regionerne, siger Dorthe Nøhr Pedersen, der er administrerende direktør i Movia.

Alle forslag vil forbedre fremkommeligheden i trafikken og er samlet i idékataloget "BRT-inspirerede tiltag i Holbæk", som kommunalbestyrelsen i Holbæk Kommune fik præsenteret på et møde 24. november 2021. Kommunen forventer, at politikerne i løbet af foråret 2022 tager stilling til, hvilke forslag, der først skal findes finansiering til.

Idékataloget om BRT-inspirerede tiltag i Holbæk er det andet af flere BRT-inspirerede samarbejder med sjællandske kommuner om at forbedre fremkommeligheden ved at få flere til at benytte kollektiv transport. Movia har også etableret samarbejder med kommunerne i Helsingør, Ringsted, Hillerød og Køge.



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!



Tankvogne skifter dieselolie ud med HVO

Efter lanceringen af biobrændstoffet HVO til erhvervs kunder kører energiselskabet DCC Energi's egne tankvogne i Aarhus, København, Odense og Aalborg nu også primært på det bio-baserede brændstof. HVO dækker dermed omkring 10 procent af det samlede brændstofforbrug på DCC Energi's godt 80 tankvogne. Det resterende forbrug er dækket af naturgasbaseret GTL-brændstof, der også har en positiv effekt, når det gælder begrænsning af CO₂-udslippet

HVO-brændstoffet, der er lavet af biomasse som eksempelvis brugt madolie og slagteriaffald, har op til 90 procent lavere CO₂-aftryk end almindelig diesel.

Ligesom med GTL-brændstof, som DCC Energi har solgt siden 2016, er HVO100 Bio med DCC Energi's egne ord "et relevant og interessant brændstofalternativ" i en tid, hvor mange virksomheder skruer op for miljø- og klimainitiativerne.

- Vi står midt i en stor transition mod nye, mere bæredygtige energiformer. Det er et vigtigt og nødvendigt skifte, og vi ønsker at være en aktiv medspiller på udviklingen i det danske marked. I en overgangsperiode har rigtig mange virksomheder dog stadig brug for brændstof til deres traditionelle biler, varevogne, lastbiler med videre, siger Christian Heise, der er administrerende direktør i DCC Energi.

- Derfor er der stor interesse i markedet for biobaserede brændstoffer, der har et lavere miljø- og klimaaftryk. Det er et marked, som vi gerne vil være med til at udvikle yderligere. I den forbindelse er det et naturligt skridt, at vi også gradvist indfører HVO100 Bio i vores egen flåde, siger han videre.

Ud over at sænke det brændstofrelaterede CO₂-aftryk fra tankvognene udleder HVO - ligesom GTL-brændstof - også færre partikler til lokalmiljøet end almindelig diesel. Og med skiftet til HVO på tankvognene i landets fire største byer kan DCC Energi fremover trække direkte på egne erfaringer i dialogen med kunderne.

- Vi vil gerne vise, at der findes gode brændstofalternativer, der uden videre kan tages i brug på vejen mod en omstilling til helt grønne energiformer. Både HVO og GTL hører til kategorien af paraffinske brændstoffer, der brænder renere end diesel og virker i alle dieselmotorer. HVO med den direkte fordel, at brændstoffets CO₂-aftryk er markant lavere, fordi det er lavet på affaldsbiomasse, siger Christian Heise.

HVO står for Hydrogeneret Vegetabilskolie, og er et 100 procent biobaseret brændstof, der er fuldt blandbart med almindelig diesel. Det er erhvervsafdelingen i DCC Energi, der står for salget af HVO100 Bio, GTL-brændstof, diesel, naturgas med videre til virksomheder, landbruget og kommunale kunder.

Antallet af ladepunkter til elbiler er stigende

Antallet af lademuligheder for elbiler steg sidste år med 68 procent i forhold til 2020. Ved udgangen af 2020 var der 2.879 offentligt tilgængelige ladepunkter, mens der et år senere 4.828

I 2021 var der en kraftig stigning i antallet af ladepunkter i hele landet. På et år er der etableret 1.949 offentligt tilgængelige ladepunkter, hvilket svarer til en stigning på 68 procent fra 31. december 2020 til 31. december 2021.

- Det er enormt vigtigt og en god nyhed, at antallet af ladestander er steget så meget på et år. Flere ladestander er helt afgørende for den grønne omstilling af transporten. Dermed ikke sagt, at vi er i mål, for begreber som strømstress og rækkeviddeangst findes stadig. Så myndigheder og private aktører har et stort arbejde foran sig for at sikre, at vi kan komme i mål med vores grønne ambitioner på vejene, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Antallet af nye ladepunkter har månedligt svinget meget med en rekord i august 2021, hvor cirka 600 nye ladepunkter blev etableret.

Transportministeriet indkøber data vedrørende udviklingen i ladestandermarkedet fra ChargeX Analytics. Ministeriet udgiver løbende data om udviklingen på markedet, og næste udgivelse forventes i begyndelsen af februar.

Interesserede kan finde den seneste udgivelse [her](#):





Endnu et truckanlæg får nu GTL - dieselolie produceret af gas

DCC Energi har åbnet endnu en stander og tank med GTL-brændstof på et af de 146 Shell anlæg i Danmark med truckfaciliteter, som selskabet driver

Det er Shell-anlægget i Kruså, der har fået det naturgasbaserede dieselalternativ i hannerne. Der med kan transportører tanke GTL-brændstof på 10 danske Shell-truckanlæg landet over.

Sidste år åbnede DCC Energi, der driver Shell-netværket herhjemme, et tankanlæg med GTL i Vojens tæt på motorvej E45.

- Med en placering tæt på Padborg, der er et af de steder i Nordeuropa, hvor der tankes mest diesel, er Kruså valgt med omhu, forklarer Søren Møller Maretti, der er retaildirektør i DCC Energi.

- Vi kan nu tilbyde transportørerne at tanke GTL hele vejen ned gennem Jylland - fra Støvring i nord til Kruså i syd. Vi oplever fortsat, at efterspørgslen på GTL vokser. Derfor er det relevant for os at folde brændstoffet ud som en mulighed på flere og flere af vores truckanlæg, siger han og forklarer, at på den måde får transportørerne gradvist bedre mulighed for at supplere GTL-forsyningen fra hjemmetanken med tankning af GTL på farten.

- Her er gode placeringer langs transportbranchens hovedfærdselsårer en af de afgørende faktorer for, hvordan vi folder GTL ud langs vejene. Og planen er, at vi også i 2022 øger tilgængeligheden til GTL, påpeger han.

DCC Energi sendte som de første i Danmark GTL-brændstof ud på erhvervsmarkedet i 2016. I dag tilbyder 10 Shell truckanlæg fordelt på Fyn, Sjælland og i Jylland GTL. Hertil kommer store mængder, der bliver leveret direkte til virksomheder, havne og kommunale kunders hjemmetank.

Genvej til lavere partikeludledning

GTL står for Gas to Liquids. GTL er et flydende, diesellignende brændstof lavet på naturgas og kan anvendes på alle dieselmotorer. Brændstoffet opfylder blandt andet EN15940 for paraffinsk diesel. Selv i nyere dieselmotorer kan brændstoffet sænke udledningen af partikler til lokalmiljøet. Afhængig af motor, filtersystem og køretøjets anvendelse udleder GTL op 38 procent færre partikler sammenlignet med almindelig diesel.

DCC Energi tilbyder, at erhvervskunder med et Shell Card Erhverv kan CO2-kompensere brændstofforbruget, når de tanker. Den mulighed for at sætte ind over for brændstoffets klimaaftryk gælder også for GTL. Og i en tid, hvor klimahensyn fylder stadig mere også i transportbranchen, er det ifølge Søren Møller Maretti en interessant mulighed for mange transportører.

Om DCC Energi:

- DCC Energi er en af Danmarks store energivirksomheder og forsyner kunderne med en bred vifte af brændstoffer og energiprodukter
- Selskabet er blandt andet forhandler af kvalitetsprodukter fra Shell og Gulf og driver netværket af Shell-tankstationer i Danmark
- DCC Energi omsætter årligt for omkring 6 milliarder kroner.
- På hovedkontoret i Nærum nord for København beskæftiger selskabet cirka 125 ansatte



(Foto: Keolis)

Busoperatør kører med solceller på taget

Keolis, som blandt andet kører på en række ruter i Hovedstadsområdet, startede i april sidste år et projekt med solceller monteret på taget af dieselbusser. Forsøget har til formål at udforske, hvor meget man kan reducere brændstoffet ved hjælp af solceller

Motivationen til dette forsøg startede i forbindelse med, at Keolis ville bruge HVO-biodiesel i busser i stedet for fossil dieselolie.

Keolis fremhæver, at en investering i solenergi er en miljøvenlig investering, da energi fra solceller hjælper med at reducere CO₂-udslippet. Samtidig skaber en miljøvenlig elproduktion ikke luftforurening. Derfor konkluderer Keolis, at projektet med solceller på tagene af dieselbusserne et skridt i den rigtige retning.

Keolis har monteret solceller på to dieselbusser, der er i drift i københavnsområdet. Målet med forsøget er at undersøge, om det er muligt at spare fem til syv procent af bussens brændstofforbrug pr. år ved brug af solceller.

Idéen er, at solcellerne skal sikre, at bussernes batterier hele tiden er ladet op. Det vil betyde, at bussens generator vil blive brugt væsentligt mindre og derved vil resultere i mindre forbrug af brændstof. Et mindre forbrug af generatoren vil ydermere sikre, at den vil have en længere levetid og derved ikke skal udskiftes.

Solcellerne har ifølge Keolis en solid levetid på 25 år, og de producerer 350 kWh - til sammenligning producerer dem, der er monteret på huse 250 kWh. Keolis forventer at have tilbagebetalt solcellerne indenfor toethalvt til tre år år gennem brændstofbesparelser og mindre slid.

- Vi følger meget nøje vores forsøg med solceller på busserne, siger Peter Lannig Nielsen, der er administrerende direktør i Keolis Danmark.

- Vi håber, at dette forsøg viser sig at være den helt rigtige metode til at gøre eksisterende dieselbusser grønnere. Keolis vil fortsat arbejde tæt sammen med trafiksselskaberne, for at sikre en grønnere omstilling af eksisterende busser og af fremtidig kollektiv trafik, siger han.

Pulje til grøn erhvervstransport åbner for ansøgninger

Private og offentlige selskaber kan søge om medfinansiering til grøn drivmiddelinfrastruktur til erhvervstransporten. Puljen på 72 millioner kroner skal blandt andet være med til at fremme etablering virksomheders egen tank- og ladeinfrastruktur

Initiativet til puljen er en del af aftalen fra sommeren 2021 om pulje til grøn transport, som S-Regeringen, Venstre, Dansk Folkeparti, Radikale, SF, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Liberal Alliance og Alternativet står bag.

- For at nå 70 procent CO2-reduktion i 2030 kræver det, at den grønne omstilling sker hurtigere, end markedet kan trække. Jeg er derfor også glad for, at der er bred opbakning til, at vi fra politisk hold skubber på udviklingen, så erhvervslivet vælger den grønne drivmiddelinfrastruktur til - ikke mindst ser jeg et stort potentiale i at udrulle ladeinfrastruktur til tung transport, siger transportministeren, Benny Engelbrecht (S).

Fakta om puljen:

- Ansøgningsrunden er åben fra 15. januar til 24. april 2022
- Tilskuddet kan udgøre op til 25 procent af tilskudsmodtagers totalomkostninger til det ansøgte projekt
- Vejdirektoratet står for tildelingen af tilskud til projekterne for grøn drivmiddelinfrastruktur til erhvervstransport, og det forventes, at der gives tilsagn i juni 2022
- Vejdirektoratet har besluttet, at udbetalingen af støtten gives ved den endelige afregning af hensyn til en enkel administration og for at sikre, at projekterne bliver gennemført
- Både privat og offentligt ejede selskaber kan søge puljen



Hollandske VDL satser stort på de nye udgaver af sine Citea-busser, der fås som to- eller tre-akslede busser og som ledbusser.

