Mobilitet

DIT MAGASIN OM BUS- OG TAXIBRANCHEN

04
Oktober 2020

Årsmøde 2020 blev afholdt trods corona

Flextrafik som vognmands-koncept

FOKUS: Grøn omstilling

Bedre Bus Service har sendt deres første el-lift på gaden

En del af Daimler

Fyldt med positiv energi. Den nye eCitaro viser vejen.

For Mercedes-Benz handler e-mobilitet om at mestre energi på en så bæredygtig måde som muligt og finde den smarte vej fremad. For eksempel kan vores ambition være lydløs drift, 100% emissionsfri og lave driftsomkostninger. Alt det og meget mere har vi skabt i den nye eCitaro, en enestående elbus med potentiale til at ændre den danske bybuskørsel grundlæggende. Oplev den nye eCitaro på **mercedes-benz.dk/busser**

Mercedes-Benz

The standard for buses.

EvoBus Danmark A/S, Mercedes-Benz Busser, Centervej 3, 4600 Køge, telefon 5637 0000. mercedes-benz.dk/busser

Årsmøde, corona og grøn omstilling

Både årsmødet og den grønne omstilling blev påvirket af coronaen, men alligevel blev og bliver begge dele gennemført. Først tak til alle deltagerne til det netop afviklede årsmøde og derefter et kig på den grønne omstilling i persontransporten.

Tak til alle jer, der deltog på vores forsinkede og nedskalerede årsmøde. På trods af at coronaen også havde konsekvenser for vores årsmøde, formåede vi at samle tæt på 200 medlemmer, associerede medlemmer og venner af branchen, hvilket vel ikke er så ringe endda. Vi var meget glade for, at transportminister Benny Engelbrecht åbnede vores årsmøde og benyttede lejligheden til at sende en dybtfølt tak til alle jer medlemmer, der har formået at holde hjulene kørende og dermed sikre, at Danmark stadig var og er mobil. Jeg vil også gerne personligt rette en tak til alle jer medlemmer, der igennem de seneste svære måneder har hjulpet os med input og stillet op, når vi har haft behov for at sætte et specifikt fokus på den svære situation, dele af persontransportbranchen stadig befinder sig i.

Det er ikke kun regeringens tiltag mod coronaen, der begrænser kørslen for en lang række af Dansk PersonTransports medlemmer. Det er også utrygheden ved coronaen.

Mundbindene, restriktionerne, forsamlingsforbuddet og de evige remindere til at spritte hænder og holde afstand fører til en naturlig og forståelig utryghed hos danskerne. Kørslerne for vores medlemmer og antallet af passagerer er derfor ikke nødvendigvis kun ramt af, at man ikke må, men lige så meget, at man ikke tør.

Derfor er der ingen vej uden om, at rigtigt mange af Dansk PersonTransports medlemmer har det helt utroligt hårdt på grund coronaen. Det er også derfor, vi i Dansk PersonTransport stadig arbejder på at sikre yderligere hjælp. Det er en balancegang at bevæge sig mellem implementering af nye smitteforebyggende tiltag – maskerne, plexiglaspladerne, visirerne – og f.eks. glæden ved, at en ny hjælpepakke bliver annonceret, eller at dele af spærretiden forsvinder for så delvist at blive lukket ned igen. Det kan synes at gå et skridt frem og to tilbage til tider. Vi i Dansk PersonTransport er meget opmærksomme på alle vores medlemssektorers store udfordringer i denne tid, og vi helmer ikke, før alle mulighederne for at hjælpe medlemmerne er udtømte.

Corona eller ej, så er den grønne omstilling på vej, som også vores minister nævnte, og det er det, dette nummer af Mobilitet handler om.

Det er interessant at se og følge, hvordan de forskellige sektorer griber udfordringerne an. Taxiområdet er godt i gang med investeringerne i elvogne (selv om der godt kunne være flere modeller at vælge i mellem) og i dette nummer af Mobilitet kan du se en af de første el-liftvogne taget i brug. I den kollektive bustrafik ser vi kommuner og trafikselskaber efterspørge den grønne omstilling, når de udbyder kørsel. I dag mangler vi i Dansk PersonTransport vel egentligt kun nogle holdbare og realistiske løsninger både praktisk og økonomisk for, at også turistbusserne kan komme med på vognen. Meget mere om det i dette nummer. Dansk PersonTransport er klar til at deltage aktivt i den grønne omstilling – men det kræver også et tæt samarbejde og en realistisk indstilling fra alle parter, der sikrer, at den private sektor fortsat kan tjene penge også under og efter en grøn omstilling for at bruge Benny Engelbrechts egne ord.