Hollandsk busproducent satser stort på ny elektrisk udgave af kendt busmodel

Midt i 2021 introducerede den hollandske busproducent VDL sin "New Generation Citea" bybusserie under overskriften "Zero Compromise" som en sammentrækning af Zero Emission og No Compromise. Den nye Citea, som VDL har haft stor succes med i både diesel- og batteri-elektriske udgaver i mange storbyer over hele Europa, men i de senere år har de batteri-elektriske Citeas i høj grad fortrængt diesel-udgaverne - også i Danmark

- Vi har leveret både elektriske og diesel-versioner af Citea på det danske marked, og så sent som i 2021 også i diesel-versioner. Jeg tror dog, at det bliver de sidste diesel-Citeas, vi leverer herhjemme. De kommende par år satser vi stort set udelukkende på at levere elektriske Citeas herhjemme, siger administrerende direktør Anita Palm Laursen fra VDL Bus & Coach Danmark A/S.

I fjor blev det til 23 VDL-registreringer på det danske marked og en markedsandel på 5,1 procent. Dog har VDL markant større markedsandel på elektriske busser ude i Europa. VDL Bus & Coach er blevet en af de førende aktører i Europa inden for e-mobilitet og har været aktiv inden for elektrisk transport i over 25 år. Siden introduktionen af den første Citea SLF-120 Electric i 2013 har VDL Bus & Coach fokuseret stærkt på elektrisk mobilitet. Med over 900 leve-

Materiel

rede elektriske busser i 11 lande, heraf 29 i Danmark siden 2019, har VDL en markedsandel på ca. 20 procent i Europa. Elektriske VDL-busser kører i dag mere end 135.000 kilometer dagligt i mange europæiske byer og regioner, og VDLs elektriske busser har samlet rundet over 100 millioner kilometer.

Skræddersyet omkring batteri-elektrisk drivline

- I den nye generation Citeas er batteripakkerne integreret i gulvet som standard, og hele bussen er konstrueret fra grunden omkring en elektrisk drivline, siger Anita Palm Laursen og fortsætter:

- Den nye Citea leveres også som batteri-elektrisk ledbus, og skulle der være efterspørgsel på dieselbusser, kan vi selvfølgelig også levere dem. Jeg er dog overbevist om, at efterspørgslen på dieseludgaverne reelt vil være lig nul både til både by- og regionalkørsel i Danmark i de kommende år.

Rækkevidden på den nye generation Citeas er blevet væsentligt forbedret: Alle køretøjer tilbagelægger under ideelle forhold op til 600 kilometer, og selv under de strengeste vinterforhold kan de stadig klare 250 kilometer på 100 procent el. I storbyområder kan den nye Citea indsættes i 24-timers drift, og på regionale strækninger, som også i stigende grad bliver elektrificeret, er afstande på op til 70 kilometer ikke længere en undtagelse.

Fire længder og fem typer

Den nye Citea busgeneration består af fire længder og fem typer i Low Entry og/eller Low Floor-udgaver: LF-122 og LE-122, LE-135, LE-149 og LF-181. Alle typer er velegnede til både by- og regionalkørsel med undtagelse af den 18,1 meter lange Low Floor ledbus, der især er beregnet til intensiv bykørsel.



Interesserede kan se en kort præsentationsvideo fra VDL ved at klikke på billedet.



Vejhjælpsforretning gik godt i 2021

Den nordiske vejhjælpsudbyder SOS Internationals Mobility-division rundede i 2021 for første gang over en million sager og knap to millioner opkald

De knap to millioner gange, der blev ringet efter vejhjælpsassistance hos SOS International i 2021, svarer til en stigning på 24 procent i forhold til året i forvejen. Stigningen er gældende for Danmark, Sverige, Norge og Finland, hvor SOS International leverer vejhjælp.

- Jeg er imponeret over den indsats, der er leveret af vores dygtige medarbejdere. 2021 var et år, der var præget af ekstrem stor uforudsigelighed på grund af covid-19. Derfor er jeg stolt af, at vi både slår rekord og samtidig bevarer en høj kundetilfredshed, siger Ellen Trolle, der er direktør for Mobility Division, SOS International.

Hård vinter og ændret adfærd

En del af stigningen kan tilskrives nye kunder, men hos SOS International peger man på, at der også ligger både vejrforhold og ændret adfærd bag det øgede behov for vejhjælp.

Alle de nordiske lande var ramt af en hård vinter i de første måneder af 2021. Hårdt vintervejr giver traditionen tro travlhed i vejhjælpsforretningen, når bilister får brug for starthjælp, fritrækninger og andre assistancer. Samtidig ser COVID-19 ud til at have påvirket bilejernes adfærd.

- Vores statistik peger på, at mange enten har holdt ferie i hjemlandet eller er kørt til udlandet i bil, siger Ellen Trolle.

Derudover har hjemmearbejde under pandemien betydet en stigning i behovet for starthjælp til biler, der har stået stille i længere tid.

SOS International yder vejhjælp i Danmark, Sverige, Norge og Finland, blandt andet via datterselskaberne SOS Dansk Autohjælp, SOS Veihjælp og SOS International Oy.



Total Cost of Ownership (TCO): Find ud af hvilke faktorer der påvirker din samlede rentabilitet på mercedes-benz-bus.com/da_DK/home.html

Stjerner i byen.

Mercedes-Benz Citaro. Referencen. Som en image skaber med garanteret popularitet følger Citaro ingen trends - den sætter dem. Siden produktionen startede, har den været en af de mest solgte bybusser. Nøglefaktoren til denne succes er Citaro modul systemet: med 16 bybusvarianter i 25 modeller og utallige udstyrsmuligheder har denne køretøjsfamilie den rette bus til næsten alle bykrav. Derudover imponerer den også med ekstraordinær kvalitet, et højt niveau af økonomisk effektivitet og omfattende sikkerhed. For mere information gå til mercedes-benz-bus.com/da_DK/home.html

Mercedes-Benz

The standard for buses.





Hovedstadens første brint-bus er en realitet

En helt ny emissionsfri brint-bus fra Toyota og CaetanoBus er kørt ud på vejene i og omkring København. Dermed er hovedstadens første brint-bus en realitet. Et af Nordens største offentlige transportselskaber, Nobina, har lejet bussen af Toyotas mobilitetsselskab, Kinto, og skal drive brint-bussen, som får sin daglige rute på linje 300S mellem Lyngby og Ishøj. Her vil passagererne opleve en stort set lydløs bus, hvis eneste udledning under kørslen er vand. Bussen har en rækkevidde på over 400 km, og kan tankes fuldt op med energi på ni minutter

Det skal være emissionsfrit at tage bussen. Sådan lyder visionen fra Toyota og busproducenten CaetanoBus, der sammen udvikler og producerer både el-busser og brint-busser. Og helt emissionsfrit bliver det nu i København, når man som passager stiger ind i den nye Toyota-brint-bus, som er begyndt at betjene passagerne på linje 300S i Hovedstadsområdet.

Det er første gang, at en brint-bus bliver benyttet i den offentlige transport på vejene omkring hovedstaden. Trafiksel-skabet Movia har udliciteret buslinjen, mens det er et af de største offentlige transportselskaber i Skandinavien, No-bina, der står for den daglige drift og har lejet den nye brint-bus af Toyotas mobilitetsselskab, Kinto. Brint-bussen sørger i første omgang for at transportere passagerer mellem Lyngby nord for København og Ishøj syd for Køben-havn i fast rutefart de næste to år.

Materiel

- Det er en fornøjelse at køre brint-bussen. Den er støjsvag og vibrationssvag for både chauffører og passagerer, og så er det bare fedt at vide, at det eneste, den lukker ud under kørslen, er vand, siger forretningsudvikler Brian Thrige hos Nobina, der selv har siddet bag rattet af bussen under forberedelserne til første tur med passagerer.

Eneste udledning er vand

Brint-bussen fra Toyota og CaetanoBus er en nul-emissionsbus. Det vil sige, at den ikke udleder nogen former for emissioner under kørslen. Faktisk er den eneste udledning fra bussens udstødningsrør vand.

Det officielle navn på brint-bussen er H2.City Gold. Brinttankene, der er placeret på taget af bussen, kan rumme 37,5 kg brint, hvilket giver en rækkevidde på over 400 km. Da det tager under ni minutter at tanke brint-bussen op, gør det bussen velegnet til kørsel over længere strækninger og i længere tid uden behov for længere pauser. Helt som man kender det fra de dieseldrevne udgaver.

Den nye nulemissionsbus ligner til forveksling de andre diesel- eller el-busser i Nobinas store busflåde med sin gule farve, blå sæder og det grå gulv. Et lidt højere tag grundet placeringen af brinttankene samt et "fuel cell"-skilt og et par H2-mærkater for og bag er det eneste, der afslører, at der er tale om helt særlig bus.

Plads til 69 passagerer

Brint-bussen er en standard lavgulvsbus på 12 meter med tre døre og plads til 69 passager - heraf 35 siddende plus en kørestol og en barnevogn. Den er udstyret med en Toyota-brændselscelle på 60 kW, en lithium-ion batteripakke på 44 kWh og en elmotor, der yder maksimale 180 kW svarende til 241 hestekræfter.

Under kørslen producerer brændselscellen strøm, der forsyner el-motoren med den nødvendige mængde energi suppleret af strøm fra batteripakken ved behov. Samme batteripakke opsamler både overskydende strøm fra brændselscellen og den energi, der genereres, når brint-bussen bremses og motorbremses.

Brint-bussen er ikke eneste emissionsfrie bus fra Toyota og CaetanoBus, der også producerer den batteridrevne elektriske bybus e.City Gold med en batterikapacitet på 420 kWh og en rækkevidde på 300 km.

- Toyota har et langsigtet mål om ingen CO2 fra vores mobilitetsprodukter. Det skal ske gennem et samspil af flere nul-emissionsteknologier - herunder både el og brint. Vi introducerede verdens første dedikerede brintbil, Toyota Mirai, i 2015 i Danmark som et af de første lande i verden. Det er en kæmpe glæde, at vi nu også kan bidrage med den første brint-bus i Hovedstadsområdet og være med til at vise vejen til den grønne omstilling i transportsektoren, siger pressechef Anders Tystrup hos Toyota Danmark A/S.

På de næste sider har vi et interview med Toyota Danmark's pressechef Anders Tystrup om Toyota's strategi på området for brint-elektriske busser.





Brint-bussen bygger på Toyota's brintsystemer, der blandt andet benyttes i personbilen Mirai.

Toyota i Danmark forklarer om brint-busser

"En helt ny emissionsfri brint-bus fra Toyota/CaetanoBus er netop kørt ud på vejene i og omkring København". Sådan lød budskabet fra Toyota Danmark i starten af januar. Et af Nordens største offentlige transportselskaber, Nobina, har lejet brint-bussen med navnet H2.City Gold af Toyotas mobilitetsselskab Kinto og skal drive brint-bussen på linje 300S mellem Lyngby og Ishøj i foreløbigt to år.

På baggrund af meldingen har Magasinet Bus stillet Toyota Danmark en række spørgsmål om brint-bussers fremtid i Danmark. Her følger et uddrag af pressechef Anders Tystrups svar:

Spørgsmål: Hvad er Toyotas økonomiske forhold til Caetano, og hvordan indgår Caetano i Toyotas overordnede busstrategi i Europa/Danmark? Er der nogen teknisk sammenhæng mellem Toyotas brint-teknologi til personbiler og busser?

Svar: Toyota har indgået et strategisk partnerskab med den portugisiske busproducent Caetano, som nu en del af virksomheden under navnet Toyota Caetano. Flere og flere europæiske lande og byer har annonceret, at de vil være CO2-neutrale. Vi forventer, at erhvervsmæssige køretøjer – og i særlig grad busser - hurtigt vil blive elektrificeret i form af el og brint. Derfor har Toyota i Europa udvidet nulemissions-mobiliteten ved at benytte sig af CaetanoBus' mangeårige ekspertise i busbranchen og store fokus på at udvikle nul-emissionsbusser.

Materiel

Brændselscellen og brinttankene i brint-bussen H2.City Gold er hentet direkte fra brintbilen Toyota Mirai, der har været på markedet siden 2014, og som i 2021 kom i en helt ny 2. generation. Så der er en høj grad af teknisk sammenhæng mellem brintbilen Mirai og brint-bussen H2.City Gold.

Spørgsmål: Hvordan ser Toyota på brændselscelle-teknologien i forhold til de forskellige køretøjssegmenter bil, lastbil og bus. Hvor er teknologien mest velegnet i forhold til investering, levetid, effektivitet osv.?

Svar: Det vigtigste mål for Toyota er at reducere CO2 på mest optimal vis. Det sker i et samspil af flere forskellige teknologier som hybrid, plug-in hybrid, el og brint. På sigt er målet helt at eliminere udledningen af CO2, og her spiller både el og brint en afgørende rolle. Brint er specielt godt egnet til større og tungere køretøjer og til køretøjer, der kører meget og har behov for at være i drift uden lange pauser (fx lastbiler, busser, varebiler og taxier). Samtidig spiller ressourceforbruget også en rolle. Der skal bruges mange og dyre ressourcer på produktion af batterier. Det er langt fra altid mest optimalt ressourcemæssigt at bruge batterier kontra brint til lagring af strøm og omvendt. Klimamæssigt bør man også se på, hvordan strømmen og brinten i det pågældende land bliver produceret. Jo mere vedvarende energi, der bruges i produktionen, jo grønnere bliver kørslen. Det meste af strømmen i eksempelvis Polen produceres af kulkraftværker. Derfor forurener en el-bil nærmest mere end en benzin- eller dieselbil i Polen. Omvendt er stort set al strøm i Norge produceret af vedvarende energi.

Jo flere brintdrevne køretøjer, der produceres, jo mindre koster det at producere per enhed, og jo billigere bliver teknologien og køretøjerne også. Jo flere brintdrevne køretøjer på vejene, jo mere brint til optankning bliver efterspurgt, og deraf jo større bliver behovet for at bygge flere brinttankstationer, så det bliver mere attraktivt for flere at købe et brintdrevet køretøj, ligesom brinten også bliver billigere.

Det kommer meget an på ens behov, om man skal overveje brint frem for el. Visse personer og virksomheder vil godt kunne få opfyldt deres behov til mobilitet med en elbil ved at ændre deres vanter måde at bruge deres bil på. Et batteri skal for eksempel lades op, hvilket tager noget længere tid end at tanke. Her ligner brintbilen de benzin- og dieselbiler, mange er vant til, og kan tankes på tre-fem min. Det giver op til 700 km rækkevidde.

En af de store udfordringer for udbredelsen af brint i køretøjer er det begrænsede antal brinttankstationer. Men i Tyskland ser vi et boom i brinttankstationer. Inden 2025 vil man nå op på omkring 400, og i Danmark er der også planer om at øge antallet af brinttankstationer betydeligt i de kommende år. I takt med, at der kommer flere og flere køretøjer på vejen, som efterspørger brint, vil der også være en stigende efterspørgsel for flere tankstationer. Der hvor vi ser det første store ryk er indenfor taxibranchen, som har været meget positivt stemt over for brintbiler som en løsning, ligesom lastbiler og busser vil kunne løfte udbredelsen af nulemissionsteknologien.

En brintlastbil vil have det samme årlige forbrug som 50 personbiler. Så der skal i princippet blot 20 lastbiler til, før det forbrugsmæssigt svarer til 1.000 brintbiler, hvilket vil give et større behov for at opføre brinttankstationer. Og så vil incitamentet for private til også at købe en brintbil stige.

Spørgsmål: Hvordan vil en Caetano brint-elektrisk bus klare sig (under normale driftsforhold) i forhold til en tilsvarende batteri-elektrisk bus (investering, driftsomkostninger, forventet levetid mm.)?

Svar: Under normale driftsforhold for bybusser forventer vi, at en brint-bus kan køre dobbelt så langt pr. optankning som en el-bus - for H2.City Golds vedkommende ca. 400 km på en fuld optankning af 37,5 kg brint, hvilket kan gøres på under ni minutter. El-bussernes rækkevidde påvirkes betydeligt af vejrforhold/temperaturer - især hvis der er behov for at intens opvarmning for passagererne inde i bussen. Brint-bussen vil også bruge mere energi i koldt vejr, men takket være muligheden for at køre langt på en optankning brint klarer brint-bussen sig bedre ved sammenlig-

Materiel



Bussen har plads til 69 passagerer, hvoraf der er siddepladser til de 35.

ning med el-bussen. Derudover er det værd at nævne, at en brint-bus kan transportere flere passagerer som følge af en lavere egenvægt sammenlignet med el-bussen, der rummer en stor og tung batteripakke.

I forhold til driftsomkostninger (TCO) er en brint-bus fortsat lidt dyrere at drive, da brint-busser endnu ikke produceres i store antal. Til gengæld er potentialet i reduktion af omkostningerne meget store, så snart produktionen skaleres op. Prisen på brint er en anden faktor, der har indflydelse på driftsomkostningerne. Her er historien den samme, jo mere brint, der produceres til transport og til andre industrisektorer, jo større er potentialet også til at reducere prisen på brint.

Flere producenter forsker og udvikler på livet løs både inden for el og brint. Med tiden vil den økonomiske forskel mellem teknologierne forsvinde, og begge bus-teknologier vil få deres betydelige markedsandele. Det betyder, at vi i fremtiden vil se både el-busser og brint-busser arbejde side om side - med brint-busser som det oplagte alternativ til diesel-busser, da de tilbyder samme fleksibilitet.

Spørgsmål: Service, vedligeholdelse og reparation? Fordele ved brint-elektriske busser i forhold til batteri-elektriske busser?

Svar: brint-busser og batteri-elektriske busser har stort set de samme vedligeholdelsesforskrifter. Ved en brint-bus er der selvfølgelig også behov for, at en tekniker inspicerer brintkredsløbene og brintkomponenterne. Men udgifterne er

Materiel



Toyota - Caetano's brintelektriske bus ligner så mange andre busser, der kører for Movia.

stort set de samme. Specialiserede teknikere i brintteknologi kan sammenlignes med de specialiserede teknikere på højspænding, der blev et behov, da el-busserne blev introduceret. Fremtiden vil vise, hvor stort behovet er for at udskifte batteripakken i el-busser eller brændselscellen i brint-busser.

Spørgsmål: H2.City Gold-bussen skal køre i Storkøbenhavn i to år. Har Toyota tilsvarende testkørsler i andre byer, og i givet fald hvor, hvor længe og hvordan? Og hvad er de foreløbige driftserfaringer med brint-elektriske personbiler?

Svar: Der kører Toyota Caetano brint-busser i flere andre byer i Europa heriblandt Cascais i Portugal, Madrid, Barcelona og Sevilla i Spanien, Paris og La Roche-Sur-Yon i Frankrig, Wiesbaden, Frankfurt, Bielefeld og Kreis Düren i Tyskland - og så altså nu også i København. På trods af den svære periode i 2021 med Covid-19 pandemi har hele 60 europæiske byer haft besøg af vores brint-busser for at få demonstreret teknologien. Interessen har været stor og meget positiv fra alle sider. Det er naturligvis stadig en udfordring at få afstemt kampen for et bedre klima mellem producenter, operatører og politikere, men vi fornemmer, at flere og flere parter godt kan se, at brint er en vigtig del af den grønne omstilling.

Antallet af nye busser steg markant i 2021

I løbet af 2021 blev der nyregistreret 474 nye busser med en totalvægt på over 7 ton og derover i Danmark. Det var en stigning på 207 procent i forhold til 2020, hvor antallet var på 154

Ser man på oversigten og antallet af busser, der er blevet registreret, er det tydeligt, at det er større udbud af kørsel for de forskellige trafiksselskaber, der spiller ind - og at der i udbuddene har været krav om mindre CO2-udledning.

Flere af leverandørerne er nye i Danmark - eksempelvis kinesiske Golden Dragon og hollandske Ebusco - og er kørt ind på listen med el-busser.

Model	2021		2020	
	Antal	Andel	Antal	Andel
Yutong	104	21,94 %	-	-
Scania	85	17,93 %	35	22,73 %
Iveco	54	11,39 %	16	10,39 %
Setra	50	10,55 %	14	9,09 %
MAN	39	8,23 %	6	3,90 %
Golden Dragon	33	6,96 %	-	-
Volvo Busser	30	6,33 %	1	0,65 %
Mercedes-Benz	23	4,85 %	39	25,32 %
VDL	23	4,85 %	-	-
Ebusco	13	2,74 %	-	-
Irizar	7	1,48 %	3	1,95 %
Isuzu	5	1,05 %	3	1,95 %
Neoplan	5	1,05 %	4	2,60 %
Caetano	1	0,21 %	-	-
Van Hool	1	0,21 %	4	2,60 %
VDL Bus	1	0,21 %	24	15,58 %
BYD	-	-	1	0,65 %
Güleryüz	-	-	4	2,60 %
I alt	474		154	

Nyregistrerede busser i Danmark 2021 med totalvægt på 7 ton og derover.

(Kilde: Bilstatistik - De Danske Bilimportører)

Vi strækker os laaaangt for at finde den helt rigtige bus til vore kunder



Turistbus hentet hjem fra Frankrig



Bus med toilet & tekøkken til børnehave

... skal vi også hjælpe dig?

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 7456 1326
E-mail: info@busimport.dk

CEO: Dan B. Pedersen • Tlf. +45 4035 6252 • E-mail: dbp@busimport.dk

Svend K. Pedersen • Tlf. +45 4017 4791



(Illustration: Scania)

Busproducent kører ud med ny regional-bus

I de seneste par år har svenske Scania lanceret en ny generation af bybusser. Den nye busgeneration er nu blevet suppleret med en ny udgave af Scania Interlink-modellerne, der er udviklet og produceret til kørsel på længere ruter i byområdet og til regionalkørsel

Den nye Scania Interlink er udstyret med et nyt chassis og karosseri og byder desuden på brændstoffbesparelser på op til 8 procent i kombination med en bred vifte af specifikationsmuligheder, avancerede sikkerhedsfunktioner, nye uptime-tjenester og en markant opdateret førerplads.

Scania Interlinks store fleksibilitet understreges af flere muligheder, når det kommer til længde, stolelayout, bagagerum, dørkonfigurationer, klassificering, drivlinier og meget mere. Blandt de nye muligheder er længere to-akslede busser med øget passagerkapacitet samt kortere gasbusser.

Materiel

- Et bredt udvalg af bæredygtige drivlinjer bidrager også til fleksibiliteten. Vi leverer busserne til kørsel på biodiesel (FAME), HVO og biogas samt med hybridmuligheder, der reducerer CO2-udledningen markant allerede i dag, siger Karolina Wennerblom, der er Head of Product Management hos Scania Buses & Coaches.

Chaufførens arbejdsmiljø er som nævnt blevet løftet et niveau op. Scania fremhæver førerpladsens ergonomi og adgangsforskel, forbedret klimakontrol samt nye sikkerhedsfunktioner.

Forbedret udsyn og lille venderadius gør det nemt at håndtere bussen også under snævre forhold, mens avancerede chaufførassistentsystemer (ADAS) giver chaufføren kontrol over køretøjet gennem forbedret assisteret håndtering, styring og bremsning. Sammen med Scania Zone, der blandt andet sikrer overholdelse af hastighedsbegrænsninger omkring skoler og andre kritiske steder, øger de nye systemer sikkerheden yderligere og bidrager til at minimere ulykker og dermed også at undgå unødvendige omkostninger.

Scania fremhæver de nye Interlink-busser som markant mere energieffektive, og at de har potentiale til betydelige brændstofbesparelser - op til 8 procent takket være forbedret motor- og gearkasseeffektivitet. Dertil bidrager en ny stop/start-funktion samt fartpilot til yderligere reduktioner i brændstofforbruget. Chassiset er udrustet med uafhængig affjedring på forakslen, der både øger kørekomforten samt bidrager med 500 kg ekstra bæreevne.