Michael Nielsen
Adm. Direktør / CEO

Kørslerne for vores medlemmer og antallet af passagerer er ikke kun ramt af, at man ikke må, men lige så meget at man ikke tør

Indhold.04

30

Danmarkspremiere på el-lift

Et stort skridt mod den grønne omstilling

10

DPT's årsmøde 2020

Det forsinkede og formindskede årsmøde blev afholdt. Her kan du læse formandens beretning, og hvad transportminister Benny Engelbrecht sagde fra podiet

16

Klimapartnerskaberne

Hvad blev konklusionerne for transportområdet i klima-partnerskaberne, og hvad siger de, som var med?

Det faste:

06 De korte

34 Transportpanelet

44 Mød en DPT'er

48 Nostalgihjørnet

50 Info

24

Flextransport som vognmandskoncept

Mød Mohamad Mahjoub, der har succes med sit vognmandskoncept til flexmarkedet

41

Samarbejde skal styrke klimaarbejdet

Regeringen har indgået klimasamarbejde med landets fem største kommuner. DPT efterlyser en klar vision inden for udbud og grøn transport

FOKUS: Grøn omstilling

FREMTIDENS MOBILITET

FROGNE
– Part of the KFA Group

NEXT GENERATION
FROGNE WEBBOOKING!

- **Skolekørsel/Forældreadgang**
- **Hospitaler/Institutioner**
- **Virksomheder**

Succesfulde nordiske bus- og taxiselskaber anvender Frogne løsninger til at optimere drift og indtjening.

Finn Frogne A/S
Telefon: +45 43 32 77 33
info@frogne.dk · **www.frogne.dk**

De korte

Krav om mundbind i kollektiv transport til 31. oktober

Fra lørdag 22. august til lørdag 31. oktober skal passagerer og chauffører bære mundbind i den kollektive trafik. Dansk PersonTransport har i den anledning en Q&A med de typisk stillede spørgsmål. Den kan findes på hjemmesiden, hvis du søger på "Q&A" i søgefeltet øverst.

Som udgangspunkt skal alle chauffører bære mundbind eller visir, så længe der er kundekontakt - også mellem eventuelle stoppesteder. Al erhvervsbuskørsel er omfattet af kravet, så længe det er inden for Danmarks grænser - herunder også turistbusser, der kører med lukkede grupper.

Det er fortsat uvist, om kravet forlænges.

Dansk PersonTransport har lavet et skilt, du som medlem kan printe og sætte op i vognene. Det kan findes på hjemmesiden.

Køb corona-værnemidler via Dansk Person-Transport

Der er rift om coronaværnemidlerne, og det kan være svært at gennemskue prisjunglen.

Dansk PersonTransport har indhentet fordelagtige tilbud til vores medlemmer på mundbind, visirer og håndsprit. Klik på banneret øverst på siden for at komme til siden med værnemidler. (Kræver medlemslogin)

Miljøzonekontrol ved syn

De nye miljøzoneregler trådte i kraft 1. juli, og kravet er nu, at busserne skal være mindst euro-5 eller have monteret et partikelfilter. Håndhævelsen foretages som noget nyt ved hjælp af nummerpladescannere ved indkørslen til miljøzonereglerne, hvor der digitalt slås op i Det Digitale Motorregister (DMR) for at se, om bussen lever op til kravene. Derfor er det afgørende, at de data, som er registreret i DMR, er korrekte for så vidt angår euronorm og eventuelt fabriks- eller eftermonteret partikelfilter.

Tidligere var det miljøzonemærket, der dokumenterede, om en bus måtte køre i miljøzonen eller ej – der er nu ikke længere krav om at have dette fysiske mærke i ruden. Det er derfor også vigtigt, at det sikres, at partikelfilteret er registreret i DMR, som nu vil blive benyttet som et automatisk opslagsværk for at tjekke om køretøjet er godkendt til anvendelse i miljøzonerne.