Bussens nye, udvendige design har et moderne udtryk med større sideruder, Bi-LED eller Bi-Halogen forlygter samt nye side- og baglygter. De elektriske skydedøre resulterer i højere uptime og lavere vedligeholdelsesomkostninger, og indendørs sørger nye materialer for at reducere støjniveauet. Klimasystemet minimerer energiforbruget uanset udendørstemperatur. Sammen med det nye og lysere interiør, bidrager det til at gøre bussen endnu mere attraktiv for passagererne.

- Den nye Scania Interlink vil helt sikkert appellere til operatører, der stiller høje krav. At den samtidig udgør en meget bæredygtig transportløsning, bidrager kun yderligere til den positive oplevelse, påpeger Karolina Wennerblom.

Med den nye Interlink har Scania nu introduceret en helt ny generation af by- og regionalbusser. Generationsskiftet blev indledt i 2019 og er siden suppleret med løbende opdateringer, ikke mindst af BEV-porteføljen (Battery Electric Vehicles), som har fået forøget både batterikapacitet og elektrisk rækkevidde.





Christian Engberg bag rattet - et sted han har tilbragt sit 60 årige arbejdsliv.

Buschaufføren fra Øland holder diamantbryllup med bussen

Christian Engberg Kristensen, som er en årgang 1939, begyndte sin chaufførkarriere, inden han egentlig kunne gøre det lovligt - han var nemlig kun 17 år. Det var i lastbil, og kørslen foregik lokalt og tæt ved hjemstavn i Øland, syd for Brovst i Han Herred. Øland blev siden hans uofficielle efternavn

Af Rolf Brems

Skulle den unge Christian køre en tur, som skulle gå ind til byen, overtog en anden chauffør lastbilen. Fragten var grise og kreaturer, men om vinteren blev lastbilen også indsat mod vejret. Der blev blandt andet saltet fra ladet med to mand til at svinge skovlen.

- Den 24 december skulle vi lige huske at køre helt op til kirken, fortæller Christian, som jeg har sat stævne i kaffestuen hos hans nuværende arbejdsgiver - Stoltze Rute og Turistbus i Åbybro - for at høre om hans lange arbejdsliv bag rattet.

Busrejser

Christians arbejdsgivere har han hurtigt overblik over. Han har i sine 60 år som buschauffør nemlig kun haft tre. Alene det er en bedrift, da chaufførerhvervet har ry for at være en svingdørsbranche.

Men måske skyldes det, at Christian virker som en utrolig rolig mand, tager tingene lidt som de kommer, og har en god portion stille humor, hvilket jeg erfarer de næste par timer.

Da han kommer ind til militæret i 1958, havner han ved artilleriet i Varde. Her blev man udtaget til enten at køre lastbilen, der skulle trække artilleriet eller passe kanonen. Efter et par dage skulle man lige bruge en mand til at køre en lastbil. Her meldte Christian sig og sagde, at den kunne han sagtens køre, og på spørgsmålet fra den overordnede, hvorfor han ikke havde sagt det noget før, svarede Christian at de ikke havde spurgt. Så kom han over at køre lastbil.

Efter værnepligten, som for de næste 12 måneder blev aftjent i Aarhus, kom Christian tilbage til Han Herred og begyndte at køre lastbil igen - nu med tiplad. Arbejdstiden var ugentligt 45 timer og ugelønnen omkring 300 kroner.

Alle veje fører til Rom

En søndag tog Christian med en kammerat, som kørte på rutebilen Thisted - Aalborg, og her mødte han Henry Thinggaard, som ejede busselskabet. Han spurgte Christian, om det ikke var noget for ham at blive vaskemand på garageanlægget. Det tænkte Christian lidt over og troppede op dagen efter. Men da man ikke antog folk om mandagen, måtte Christian komme tilbage igen om tirsdagen.

Han fik jobbet, men allerede efter et par uger skulle man bruge en chauffør. Christian, som ikke var fyldt 21, som man skulle være som buschauffør kunne man jo umiddelbart ikke bruge, men driftslederen fik en go ide. Han var i familie med den stedlige politimester, som han ringede til, og denne mente at Christian ikke måtte køre rutebus, men gerne turistbus. Og med den melding kunne man kan jo ligeså godt springe ud i det, så Christians første tur gik til Rom.

- Du skal bare have et pas, sagde driftslederen.

Billeder fra Rom-turen, hvor man camperede og en tur til Wien i en nyere bus i 1960'erne.



Busrejser



Christian Engberg finder sin gamle minder frem - stedet er kaffestuen hos Stoltzes Turist.

Det havde Christian. Og han skulle bare køre bussen. Det var for en ungdomsskole, hvor læreren også fungerede som rejseleder. Han havde taget turen før og kendte således vejen. Målet var, at de bare skulle se Peterskirken i Rom.

- Bussen var en gammel lufthavnsbus uden ordentlig ventilation, så vi kørte med begge døre åbne, når det blev for varmt, beretter Christian.

På taget af bussen blev teltene stuvet. Og der var også en masse proviant med, så med baggagen var der godt med læs på. Bussen havde ca. 35 siddepladser.

- Vi kørte så længe vi gad, så holdt vi bare ind og camperede. Jeg sov på bagsædet.

- Der var dog en nat hvor jeg ikke var alene i bussen. Vi havde slået lejr et sted med hårdt underlag, og da det begyndte at blæse og regne kunne pløkkerne ikke holde teltene, så flere og flere krøb i ly i bussen, siger Christian.

Da han kom tilbage fra Rom, havde de ansat en ny vaskemand, så de næste par år kørte Christian turstture, oftest "pensionistture" og hjalp til i garagen, indtil han var gammel nok til et buskørekort.

- Den næste tur efter Rom gik til Østrig. Her havde jeg en erfaren chauffør fra Tjæreborg med. Gæsterne var igen en ungdomsskole, og ved hjemkomsten hørte jeg, at der havde været nogle klager.

Busrejser

Forstanderen havde skrevet, at den ene chauffør ikke egnede sig til at køre med unge mennesker.

- Jeg hørte, at en chauffør stod til fyring, og troede, at det var mig, for der vil jo altid være lidt kontroverser, når man kører med unge mennesker. Men det var den erfarne chauffør, der røg ud. Jeg fik tværtimod, at vide at jeg var god til at køre med "ungdommen".

I tilknytning til garageanlægget hos Tinggaard lå en synshal, hvor én af de ansatte også var sagkyndig. Da Christian Engberg Kristensen fyldte 21, måtte han jo hellere få et buskørekort, så det var nærliggende at spørge der. De foreslog, at han kontaktede en Karl Petersen, som havde en skolevogn.

Det var nu ikke mange timer, Christian fik. Men han husker, at de på en køretur i Aalborg kom forbi to mænd, der var oppe at slås.

Han fortæller, at kørelæreren sagde, at de lige skulle køre lige til højre et par gange, så de kunne se, hvordan det endte.

Der var ingen teoriprøve, blot en køretur med den sagkyndige. "Bussen" var i øvrigt en ombygget lastbil med et ekstra sæde til kørelæreren.

I garagen fik Christian også kendskab til noget af det mekaniske.



Den første rutebus som Christian Engberg kørte.

Busrejser



Ove Jensen viser Christian Engberg det sidste nye. Man mærker tydeligt, at de hygger sig. Da Ove Jensen fortæller, at Christian Engberg fornyligt glemte at tage "landstikket" ud før kørslen, klukker de begge af grin. Bussen kørte af sted med ledningen hængende ud af fordøren.

- Vi kørte også busserne til syn. De blev afprøvet ude ved lufthavnen på en lang lige vej, hvor vi kunne afprøve bremserne. Den eneste gang, jeg ikke fik synet en bus, var, da vi måtte gå hjem da bagakslen stående på vejbanen, griner Christian.

På den private front var Christian blevet smedet sammen med Sanny, som han kendte fra skolen. De havde gået i klasse sammen og fik senere tre børn.

De glade 60'ere

De næste 10 år kørte Christian fast turistkørsel. Bussen blev skiftet til en Leyland, men stadig uden det udstyr og den komfort, som kendetegner nutidens busser - heller ikke toilet var der ombord.

- Men der var jo heller ingen servering, så der røg måske heller ikke så meget ind, fortæller Christian.

Bussen havde heller ikke fartpilot, men havde en "fast" gas, så Christian og kollegaen kunne lave en flyvende afløsning uden at gæsterne bemærkede det. Hvilepladsen for med-chaufføren var gulvet oppe ved chaufføren.

Dengang var der heller ikke GPS, så Christian lærte at bruge kort, indsamle og gemme alle oplysninger.

- Det var vigtigt at planlægge turen ordentligt, at bruge vejnumre og nedskrive de byer, man nu skulle igennem, at notere hvad afkørslerne hed. Jeg lavede altid en seddel, som jeg havde ved rattet med ruten påtegnet. Og når jeg kom til en ny by, indhentede jeg altid kort, som jeg gemte. En nat vågnede jeg op ved at vi holdt stille. Min medchauffør

Busrejser



havde standset bussen foran en bro, vi ikke kunne komme under, da han var kørt forkert og havde "sigtet" efter selve byen, og ikke bare holdt sig på landevejen.

- Vi skulle jo også have de forskellige valutaer med i kontanter. Det var jo før euro og kreditkort. Tankning blev betalt i kontanter, og der skulle også være penge til værkstedsbesøg.

- På et tidspunkt fik vi vores valuta ved grænseovergangen i Kruså, hvor Thinggaard havde en aftale med en kiosker. Her hentede vi så det, der skulle bruges, og skulle selvfølgelig huske at gemme kvitteringer. På et tidspunkt fik vi små bokse i busserne, så de mange penge, vi kørte rundt med, blev mere sikkert opbevaret.

Der skulle også betales vejskat uden for Danmark. Når bare man kørte fra A til B var det ganske enkelt, men gik turen rundt i eksempelvis det sydtyske, kunne det være svært at beregne, hvor meget man skulle betale.

Ved den Italienske grænse lærte Christian rutinen at kende. Ofte når han kom til en lille grænse var der ikke nogen på kontoret, men han havde set hvilket stempel de brugte.

- Så det klarede jeg selv, griner Christian.

En englænder i Tyskland

At køre i en engelsk Leyland-bus i Tyskland - om end de også blev bygget i Danmark - var ikke særlig smart, da de ikke var til at få reservedele til. Så med i bagagen var der altid de mest normale reservedele.

Busrejser

- Ja, nogle gange følte jeg, at vi havde en hel reservemotor med, siger Christian og fortsætter:

- På en tur til Italien røg der et stempel ud gennem siden af motoren, kort før vi nåede til Innsbruck. Vi fik sendt gæsterne videre med en anden bus, imens vi ventede på en ny motor fra Danmark.

Den skulle sendes ned med et lille to-motoret fly og to mekanikere, men da den nåede Kasselbakkerne i Tyskland vendte den om. Om det er sandt ved jeg ikke, men de sagde at den ikke kunne flyve højt nok på grund af vægten. I stedet måtte Christian nu vente på den nye motor som blev sendt ned med lastbil.

Ellers var Leyland'en en meget pålidelig bus. Det var en enkel teknologi, gearskiftet var manuelt og topfarten var lige over 100km/t.

- Dog ikke op ad Kassel-bakkerne, bemærker Christian tørt.

Nogle busser på den tid kunne køre op til 125 km/t, hastighedsgrænsen i Danmark var 80 km/t, men i England var den for eksempel 112km/t. Busserne havde ingen fartbegrænsere, så man kunne godt overskride hastighedsgrænsen betragteligt, hvis man turde - og havde råd til en bøde.

Køre/hviletid var endnu ikke lagt i faste rammer, men da der ikke var toilet i bussen, gjorde man ofte stop ved rastepladser.

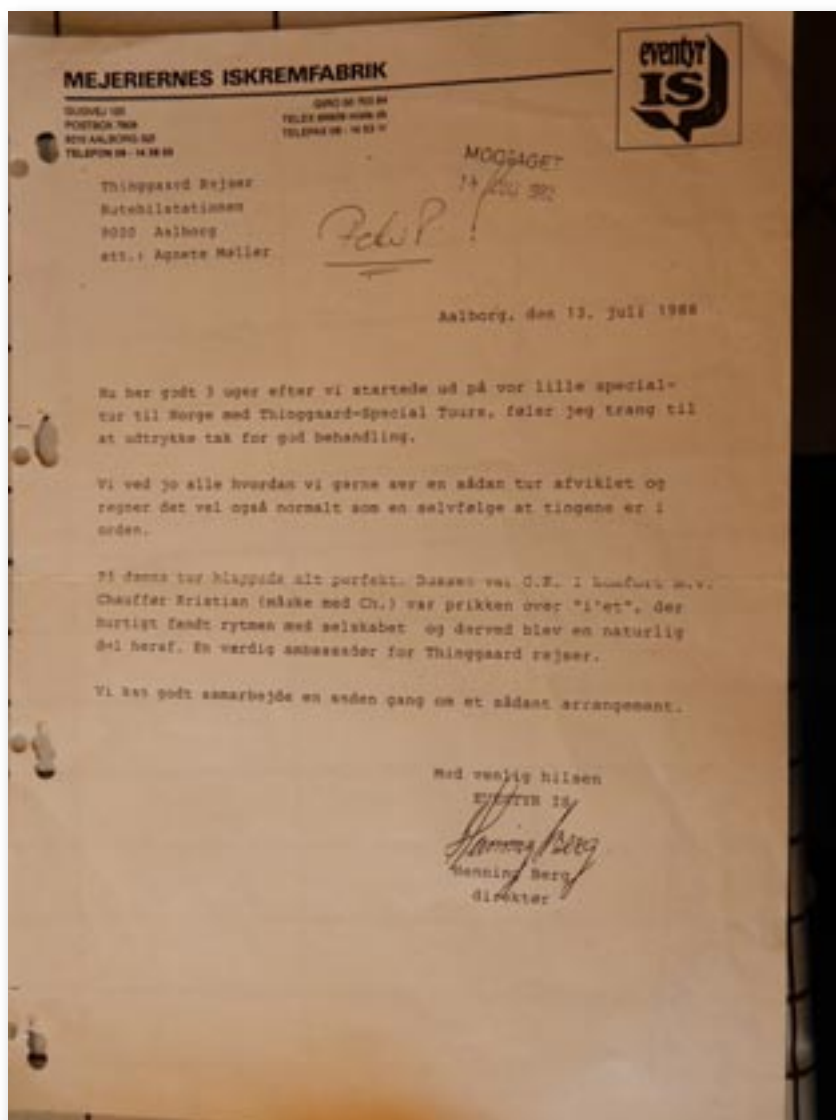
En af de mere specielle ture var en tur for Zoo i København. Der var arrangeret af den senere kendte direktør Bent Jørgensen.

Turen gik til Genova i Norditalien og derfra med skib til Gibraltar ved indsejlingen til Middelhavet mod vest. Det var en slags uddannelses- eller oplevelsestur.

Direktøren havde planlagt turen og selv taget turen i egen bil.

- Så da vi kom ud på en masse småveje, kunne han ikke forstå, at vi ikke kunne holde tidsplanen. Han skulle lige lære, at det ikke gik så hurtigt i en bus. Bedre blev det ikke da vi sad fast på rampen, da vi kørte fra borde i Gibraltar, men fri kom vi da. Så gik turen retur hele vejen op gennem Spanien og Frankrig.

I 1970 skal Christian køre endnu en tur til Italien. Med på turen er der både rejseleder, hvilket var normalt dengang, men også en journalist, han skrev:



Ros til Christian Engberg for god kørsel.

Busrejser

"Vel ankommet til det sønderjyske stiger vi om fra Fiat-bussen til en større luftaffjedret Leyland. Alle tekniske kvaliteter og finesser ufortalt er den "nye bus" største aktiv nordjyden Christian med det gode kendenavn "Øland" hægtet på. Christian er den type chauffør, der kører på rygmarven. Han er ung, men allerede erfaren. Afslappet lader han sin vogn holde fart på autostradarene. Ingen færdselsbane eller parkeringsbås i store byer som Hamborg, Aalborgs nye venskabsby, Innsbruck eller frem til det Venezianske kanalsystem, ingen alpekurve, tankstation eller rasteplads synes ham fremmede. I overnatningsbyerne støvsuger han bussen for den mindste stump bon-papir, eller kravler til undervognen for at forvise sig om, at de ædlere dele af Leyland'en er i orden. Det er ikke noget otte timers job at være turistbus-chauffør på udlandet".

Men Christian var heller ikke kommet sovende til de fine ord. Små 10 år på Europas landeveje og så mange udedage fra Danmark, at han kunne slippe billigere i skat. Det gav også så mange overarbejdstimer, at da kørselslederen fandt ud af, at hvis han skulle holde fri, ville han ikke se ham resten af året. Det endte med at han fik dem udbetalt - og købte en folkevogn.

Opsplitning

I 1969 ser Henry Thinggaard en god forretning i at lave en hurtigrute til København, da Aalborgbådende, som havde sejlet til København siden 1842, indstiller sejladsen.

Christian begynder nu at køre på ruten til København, der både var nat- og dagskørsel, men trods alt blev der også tid til at bygge hus.

Fra et kig i albummet.



Busrejser

I 1971 overdrog Henry Thinggaard familiefirmaet til sønnen Poul Erik, der ligesom sin far og farfar også var interesseret i busdrift, men som også havde større ambitioner, og udviklede de næste årtier firmaet Thinggaard til et af Danmarks største busrejseselskaber.

Henry Thinggaard beholdt dog "sin" rute til København som en pensionist syssel. Her kørte Christian så i adskillige år. I starten sejlede man via Grenå - Hundested, men senere blev det med Molslinjen. Endestationen var Gladsaxe trafikplads på grund af indviklede og bureaukratiske regler, der ikke tillod andre busruter i København. Senere blev det Herlev Station, det var bedre for passagererne, da det var en S-tog station. Til slut fik de lov at køre til Hovedbanegården. Når man kom til København med en sen bus, overnattede man i en lejlighed i Herlev og kørte så retur næste dag.

Det hændte at konen tog med på en tur, så kunne de hygge sig i København og gå en tur i Tivoli og lignende. Nogen gange gik turen kun til færgehavnen, hvor man læssede baggagen over i en varebil, som kom med ombord, og en bus med en chauffør ventede så på den anden side.



Flere kig i albummet - blandt andet af de nye dobbeltdækkere til afhentning i Tyskland.



En af de nye dobbeltdækkere med chauffører.

Da Henry Thinggaard blev syg, kørte Christian for ham som en slags privatchauffør. Turen gik ofte til havnen i Ebeltoft, hvor Henry i skjul holdt lidt øje med chaufførerne, om de for eksempel overholdt tidsplanen.

- Henry Thinggaard gik meget op i, at alt var i skønneste orden. Han tolererede ikke slinger i valsen, smiler Christian.

Hjem til Paris

Da Henry Thinggaard døde i 1980, kom Christian over til sønnen Poul Erik, der som sagt havde etableret rejseselskabet, Thinggaard Rejser, men som stadig kørte rutetrafik i det nordjyske. Christian kom nu ud at køre både på linje 70 mellem Aalborg og Thisted, men også alle former for turistikørsel.

Thinggaard Rejser ramte ned i en guldåre, så fra at sende 500 gæster ud i 1972 var det 7.000 gæster i 1975 og 42.000 i slutningen af 1970'erne.

Det blev Christian en del af. Og han kom til at køre fast til Paris. Man kørte ud om søndagen og var hjemme igen om lørdagen. I de år havde han mere end 200 udedage om året.

- Jeg behøvede ikke noget bykort for at køre rundt i Paris, men det var ikke altid lige nemt at finde parkering. En gang havde vi om natten smidt en bus på et lille torv, og da vi kom tilbage om formiddagen var torvet omdannet til et marked. Der stod telte og boder op ad bussen, og franskmændene gjorde ikke mine til at flytte deres ting. Så gik jeg ind og startede bussen. Den osede altid når den var kold, og da der kom luft i systemet, rejste den sig, så noget af det de havde stillet op af den væltede. Så kunne vi komme ud, smiler Christian.

Busrejser



Christian Engberg og Ove Jensen ved garagen.

- En anden gang ved Moulin Rouge havde jeg endelig fundet en god plads, men skulle køre en lokal tur om aftenen i Paris. Da jeg skulle starte bussen, kom der en anden bus, som ventede på, at jeg kørte. Men jeg må åbenbart have været lidt længe om det, eller også var han meget træt, for da jeg kom tilbage, holdt han i anden position og snorkede, og jeg kunne smutte ind på pladsen igen.

Det var i slutningen af 1970'erne at Thinggaard som de første fik dobbeltdækker-busser. Dem var Christian ikke vild med. De kunne tage en masse passagerer, men det kneb med pladsen til baggagen.

- Om vinteren kørte jeg skiture, her havde vi skibokse på. Ja, dem brugte vi også om sommeren, men alligevel var bussen proppet med baggage. Nogen gange havde vi ski stående oppe ved fordøren, husker Christian.

- De første Setra-busser med toilet, som var installeret bagerst i bussen, var noget gumpetunge. Jeg husker engang, jeg måtte foretage en nødopbremsning, der røg en mand ud gennem toiledøren og landede på gulvet i bussen.

- Der var ikke så mange steder, vi legalt kunne tømme toiletterne, så det var ofte, hvor man kunne finde et egnet sted i en skov eller øde plads - noget værre svineri. En gang, mens vi kørte på en motorvej, ville min medchauffør tømme toilettet. Der var fri bane bag bussen - troede vi. Men der kørte åbenbart en Morris Mascot, og da han overhalede os kunne vi se at der hang toiletpapir på antennen, griner Christian.

Mere køre- end hviletid

I 1970'erne kom der også en øget fokus på chaufførens arbejdsplads. Sæderne blev bedre og kunne indstilles ergonomisk, så kroppen ikke blev så belastet. Christian fortæller, at han altid har taget de nye ting til sig. Specielt fartpiloten, som næsten blev standard i alle busser, blev han glad for.

Busrejser

- Den betød, at jeg kunne undvære at sætte mig på kondicyklen for at få has på de "uroelige ben" efter en lang dag.

Fartpiloten gjorde også, at man kunne slappe lidt mere af - og måske undgå fartbøder, men siden kom der jo fart begrænser på alle store køretøjer.

- Thinggaard gjorde altid meget ud af, at vi skulle følge gældende regler. Så da der kom køre/hviletid og køretiden blev registeret på en køreskive, fik vi jo færre timer i bussen.

- Meen.. siger Christian.

- Der var jo stadig en form for elastik, dengang vi kørte på skiver. Jeg kan ikke sige mig helt fri fra at komme en frisk skive i tachografen, når vi passerede den tyske grænse. I dag er det helt forbi.

I Thinggaards personalehåndbog var de på nogen punkter forud for deres tid. Indtagelse af alkohol i arbejdstiden var bandlyst, og der var også en venlig henstilling - men ikke direkte forbud - om at begrænse rygning i bussen.

Der kom også sovekabiner til chaufførerne i busserne, og det var rart, at man lige kunne trække sig lidt væk og få noget uforstyrret hvile.

Thinggaard havde også den første bus med en kørestolslift monteret bag bagdøren, hvilket man ikke havde set i Polen hvor Christian var nede på en tur.

Der dukkede pludselig en journalist op, og selvom de ikke talte samme sprog, lykkedes det journalisten at få Christian til at vise, hvordan den virkede, mens han tog billeder. Dagen efter var Christian og bussen på forsiden af avisen.

Til en hurtig udrykning for SAS i Ålborg, hvor turen gik til Billund, snupede jeg bare en bus, kørte turen, men ved hjemkomsten i garagen fik jeg at vide at bussen var afmeldt, og jeg var kørt uden nummerplader.