25 mio. kr.

Så stor er bøden, som Uber har accepteret at betale for deres kørsel i Danmark.

Beløbet er baseret på et skøn foretaget af dansk politi, baseret på tal fra 2015, der anslår, at de danske Uberchauffører tjente 25 millioner på ture i Danmark i den periode, Uber kørte i Danmark. Med denne bøde undgår Uber, at sagen mod dem kommer for retten.

Vejpakke vedtaget i EuropaParlamentet

Europa-Parlamentet har vedtaget første del af Vejpakken, som omhandler køre-hviletid, udstationering af medarbejdere, markedsadgang og cabotage.

Efter vedtagelsen i Europa-Parlamentet skal Vejpakken nu implementeres i de enkelte landes lovgivning. Det betyder, at store dele af lovgivningen først får effekt fra 2022. I Danmark træder reglerne om danske løn- og arbejdsvilkår ved cabotage imidlertid allerede i kraft fra 1. januar 2021. At disse regler nu er vedtaget i EU for lastbiler, er væsentligt, idet det givetvis betyder, at EU vil have nemmere ved at acceptere de stramninger, som Danmark har lavet på busområdet.

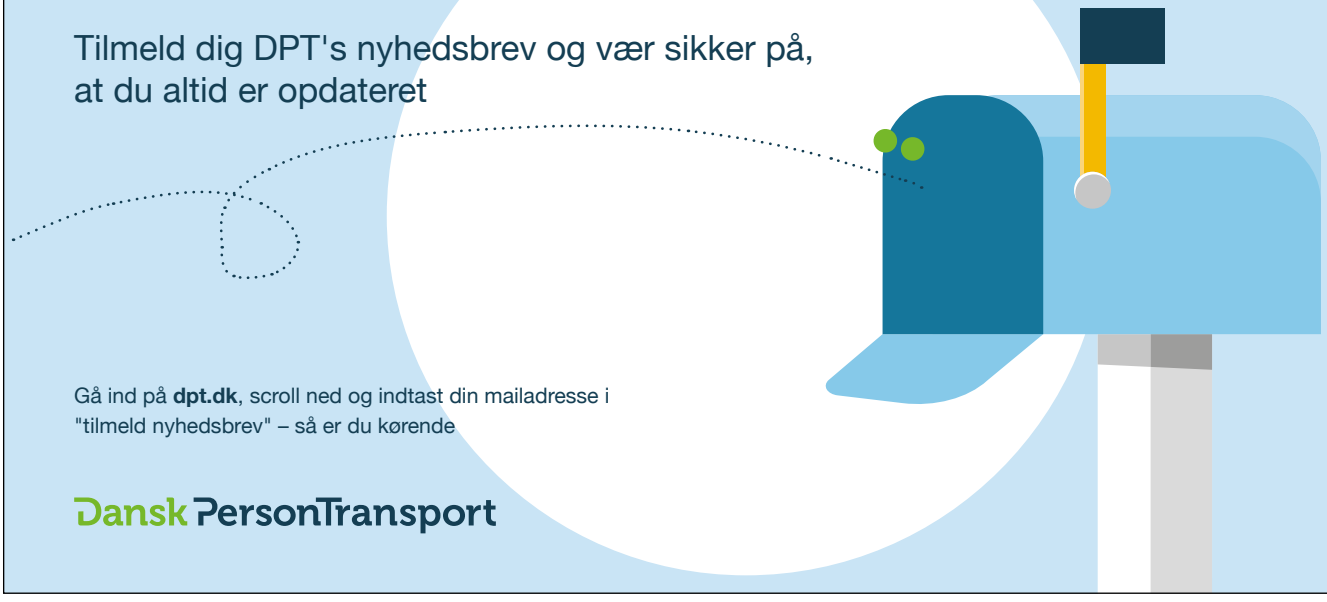
Fire selskaber fusionerer

Fire private busselskaber planlægger at fusionere under navnet Vikingbus. Selskabet vil køre med ca. 450 busser, der udfører alle former for bustransport i Danmark og i udlandet. Polaris vil indtræde i ejerkredsen ved fusionen. De fire virksomheder – Egon's A/S, Larsenbus ApS, Papuga A/S og Papuga Bus A/S – fusionerer under navnet Vikingbus. Vikingbus vil betjene en bred vifte af kunder i Danmark og Europa inkl. rejsebureauer, private virksomheder, foreninger samt offentlige kunder, der serviceres inden for skolekørsel, handicap- og sygetransporter samt rute- og bybuskørsel. Vikingbus vil operere inden for mini-, rute- og turistbuskørsel. De fire selskaber beskæftiger i dag samlet ca. 775 medarbejdere.