Busrejser

Christian har været langt omkring - blandt andet i Rusland, de baltiske lande og Jugoslavien. Han kørte også indkøbsture for Poul Mertens, hvor passagererne fik en skovtur til en billig penge, men hvor konceptet var bygget på at de var tvangsindlagt til demonstration og køb af diverse ting.

Christian kørte for Eurolines, da de eksisterede. Det var et net af fjernbusser til de store byer i Europa, og Christian kørte meget til Amsterdam og London.

- Når man kørte østpå - før muren faldt - skulle man jo tvangsveksle til en elendig kurs, fortæller Christian.

- I Prag havde vi fundet et sted, hvor vi mod betaling kunne parkere, men opsynsmanden gjorde også forretninger i at veksle til en noget bedre kurs. Det var også her, at vi skulle sørge for at tage spejlene ind for natten. En hollænder mente ikke det burde være nødvendigt, men næste dag manglede de på hans Neoplan.

Punkteringer kunne man ofte selv klare, selvom det var hårdt arbejde.

- Og kunne man ikke, havde vi kalderadioer i busserne. De havde dog en begrænset rækkevidde, selvom der blev sat en høj antenne op ved garageanlægget. Via radioen kunne man komme i kontakt med rigstelefonen, og så få en samtale i gang. Så var mobiltelefonerne som vi fik i busserne i 1980'erne mere anvendelige. Ikke særligt mobile, da de fyldte som en halv ølkasse, men vi satte den på et af trinene ved fordøren. Vi kørte også for SAS i Aalborg lufthavn, hvor det tit var noget med hurtig udrykning, hvis et fly for eksempel ikke kunne lande i Tirstrup på grund af vejret, hvor vi så blev kaldt ud til at køre gæsterne hjem.

Det skete også en juleaftens dag, hvor Christian dog nåede hjem til en lidt forsinket julemiddag, mens nogle kolleger måtte tilbringe aftenen i bussen.

- Jeg havde altid en tre-fire faste busser, jeg bare kunne tage. Nogen var til det pæne klientel, og nogen til det mindre pæne. Busbranchen er en hård branche, så nogen gange blev en bus afmeldt før en bestemt dato - og tilmeldt igen efter et par dage. På den måde kunne man få lidt kredit og undgå at betale vægtafgift i en kort periode. Til en hurtig udrykning for SAS i Ålborg, hvor turen gik til Billund, snuppede jeg bare en bus, kørte turen, men ved hjemkomsten i garagen fik jeg at vide at bussen var afmeldt, og jeg var kørt uden nummerplader.

- De bedste busser, jeg har kørt var Neoplan-busser. Dem var jeg glade for, de kørte godt og var komfortable, men i forhold til de første busser, jeg kørte, uden servostyring, er der jo sket en rivende udvikling.

Når turene ikke foregik i bus, var Christian sommetider med en driftsleder rundt i Europa for at lave nye aftaler med hoteller til den kommende sæson.

I sin sparsomme fritid var han i bestyrelsen for Brovst Sparekasse og blev senere bestyrelsesformand.

Den sidste tur

I 1990'erne overtog Abildskov kørslen Aalborg - København, og Christian samt mange andre chauffører blev nu virksomhedsoverdraget.

- Det var en anden kultur end den, jeg kendte fra Thinggaard, men de skulle jo også lige sætte sig ind i alt det nye, siger han og tilføjer:

- Jeg ville gerne lidt ned i tid, det kunne jeg også komme - på papiret - men det blev nu stadig næsten på fuld tid.

I 2006 blev Christians kone syg, og han trappede kørslen ned for at passe hende for til sidst at stoppe helt. Det var

Busrejser

ok for Christian at gå hjemme for at passe konen. Men da hun døde i 2016, blev der noget tomt, og han faldt ned i et hul af sorg og kedsomhed.

Heldigvis havde han hjulpet Ove Jensen fra Stoltze busser lidt. Og Ove Jensen tog nu fat i Christian og fik ham ud at køre igen.

- Det, siger Christian meget bevæget, er han meget taknemmelig for, ellers havde han ikke vidst hvor han var havnet.

Og, siger Ove Jensen der stikker hoved ind i kaffestuen, det er jo fantastisk for et firma som vores, at vi lige kan ringe til en som Christian når det brænder på.

At komme ud i bussen igen betyder også, at man møder en masse mennesker. En dag, da Christian var ude at køre med Aabybro Havekreds, bød lederen velkommen og fortalte, at Christian var deres chauffør. Nede i bussen sad en dame, som blev nysgerrig, og ved første stop kom hun op til Christian og udbrød:

"jamen Christian, kører du endnu".

Damen hed Yvonne og var kone til en af Christians gamle bekendte. Hun var blevet enke, og snakken gik. På et tidspunkt siger hun, at hun da gerne ville se Christians hus, og en aftale blev indgået. Det har så ført mere med sig, og da Yvonne falder og for en tid skal gå med rollator, siger Christian at hun da bare kan bo hos ham, da der ingen trapper er i huset. I dag bor de sammen, men det forhindrer dog ikke Christian i at køre lidt bus en gang imellem.

På spørgsmålet om hvad Christian måske hellere ville have lavet, svarer han prompte:

- Det samme. Jeg har haft et godt og interessant arbejdsliv, set hele Europa både sommer og vinter, set og mødt en masse mennesker. Jeg har også haft et par grimme oplevelser, men dem syntes, jeg vi skal udelade her, siger han og fortsætter:

- Jeg har ingen anelse om, hvor mange kilometer, det er blevet til. Men det er mange. Det slutter nok næste gang, jeg skal have kørekortet fornyet her til foråret, for man skal jo slutte mens legen er god...





Metro-togene i Hovedstaden har transporteret over en milliard passagerer

Siden åbningen i 2002 har nu over én milliard passagerer rejst med Metroen i København. Nye metrostationer åbner i 2024, og flere stationer og linjer er på tegnebrættet. Metro-selskabet skønner, at den næste milliard passagerer vil blive rundet i løbet af de næste syv år

Antallet af passagerer, der rejser med Københavns Metro, har været støt stigende stort set siden åbningen i 2002.

- Vores metro er fantastisk, og den har været med til at løfte København til den enestående by, vi har i dag. Metroen er socialt og klimamæssigt bæredygtig, fordi den gør det muligt at bo i en velfungerende by uden at eje en bil, og den bringer os alle sammen tættere sammen. Det skal vi have meget mere af i fremtiden, siger overborgmester i København, Sophie Hæstorp Andersen (S).

Siden åbningen af Metroen er der bygget to nye linier. I 2019 åbnede M3 Cityringen, og i 2020 åbnede linje M4. Alle fire linier er førerløse og kører døgnet rundt, året rundt.

Det førerløse metro-systemet i Hovedstadsområdet har inspireret metrosystemer i udlandet, og det tænkes også indført i S-togene.

- En milliard rejser på knap 20 år – det er imponerende. Tak til jer der rejser med den kollektive transport. Og ikke mindst en milliard tak til Metroens ansatte for at sikre den gode drift, så Metroen bare ruller derudaf til glæde for Metroens passagerer året rundt, siger transportminister Benny Engelbrecht (S).

Frederiksberg Kommunes nyvalgte borgmester ser Metroen som et stort aktiv for sin by og hovedstaden i det hele taget. En bæredygtig transportform som gør byen bedre at bo i.

- Det er en kæmpe milepæl, at Metroen nu runder en milliard rejsende. Metroen er nem at kombinere med at gå eller tage cyklen, og på den måde er man med til at sikre en bedre luftkvalitet i vores by ved at rejse bæredygtigt. Derfor skal vi have endnu mere metro i de kommende år - også på Frederiksberg, siger Michael Vindfeldt (S), der er borgmester i Frederiksberg Kommune.

I 2024 bliver Metroens linje M4 forlænget mod syd, når fem nye metrostationer åbner mellem Københavns H og Ny Ellebjerg. En forlængelse af linje M4 mod Ydre Nordhavn og en helt ny linje M5 er også på tegnebrættet.

- Jeg vil gerne sige en milliard tak til vores passagerer. Vi bygger Metro, ikke fordi vi kan, men fordi den skal bruges af alle jer, der skal på arbejde, i skole, osv. Det er med jer i tankerne, at vi går på arbejde hver dag - både når vi bygger metro, og når vi får metroen til at køre døgnet rundt, året rundt, siger Henrik Plougmann Olsen, der er administrerende direktør i Metroselskabet.

Om Metroen i København:

- På en almindelig uge står Metroen for over to millioner rejser. Kort inde i 2022 rundede Metroen i alt én milliard rejser
- Ud over de mange persontransporter har Metroen blandt andet også transporteret cirka 700.000 store hunde (små hunde rejser gratis) - og en hest
- Metroen åbnede lørdag 19. oktober 2002 med transport mellem Nørreport og Vestamager (M1) og Nørreport og Lergravsparken (M2)
- I 2003 blev linjerne forlænget fra Nørreport til Frederiksberg og senere samme år fra Frederiksberg til Vanløse
- I 2007 blev linje M2 forlænget fra Lergravsparken til Københavns Lufthavn
- I 2009 begyndte Metroen at køre i døgndrift alle ugens dage, hvilket kun få metrosystemer i verden kan tilbyde deres passagerer
- I 2019 åbnede M3 Cityringen, som forbinder Indre By, Vesterbro, Frederiksberg, Nørrebro og Østerbro
- Der blev senest sat ny passagerrekord i Metroen (målt på et døgn) fredag 29. november 2019 med godt 530.000 passagerer - få måneder inden corona-pandemien ramte Danmark
- I 2020 åbnede efter M4 fra Orientkaj over Nordhavn og via Cityringens linjeføring frem til København H
- M4-linjen forlænges i 2024 med fem nye stationer fra København H til Ny Ellebjerg
- Ifølge prognoserne runder Metroen i København den næste milliard rejser i løbet af de kommende syv år

Færdselsstyrelsen har reguleret en række gebyrer

I en ny bekendtgørelse har Færdselsstyrelsen reguleret en række gebyrer på vejtransportområdet. De nye gebyrer gælder for 2022

Gebyrer for 2022:

For hvert syn, omsyn eller toldsyn betaler synsvirksomheder et fast gebyr på 17 kroner til Færdselsstyrelsen

For udstedelse, fornyelse og erstatning af legitimationskort til personer, der har gennemført uddannelse i at regulere færdsel i forbindelse med gennemførelse af særtransporter betales et gebyr på 160 kroner til Færdselsstyrelsen

For udstedelse, fornyelse, udskiftning og erstatning af et chaufføruddannelsesbevis til gods- eller bustransport samt varebilschaufføruddannelsesbevis betales følgende gebyrer til Færdselsstyrelsen:

- For chaufføruddannelsesbevis betales et gebyr på 130 kroner
- For varebilschaufføruddannelsesbevis betales et gebyr på 270 kroner
- For udstedelse, fornyelse og erstatning af et chaufførkort betales et gebyr på 1.470 kroner til Færdselsstyrelsen
- For behandling af ansøgning om og udstedelse, fornyelse og ændring af tilladelse til at udføre erhvervmæssig persontransport i biler betaler virksomhederne et gebyr til Færdselsstyrelsen på 885 kroner pr. tilladelse med gyldighed på op til 5 år og 1.770 kroner pr. tilladelse med gyldighed over 5 år

Færdselsstyrelsen kan opkræve de nævnte gebyrer på ansøgningstidspunktet. Det opkrævede beløb tilbagebetales, hvis ansøgningen ikke imødekommes

- For behandling af ansøgning om og udstedelse og fornyelse af tilladelse til at udføre godskørsel for fremmed regning i varebiler betaler virksomhederne et gebyr til Færdselsstyrelsen på 2.530 kroner pr. udstedelse
- For behandling af ansøgning om ændring af allerede udstedt tilladelse betales et gebyr efter regning til Færdselsstyrelsen. Timesatsen er 500 kroner pr. påbegyndt time

For følgende opgaver betales, jf. taxiloven og lov om godskørsel, et gebyr efter regning til Færdselsstyrelsen:

- Behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til at drive kørselskontor, der sælger erhvervmæssig persontransport i biler
- Godkendelse af uddannelsessteder, der udbyder kurser for chauffører vedrørende udførelse af erhvervmæssig persontransport i biler
- Godkendelse af uddannelser for varebilschauffører og kurser for varebilsvognmænd og udbydere heraf

Timesatsen for ydelser efter er 500 kroner

Ved afbrydelse af sagsbehandlingen betales et beløb for det allerede udførte arbejde

For behandling af følgende ansøgninger betales et gebyr til Færdselsstyrelsen:

- Ansøgning om godkendelse af motorkøretøjer, påhængskøretøjer, systemer, komponenter og separate tekniske enheder
- Ansøgning om godkendelse af to- eller trehjulede køretøjer, quadricykler, systemer, komponenter og separate tekniske enheder
- Ansøgning om godkendelse af traktorer, påhængskøretøjer, udskifteligt trukket udstyr, systemer, komponenter og separate tekniske enheder
- Ansøgning om udpegelse som teknisk tjeneste

Timesatsen for behandling af en ansøgning efter er 631 kroner

Ved afbrydelse af sagsbehandlingen betales et beløb for det allerede udførte arbejde

For følgende opgaver betales et gebyr efter regning til Færdselsstyrelsen:

- Behandling af ansøgning om og udstedelse af tilladelse til forsøg med selvkørende enheder.
- Udførelse af tilsyn med forsøg med selvkørende enheder

Timesatsen for behandling af en ansøgning og udstedelse af en tilladelse samt udførelse af tilsyn er 822 kroner

Ved ansøgers afbrydelse af sagsbehandlingen betales for det allerede udførte arbejde efter ovennævnte timesats
Færdselsstyrelsen kan viderefakturere udgifter til sagkyndig bistand, der er indhentet ved behandling af en ansøgning om tilladelse til forsøg og ved udførelse af tilsyn

- For ansøgning om udstedelse, fornyelse, erstatning og udskiftning af takografkort til førere, virksomheder eller værksteder betales et gebyr på 525 kroner til Færdselsstyrelsen

De ovennævnte erstatningskort udstedes uden betaling, hvis det konstateres at det uvirksomme kort ikke har synlige skader eller ikke er uvirksomt som følge af uhensigtsmæssig brug eller opbevaring

Udebliver betaling af gebyrer efter sidste rettidige indbetalingsdag, kan Færdselsstyrelsen opkræve et ekspeditionsgebyr på 100 kroner for hver rykkerskrivelse. Der tillægges renter i overensstemmelse med renteloven

(Kilde: Retsinformation)



EU vil sætte gang i togene over grænserne

Som en del af en række omfattende klimatiltag vil EU styrke den grænseoverskridende passager-togtrafik. Ambitiøs og grundig, men der mangler konkrete mål, lyder vurderingen af initiativet

Af Niels Bak Henriksen

Barrierer skal fjernes, og de internationale tog skal have højere prioritet i både planlægning og drift. Det er essensen af en række forslag, som EU-kommissionen spillede ud med i december som en del af klimaplanen "Fit for 55", der skal sætte unionen i stand til at reducere sit udslip af drivhusgasser med 55 procent i år 2030.

For når europæerne i dag rejser hen over grænserne, så foregår det for langt hovedpartens vedkommende enten i fly eller bil med et stort klimaaftryk til følge. Kun syv procent af de rejste togkilometer i EU går på tværs af grænserne.

Udspillet vil sætte en fælles minimumsstandard for passagertogene på hovedlinjerne i EU, det såkaldte TEN-T-net, hvor det ellers er godsforbindelserne, der indtil nu har været i fokus.

Desuden indeholder udspillet en handlingsplan, der skal gøre det lettere at oprette og drive internationale forbindelser. EU-Kommissionen lægger op til, at der skal oprettes prioriterede kanaler til internationale langdistancetog, som man kender det for godstog i dag, hvor operatørerne kan ansøge om én samlet kanal og ikke skal lægge puslespil mellem nationale og regionale trafikmyndigheder.

Og så skal medlemslandene oppe sig og sikre "...den fuldstændige og korrekte gennemførelse af EU's eksisterende lovgivningsmæssige rammer for jernbaner, herunder fjernelsen af eventuelle overflødige nationale regler", som det hedder i EU-Kommissionens oversigt over tiltagene.

Samtidig er der også en række forslag som vil ændre konkurrenceforholdet mellem tog og fly. Allerede i den del af initiativet, som blev offentliggjort i sommer, foreslog EU-Kommissionen blandt andet at fjerne afgiftsfritagelsen for flybrændstof, samtidig med der kommer krav om at iblande alternative brændstoffer.

Seriøst arbejde

Henrik Sylvan er centerchef ved RailTech DTU og har beskæftiget sig med udvikling af de internationale togforbindelser igennem en længere årrække. Han hæfter sig først og fremmest ved det meget grundige analysearbejde, som ligger til grund for EU-Kommissionens udspil.

- Jeg ser jo, det er meget seriøst arbejde. Der er lagt mange ressourcer i at udrede barrierer. Der er ikke meget at sætte en finger på, siger han.

Samtidig vurderer han, at der i virkeligheden nok ikke er så meget nyt i pakken. Mange af initiativerne er noget, der har været arbejdet med i årevis. Det har bare ikke rigtig flyttet noget.

- Vi har lavet en gedigen maveplasker i forhold til de oprindelige planer i '90-erne, siger han om de visioner, der tidligere har været for grænseoverskridende højhastighedsforbindelser. Både den fysiske udbygning og den øvrige harmonisering har taget meget længere tid, og man er stadig ikke i mål med det net, man planlagde dengang.

På sporet

Men han hæfter sig ved, at rammen for infrastrukturinvesteringer, som ligger i andre programmer end det aktuelle klimaudspil, er større end nogen sinde, og så samler udspillet de forskellige problematikker og angriber dem samlet, og det kan godt gøre en forskel.

- Jeg synes, det er fint nok at lægge det op på en større scene, siger han.

Interesseorganisation savner konkrete mål

Også i interesseorganisationen Rådet for Bæredygtig Trafik har de hæftet sig ved forslagets grundighed.

- Det positive er jo, at det her tager udgangspunkt i vidensbaserede og meget grundige undersøgelser, siger formand Poul Kattler.

På trods af grundigheden og de gode tiltag, så savner han både større ambitioner og mere præcise mål. Gerne helt ned på de enkelte korridorer.

- Man kunne godt have lavet et skøn: Så meget volumen ligger i dag på fly og så meget på tog, og så meget nås i 2030 og i 2050. Hvis man havde sat nogle mål og delmål op, så ville man også kunne evaluere, om redskaberne er effektive nok.

På plussiden har han især bidt mærke i forslagene til at sikre rullende materiel, så man kan starte forbindelser hurtigere op og med mindre risiko for operatørerne, og så det at de nationale myndigheder fremover skal prioritere at give plads på skinnerne.

- De svenske nattog er tydeligvis planlagt efter at undgå myldretiden i Hamborg - og det giver mere uattraktive køreplaner. Og det må simpelt hen høre op!, nævner han som eksempel.

- Skal der laves ambitioner på volumen, så er man nødt til at sikre de her kanaler, og der skal mange til.

Tvivel om det batter

En af dem der skal være med til endeligt at vedtage initiativerne er medlem af EU-parlamentet Søren Gade (V), som sidder i EU-Parlamentets Transport- og Turismeudvalg.

Og det er ikke alle forslagene i pakken, som han er enig i.

- Dårlig ide!, lyder hans umiddelbare reaktion på EU-Kommissionens forslag om at fjerne afgiftsfritagelsen for flybrændstof. Han modererer dog sin reaktion med, at hvis det bliver ens i alle EU-landene, så kan han godt leve med det.

- Men jeg advarer mod, at man gør fly til noget for rige folk og politikere, der ikke selv betaler, siger han og vender sig samtidig kraftigt mod de debattører, som vil forbyde eller begrænse de kortere flyrejser. Et forslag som dog ikke er kommet med i EU-Kommissionens udspil.

- Hvis der er et behov for det i Danmark, skal vi kunne flyve fra København til Aalborg, siger Søren Gade.

Han understreger også, at han er helt enig i det samlede mål i Fit for 55, og han har tillid til, at der nok skal blive fundet fornuftige løsninger i de videre forhandlinger mellem EU-Kommissionen, EU-Parlamentet og medlemslandenes ministre.

- At vi skal den vej, er alle enige om. I 2019, da jeg blev valgt, var der ingenting af det her på dagsordenen. Det har rykket sig hurtigt, siger han.

På sporet

Han har dog sine tvivl om, hvor meget det kan lade sig gøre at flytte, når det gælder de internationale rejser.

- Som udgangspunkt kan man jo ikke have noget imod at styrke jernbanen. Men når man kigger på virkeligheden, så er det jo ikke noget, der er blevet til noget. Det er jo ikke fordi, man ikke har forsøgt, siger han.

Også Poul Kattler erkender at det nok er tvivlsomt, hvor meget det vil batte i det store billede.

- Det kan jeg ikke svare på. Men det vil batte noget, siger han.

- Der er bare lang vej endnu. Hvis nattogtrafikken bliver tidoblet, så fylder det jo ikke meget. Der skal et stort volumen til, før det for alvor batter noget.

Og der er et potentiale. På DTU har Henrik Sylvan blandt andet kigget på prognoserne for trafikken på Femern-forbindelsen og mener, at med de ændrede forudsætninger, der er i dag med for eksempel nye højhastighedsbaner i Sverige, tyskernes kraftigt forøgede investeringer i jernbanen, planerne for et TEE 2.0-net af europæiske langdistancetog og nye muligheder for nattog, så kan Femern-forbindelsen få 5.000-7.000 daglige togpassagerer - eller omkring det dobbelte af den oprindelige prognose og mere end en femdobling af det antal passagerer, der var med togforbindelse over færgerne i Rødby.

Men også han understreger, at det stadig er langt fra at være en revolution af transportsektoren.

- Selv med 10.000 togrejsende er det jo en meget lille del af det samlede antal rejser, siger han og mener alligevel det vil gøre en forskel.

- Så er det pludseligt noget, som er tilgængeligt, siger han.

Fakta om Fit for 55:

- Fit for 55 er EU-kommissionens udspil, som skal sætte unionen i stand til at nå sit delmål om at reducere udledningen af drivhusgasser med 55 procent i år 2030
- Udspillet, der omfatter både transport, energi og en lang række andre områder, er lanceret over to omgange i år
- Det skal nu behandles både i EU-parlamentet og vedtages af Ministerrådet, så der er lang vej og kan komme mange ændringer inden det bliver endeligt vedtaget

Fakta om handlingsplanen:

Handlingsplanen og de øvrige initiativer på jernbaneområdet indeholder blandt andet:

- En minimumsstandard for passagertog på 160 km/t på TEN-T-nettet
- De 424 større byer langs nettet skal udarbejde planer for bæredygtig bytrafik
- Oprettelse af et fælles brugervenligt billetsalg på tværs af landegrænser og togselskaber
- Initiativer som skal sikre den allerede vedtagne regelharmonisering på tværs af grænserne
- Køreplaner og kapacitetsstyring skal fremme hurtige og hyppigere grænseoverskridende forbindelser
- Muligheden for en fælles momsfrigørelse i hele EU for togbilletter skal undersøges
- Støtte til mindst 15 grænseoverskridende pilotprojekter for at teste handlingsplanen
- Offentlig støtte til oprettelse af puljer af grænseoverskridende rullende materiel til lange afstande eller til afbødning af kommercielle risici for leasingsselskaber
- Oprettelse af en grøn jernbaneinvesteringsplatform i den Europæiske Investeringsbank, der skal lette finansieringen af rullende materiel





Ny bro skal bane vejen for elektriske tog

Banedanmark er i gang med at gøre jernbanen klar til fremtidens el-tog. I den forbindelse skal den eksisterende og 100 år gamle vejbro ved Skanderborgvej i Skanderborg Kommune nedrives ned og erstattes med en ny og højere bro, så der bliver plads til køreledninger

Den nye vejbro skal erstatte den eksisterende bro fra 1921, der ikke er høj nok til de kommende el-master og kørestrømsledninger.