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

Får du de vigtigste nyheder?

Tilmeld dig DPT's nyhedsbrev og vær sikker på, at du altid er opdateret



Gå ind på **dpt.dk**, scroll ned og indtast din mailadresse i "tilmeld nyhedsbrev" – så er du kørende

Dansk PersonTransport

ÅRSMØDE

FORMANDENS ÅRSBERETNING:

Corona, grøn transport, social ansvarlighed og rammevilkår

Af: Marie Brask ...

Coronaen har uundgåeligt påvirket hele branchen, fortalte den på generalforsamlingen genvalgte formand for Dansk PersonTransport, John Bergholdt, i sin beretning under årsmødet. Her kom formanden også ind på udviklingen inden for grøn persontransport, rammevilkår, samarbejder, en socialt ansvarlig persontransport, og hvad Dansk PersonTransport vil arbejde for i det kommende år. Her kan du se i hovedtræk, hvad formanden sagde om de enkelte emner:

Coronakrisen

- **Hjælpepakker:** DPT sikrede hjælp til alle medlemmer, der blev ramt af corona indtil 8. juli og fik dernæst væsentlige kombinationsmuligheder med i de fortsatte hjælpepakker, så omsætningsnedgangen fra forskellige restriktioner kan lægges sammen, hvilket er afgørende for vores sektor, der har mange forskellige kundetyper. Analyser fra DPT viser, at dette har sikret, at mindst 50 % af turistbusmedlemmerne også kunne få dækket faste omkostninger i juli og august.

- **Aftale med KL:** DPT landede en aftale med KL om kompensation for aflyst kontraktkørsel. Det lykkedes bredt at få kommuner med på aftalen, der sikrer taximedlemmer og medlemmer med offentlig kørsel.

- **Aftale med trafikselskaberne:** Kompensation for aflyst kørsel og betaling for ekstraopgaver (f.eks. ekstraordinær rengøring), informationsmateriale til flex-chaufførerne om kørsel til coronatest, samt løbende dialog om rammer og vilkår for en sund og sikker chaufførarbejdsplads.

- **Coronaforanstaltninger:** Samarbejde med Transportministeriet, Færdselsstyrelsen og trafikselskaberne mht. montering af coronaforanstaltninger i taxier, flexbiler og busser.

- **Ny kampagne for yderligere hjælp:** For at undgå, at tidligere tiltag har været forgæves, har DPT lanceret en kampagne, der skal sikre yderligere statslig støtte til især turistbusmedlemmerne. Allerede nu har der været øget opmærksomhed i medierne, og det er sikret, at vognmændene, hvis de er ramt af specifikke coronarestriktioner, kan få hjælp indtil slut oktober (og muligvis hele 2020, hvis restriktionerne fortsætter).

Socialt ansvarlig persontransport

- **Konkurrencevilkår:** Sidste års arbejde har båret frugt, og de danske cabotageregler er nu ændret, og der er indført en 7-dages regel. Fra 1/1-21 er det også nu ved lov bestemt, at udenlandske cabotagechaufførerskal aflønnes efter danske vilkår. Der er blevet sat ressourcer af til en digital og finmasket håndhævelse, som DTP naturligvis vil følge tæt.

- **Tryk Stop-kampagne:** DPT har været i god dialog med 3F og de regionale repræsentanter. DPT's rutesektor har fokuseret på køre- og vagtplanlægning, fremkommelighed, ruteføring og stoppesteder. I foråret 2019 var DPT sammen med 3F landet rundt for at aftale forbedringer hos trafikselskaberne.

- **Kontaktudvalg i offentlig sektor:** DPT er lykkedes med at etablere kontaktudvalg i næsten alle trafikselskaber.

- **Lønkontrol:** Trafikselskaberne har foretaget lønkontrol hos flextrafikken. Det håber DPT at brede til taxisektoren.

Grøn Transport

- **Rutesektoren:** Rutesektoren er godt i gang med omstillingen hjulpet på vej af offentlige udbud. DPT har udarbejdet anbefalinger til udbud af klimavenlig bustrafik i en guide til kommuner, regioner og trafikselskaber.
- **Taxisektoren:** Specielt i hovedstadsområdet investeres der i eltaxier. Der er blevet afholdt taxi-events, hvor man så nærmere på mulighederne for grøn omstilling.
- **Flexkørsel:** Kommende udbud i flextrafikken indeholder forsøg med nul-emissionsbiler.
- **Turistsektoren:** Turistsektoren var i Kina for at se på el-busser. Der er blevet udarbejdet materiale om fordelene ved bustransport i forhold til andre transportformer til brug i politiske diskussioner og markedsføring.
- **Klimapartnerskab:** DPT havde ansvaret for arbejdsgruppen for bus og taxi til anbefalingerne til regeringens klim partnerskab til fremme af den grønne omstilling. (Læs mere om dette inde i bladet)
- **Miljøzoneregler:** Sammen med andre transportorganisationer formåede DPT at ændre datogrænsen i de nye miljøzoneregler, og skæringsdatoen blev fjernet.

Rammevilkår for persontransporten

- DPT har udbudt kurser i udbudsret for at sikre de bedste rammer.
- DPT har involveret sig i sager vedr. manglende overholdelse af udbudsreglerne og er i løbende dialog med kommuner og trafikselskaber om kommende udbud.
- DPT har i mange år arbejdet på bedre forhold for fjern der er fundet finansiering af ny fjernbusterminal i København, som forventes færdig i 2023.
- DPT arbejder fortsat på fremme byudviklingen, så den understøtter kollektiv trafik, og BRT er kommet højere op på dagsordenen.

Samarbejder

- DPT er aktiv i mange samarbejder på kryds og tværs af forskellige interessenter, både formelle og uformelle. F.eks. inden for kontaktudvalg i flextrafikken, klagenævn for taxi, Kollektiv Trafik Forum.
- DPT har besøgt forskellige trafikselskaber for at se, hvad der foregår lokalt, og hvordan man kan inspirere hinanden.
- Direktør Michael Nielsen sidder som næstformand i passagertransportrådet i det europæiske IRU, og der er etableret et stærkt samarbejde med taxikolleger i Tyskland, Østrig, Holland og Frankrig.
- Udvalg for medlemmer med under fem køretøjer er etableret.

Fremtidige prioriteter

- **Yderligere hjælp:** Der arbejdes fortsat på yderligere hjælp i lyset af coronakrisen.
- **Boost til offentlig transport:** Der skal tages initiativer til at få folk tilbage i den offentlige transport – by- og fjernbusser og taxier.
- **Taxiloven:** Taxiloven skal evalueres. Der er enighed om, at loven fungerer som forventet, men at der er behov for ændringer, så kvaliteten i taxihvervet sikres, når markedet gives frit i 2021.
- **Håndhævelse mod social dumping:** DPT skal i fremtiden bruge kræfter på at sikre håndhævelsen af den nye lovgivning vedr. social dumping, der træder i kraft 1. jan.
- **Infrastruktur:** Der skal sikres en ny infrastruktur til fjernbusterminal, ladeinfrastruktur og flere BRT-løsninger.
- **Grøn omstilling:** Den grønne omstilling vil stadig være et stort emne i år og de kommende år. DPT vil fortsat arbejde for at sikre, at omstillingen også sker på en bæredygtig måde for vores medlemmer.

SPONSORER til årsmødet:

OK

Guldsponsor

Q8 DBR DANSK BUS RENOVERING FORSEA FERRIES TA

Benny Engelbrecht åbnede årsmødet

Til at åbne Dansk PersonTransports årsmøde var transportminister Benny Engelbrecht, typisk for denne tid, med via computeren og derfor oppe på skærmen i stedet for talerstolen.

Af: Marie Brask ··· Foto: Marie Brask, Claus Bech

Transportminister Benny Engelbrecht (S) åbnede årsmøde via videolink. Han fokuserede på to emner i sit oplæg, nemlig coronakrisen og grøn transport:

”Transportsektoren er udfordret. Der er store og spændende opgaver foran os på det grønne område især, men der er også en enorm udfordring, når det handler om corona,” åbnede han.