- Arbejdet med at elektrificere jernbanen er en forudsætning for, at vi kan få indsat fremtidens eltog, som både udleder mindre CO2 og støjer mindre. Derfor er vi også glade for, at vi nu kan igangsætte arbejdet her ved Skanderborgvej, som er et vigtigt skridt på vejen mod den grønne jernbane, siger Jette Aagaard, der er projektdirektør for elektrificeringsprogrammet i Banedanmark.

Helt konkret begynder broarbejdet ved Skanderborgvej fredag 14. januar, hvor den nuværende bro vil blive lukket for trafik.

Selve anlægsarbejdet består af flere faser. Som lokal beboer vil man givetvis i løbet af foråret kunne få øje på en flok gravemaskiner, der er i færd med at rive den eksisterende bro ned.

På sporet

Når alle betonresterne fra den gamle bro er blevet knust, skovlet sammen og kørt til genanvendelse, starter det egentlige arbejde med at støbe den nye, højere bro.

Den nye bro, som forventes at være klar til benyttelse i januar 2023, kommer til at bestå af 960 kubikmeter beton. Ligesom den eksisterende bro vil den nye vejbro også have cykelstier i begge sider.

Midlertidig omkørsel

Mens arbejdet står på, vil vejskilte sørge for at guide bilister og cyklister, der dagligt kører mellem Hørning og Stilling, ud på en 1,8 kilometer lang omkørsel, som går via Herredsvejen og Agerskovvej.

I samme periode sørger Banedanmark løbende for at holde de nærmeste beboere orienteret om potentielt støjende arbejder. I enkelte tilfælde vil arbejdet også medføre ændringer i togtrafikken.

- Vi har bestræbt os på at tilrettelægge arbejdet, så det forstyrrer så lidt som muligt. Det er samtidig klart, at når vi i kortere perioder skal pille den gamle bro ned eller arbejde ved sporet, så går det af sikkerhedsmæssige grunde ikke, at der kommer tog kørende, siger Jette Aagaard.

Der vil derfor være enkelte weekender og nætter, hvor der i stedet køres togbusser på strækningen.

Fakta om brorenovering langs banen mellem Fredericia og Aalborg:

- Som en del af elektrificeringen af jernbanen skal Banedanmark bygge og renovere 85 broer på den 256 kilometer lange strækning mellem Fredericia og Aalborg
- Der skal desuden opsættes el-master og kabler langs sporene
- De kommende el-tog vil udlede omkring 85 procent mindre CO2 samt støj mindre, end de nuværende dieseltog
- DSB's nye, eldrevne tog forventes indsat på strækningen i slutningen af 2026



M/F Samsø sejlede i 2021 flere gange frem og tilbage mellem Kalundborg og Ballen end nogensinde før. Og aldrig har der været så mange biler og passagerer med.

(Foto: Samsølinjen)

Færgerute sejlede med flere passagerer og biler end nogensinde før

Samsølinjens færgerute mellem Kalundborg og Ballen på Samsø satte rekord i 2021. Aldrig før i rutenes historie har der været flere biler og passagerer med til og fra øen i Kattegat

Samsølinjen, der er en af Molslinjen's mange færgerlinjer i Danmark, lagde i 2021 dæk til 230.297 rejsende og 79.703 biler. Biler og passagerer blev fordelt på i alt 2.074 afgang, hvilket også var flere end tidligere år.

I 2020 var tallet for passagerer 214.675, antallet af biler 71.680 og antallet af afgang 2.036.

- Vi ser tydeligt i passagertallene, hvilken forskel det gør, når vi øger frekvensen og sejler flere afgang. Den tendens fortsætter i 2022, hvor vi vil sejle endnu flere afgang, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Netop flere afgang til og fra Samsø ventes at blive en vigtig del af det kommende udbud på ruten, som Transportministeriet forventeligt offentliggør i denne måned.

- Vores bud på Samsølinjen bliver en helt nybygget el-færge, som i forhold til den nuværende færge bliver med større kapacitet, således at antallet af de mange udsolgte afgang kan reduceres. Færgen er planlagt til at sejle på 100 procent grøn elektricitet, så afgang fra januar 2025 bliver helt CO2-frie. Det er vores bud på den bedste løsning for Samsø og for klimaet, siger Jesper Skovgaard.



Hurtigfærge til passagerer og cykler skal i dok

Hurtigfærgen »Lilleøre«, der sejler mellem Sælvig på Samsø og Aarhus i Østjylland, skal i dok fra 31. januar til og med 8. februar. Da færgen er den eneste på ruten, må passagerer mellem Sælvig og Aarhus tage med færgen, der sejler mellem Sælvig og Hou

Da dok-opholdet er planlagt kan pendlere fra Samsø ikke benytte sig af Samsø Rederi's pendlerservice i denne periode.





Trafikbetjeningen til og fra Bornholm skal analyseres

De trafikale forbindelser mellem Bornholm og resten af landet skal undersøges nærmere for at give indblik i, om øen trafikalt kan bindes tættere sammen med landets øvrige dele

Partierne bag Infrastrukturplan 2035 vil undersøge mulighederne for alternative transportmuligheder til og fra Bornholm for at skabe en bedre sammenhæng mellem landsdelene både på vandet, på vejen og i luften.

Baggrunden er blandt andet, at corona-krisen viste, at der kan være udfordringer med at opretholde forbindelsen til øen - eksempelvis i perioden, hvor Sverige lukkede grænsen. Partierne er samtidig enige om, at der i forbindelse med analysen skal ses på mulighederne for en grøn omstilling af trafikbetjeningen af øen.

Undersøgelsen kobles sammen med den allerede planlagte evaluering af færgebetjeningen af Bornholm. Evalueringen var planlagt til 2023, men fremrykkes således, at analysen af trafikbetjeningen og evalueringen gennemføres i 2022.

Det bliver Trafikstyrelsen, der udfører analysen, som forventes færdig ved udgangen af 2022. Analysen finansieres inden for Transportministeriets eksisterende ramme.

Færgerederi vil sejle flere gange mellem Odden og Ebeltoft

Molslinjen forsøgte i 2021 med flere afgange mellem Odden og Ebeltoft. Forsøget faldt heldigt ud, så i år kommer der nu endnu flere afgange på ruten mellem Sjælland og Jylland. I højsæsonen sejler Molslinjen på ruten dagligt

I 2019 var der 194 afgang på ruten, i 2020 var der 202 afgang, sidste år var tallet 270 og i år bliver antallet af afgang sat til 294.

De daglige afgang på hverdage bliver placeret i sejlplanen fra og med uge 26 til og med uge 31. Færgen vil afgå klokken 11.15 fra Ebeltoft og fra Odden klokken 09.20.

Afgangene kommer ovenpå de torsdagsafgang, som forsøgsvist blev sat ind sidste år.

- Vi vil gerne være med til at bygge turismen op på Djursland. Derfor har vi stille og roligt skruet op for antallet af afgang de seneste år, når vi har kunnet se, at behovet var der. Det er dyrt at sætte færger ind, hvis der ikke er passagerer nok til hver afgang, så vi er spændte på, om hverdagssejlads i sommerferien vil fange an, siger Molslinjens kommercielle direktør, Jesper Skovgaard.

Sejlplanen på Kattegat til og med efterårsferien i uge 42 er tilgængelig på Molslinjens web-side.

Mangler du et nummer af Magasinet Bus?



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

Ø-havn får ny chef for krydstogt

Yana Grundke er begyndt som Chief Business Officer for krydstogt hos Port of Roenne A/S, der er den største havn på Bornholm. Port of Roenne A/S har de seneste år positioneret sig som en vigtig krydstogtdestinationer i Østersøen. I 2022 venter havnen over 70 anløb af krydstogtskibe

For at styrke positionen på krydstogtmarkedet i Østersøen har Port of Roenne A/S rekrutteret 33-årige Yana Grundke fra Tyskland til at være den nye CBO (Chief Business Officer) for Cruise. Yana Grundke overtager ansvaret efter Niels Lundberg, der de seneste ti år har stået i spidsen for udviklingen af krydstogtsforretningen på Port of Roenne A/S.

Siden 2015 har Yana Grundke været chef for forretningsudvikling og marketingchef for krydstogt og færger i Mukran Havn på Rügen. Yana Grundke har stået for udviklingen af turismekoncepter i Rügen for krydstogt- og færgefart til havnen i Mukran og Sassnitz i samarbejde med industriaktører i Østersøen.

Yana Grundke vil fremadrettet styre udviklingen af krydstogtforretningen og repræsentere Port of Roenne A/S på det internationale krydstogtmarked.

- Vi er meget glade for, at vi har kunne tiltrække Yana Grundke til at stå for udviklingen af krydstogtturismen. I Østersøen har krydstogt et kæmpe potentiale for at vokse i de kommende år, og Bornholm har gode muligheder for at udnytte potentialet ved at være en uspoleret perle, siger Thomas Bendtsen, der er administrerende direktør i Port of Roenne A/S.

Yana Grundke er tiltrådt sit nye job og vil være bosat på Bornholm.

- Det er så nemt at forelske sig i den mest solrige del af Danmark, som har så meget at byde på. Det naturlige uspolerede miljø, fremragende lokale fødevarer og selvfølgelig de charmerende byer og fiskerlejer med deres unikke arkitektur gør Bornholm til et perfekt sted. Jeg er spændt på at fortsætte udviklingen af krydstogtmarkedet med nye kollegaer og samarbejdspartnere og sammen styrke Bornholms strategisk vigtige placering i Østersøen, siger Yana Grundke.



Venstre-politiker skal være direktør i transportorganisation

Karsten Lauritzen, der er gruppeformand for partiet Venstre's folketingsgruppe og tidligere minister i to Lars Løkke-ledede regeringer, skal være branchedirektør i DI Transport. Dermed har brancheorganisationen fundet den person, der skal følge efter den hidtidige direktør Michael Svane

Karsten Lauritzen peger i et opslag på facebook.com på, at der ligger en række udfordringer, som han kan se frem til at blive involveret i.

Den kollektive transport har eksempelvis mistet mange passagerer under corona-krisen, og her peger han på, at passagererne skal tilbage - for klimaets skyld, og for samfundets skyld.

- Da vi bliver kvalt i trængsel, hvis alle bliver i bilerne, skriver han.

Karsten Lauritzen fremhæver også, at luftfarten er hårdt ramt.

- Det er ekstremt vigtigt for erhvervslivet, den danske turisme og oplevelsesøkonomi, at der er gode flyforbindelser ind og ud af Danmark, og det er vigtigt vi får gjort det at flyve mere klimavenligt, skriver han i sit opslag.

Han understreger også, at der ligger en stor opgave i at få godstransporten gennem en grøn omstilling, hvor der skal udvikles og bruges klimavenlige brændstoffer.

Karsten Lauritzen stoppede som formand for Venstres Folketingsgruppe tirsdag 18. januar, da gruppen holdt gruppe-møde. De efterfølgende uger har han brugt på overlevering og på at sige farvel til Christiansborg.

Han har sidste arbejdsdag på Christiansborg mandag 31. januar.



Magasinet Bus

Fredag 31. december 2021 - nummer 12 - 9. årgang

Influenza

1. Iagttag den størst mulige Renlighed.
2. Hold Haanden for Munden, naar De nyser.
3. Pas paa, at ingen hoster, taler ind i Ansigtet paa Dem.
4. Hold Telefontraagter, hvor den bruges af mange.
5. Sørg for, at Børnene er væk fra de syge.
6. Hold de syge væk fra de syge.
7. Undgå Besøg hos de syge.
8. Kom tidligt op efter Sygdommen.
9. Undgå steder, hvor mange Mennesker er samlede.
10. Undgå større Møder og Forsamlinger.
11. Kør ikke mere end nødvendigt i Sporvogn.
12. Sørg for, at Børnene er saa meget som muligt i fri Luft.

Sundhedsstyrelsen, 17. Oktober 1918.

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

Sygdomme som bl...
passagerer

mere side 16 - 21