Coronakrisen

Ministeren lagde ud med at takke hele persontransportbranchen for bogstavelig talt at være med til at holde hjulene kørende:

”Vi har her i coronakrisen fået et indblik i, hvem der sidder på samfundskritiske nøglefunktioner, og det er ikke nødvendigvis dem med de højeste lønninger. Det har blandt andet været chauffører over alt i den kollektive trafik og andre, som vi har taget lidt for givet, men som i den grad også har været hverdagens helte. Varm dybfølt tak til jer og til jeres medarbejdere på hele regeringens vegne for, at det kunne lade sig gøre. Jeg er udmærket klar over, det ikke har været nogen let sag,” sagde ministeren.

Han lagde vægt på, at han var meget bevidst om, at transportsektoren har været og stadig er meget udfordret både i den offentlige og private sektor. Han fortalte, at Erhvervsministeriet har oplyst ham om, at private persontransportvirksomheder samlet har modtaget "på den rigtige side af" en halv milliard kroner fra staten siden coronakrisens start. Han understregede samtidigt , at han var fuldt opmærksom på, at nogle af ordningerne udløber, og at selv om samfundet langsomt genåbner, vil den forhåbentlige medfølgende større efterspørgsel på persontransport ikke kunne dække over det mistede.

”Der kan stadig være udfordringer, der kommer, og derfor vil vi i den kommende tid også være meget lydhøre i forhold til, hvad sker der de kommende måneder, for der er ingen, der kan forudsige på nuværende tidspunkt, hvordan det her vil gå.” sagde transportministeren.

Grøn transport

Ministeren kom også ind på den grønne omstilling og fortalte, at han var overrasket over, hvor hurtigt det umiddelbart gik:

”Jeg havde ikke troet, da jeg trådte til som transportminister, at vi ville stå i situation, hvor udbud efter diesel og elbusser ville nærme sig hinanden, og at omkostningerne er sammenlignelige. Jeg havde optimistisk sagt, vi skulle hen omkring 2025, for dette var en realitet, og derfor var det noget af en overraskelse, at Esbjerg sidste uge kunne meddele, at deres seneste udbud af el-busser var omkostningsneutralt,” sagde ministeren.

Benny Engelbrecht fremhævede vigtigheden af at skabe de nødvendige rammer for den grønne omstilling ved at det offentlige går foran og investerer rigtigt.

”Det private skal stadig kunne tjene penge også under og efter den grønne omstilling. Skal I ud og byde ind på grønne løsninger, skal I også være sikre på, der er et tilstrækkeligt stort marked. I denne grønne værdikæde mener jeg, det må være mit ansvar som minister at sikre, at der skabes de nødvendige rammer og den regulering, der skal til for at fremme den grønne omstilling. Dermed også at vi fra det offentlige side husker, at vi skal være klar til at gå foran og måske betale lidt mere for at komme med på den grønne omstilling,” sagde ministeren.

Ministeren kom også ind på, at der i forbindelse med den grønne omstilling allerede er afsat penge til en forbedret ladeinfrastruktur, og at der er fokus på nye alternativer såsom Power-to-X. Han takkede i særdeleshed taxi-branchen for at gå forrest med den grønne omstilling – selv i disse tider, hvor de er hårdt presset grundet corona.

Ministeren var venlig nok til at svare på et par spørgsmål, hvor han blandt andet kvitterede for den væsentlige rolle som flexvognmændene havde ydet under krisen samt forsikrede om, at der også fra regeringens side vil være fokus på at få de rejsende tilbage i den kollektive trafik, når corona er ovre. •

Årsmødet i billeder

Af: Marie Brask ··· Marie Brask

Dansk PersonTransports årsmøde 2020 blev som bekendt mindre, kortere og med mere håndsprit, end man havde forestillet sig, da man først indkaldte til årsmøde før coronaen. Alligevel lykkedes det at afholde mødet i corona-fjendtlige rammer og i god ro og orden. Mødet blev åbnet af transportminister Benny Engelbrecht, landsformanden blev valgt og Hovedbestyrelsen blev konstitueret, 2019-regnskabet godkendt, og det hele blev rundet af med en god middag . Her kan du se billeder fra begivenheden.

Dansk PersonTransport afholdt årsmødet på Marienlyst i Helsingør.

Der blev taget alle de coronahensyn, det var muligt. Her er indpakket frugt og håndsprit.

Den nye bestyrelse:

- **Landsformand John Bergholdt**, Bergholdt A/S
- **Næstformand og formand for DPT's Sektor for Turistkørsel Lars Larsen**, Københavns Bustrafik ApS
- **Formand for DPT's Sektor for Offentlig Kørsel Allan Mørup**, Mørups Turistfart ApS
- **Formand for DPT's Sektor for Taxikørsel Torben Kirketerp**, Esbjerg Taxa
- **Formand for DPT's Sektor for Rutekørsel Peter Lanng Nielsen**, Keolis Danmark A/S
- **Formand for DPT's kreds 1 Lars Brøchner**, Brøchner Biler
- **Formand for DPT's kreds 2 Peter Papuga**, Papuga Bus A/S
- NY **Formand for DPT's kreds 3 Poul Anchersen**, Anchersen Bustransport

Poul Anchersen

Adm. dir. Michael Nielsen fremlagde regnskabet, der blev godkendt.

VBI fremviste en lift-bus, der står over for at blive leveret til Gudhjem Bus.

Daimlerbussen havde fået corona-rigtigt mundbind på.

Pga. coronaen var der ikke mulighed for den store udstilling, men der var lige plads til, at nogle af vores associerede medlemmer kunne fremvise tre busser og en taxi-egnet bil på parkeringspladsen foran Marienlyst.

Mercedes-Benz præsenterede deres elbil EQC, som en god mulighed for taxikørsel.

MAN Lion's Coach er kåret Coach of the Year 2020.

John Bergholdt gik på talerstolen og takkede for genvalget som formand: "Jeg er stolt af at være jeres ydmyge formand. Jeg ser ikke mig selv som den formand, der absolut skal gå forrest. Jeg ser mig selv som den formand, der sørger for, vi holder sammen. Den rolle har jeg virkelig tænkt over i denne her coronatid: "Når vi holder sammen, så får den enkelte mere ud af det."

Carsten Rasmussen valgte at fratræde som kredsformand og træder dermed også ud af hovedbestyrelsen, og hele DPT kvitterede for godt samarbejde med en stor buket og en gave. Poul Anchersen tager over som kredsformand i kreds 3

Vores telefonnummer er 89 32 25 40.

Også midt om natten.

Hos OK kan du og dine chauffører altid få fat i os. Også den uheldige dag – eller nat, hvor det hele haster. På den måde undgår du længerevarende stop, som kan koste køre- og hviletid. I en travl hverdag er det mere end OK.

Ring til OK's transportteam, hele ugen, døgnet rundt, på 89 32 25 40.

OK

20807

bilbud.dk

Vi mang

Vi køber din brugte taxi - allerede i dag

Ring og få et godt tilbud Hurtigt og nemt

- Vi aftaler en pris, overfører penge og sender en autotransporter.

Service i højsædet - Vi har været i branchen i mange år!Vores kunder skal være trygge når de handler med os!

Overskrifter fra Trustpilot:

* *Fantastisk service!*
* *En god oplevelse!*
* *Suveræn service!*
* *Seriøs og hurtig betjening!*

er biler!

Vi køber din taxa uden afgift

Kontant afregning
- afhentning over hele landet

Hurtig handel
Gratis, uforpligtende og professionel vurdering

Kontakt salgschef Peter René Bostrup
Tlf. 25 735 735 • peter@bilbud.dk

bilbud.dk

FOKUS

Den grønne transport er på vej

Klimapartnerskaberne offentliggjorde deres rapporter midt i coronakrisen. Her præsenterede Klimapartnerskabet for Landtransport en række centrale anbefalinger til, hvordan taxi- og busbranchen kan medvirke til at nedsætte mængden af drivhusgasser med 70 % inden 2030.

Af: Marie Brask ··· Foto: Adobe Stock og Claus Bech

Sæt afgiften ned på grønne drivmidler, baser brændstofafgifter på CO_2-udslip, planlæg en national ladeinfrastruktur, incitamenter, mere eco-driving, øg den offentlige efterspørgsel på grøn transport og skab forudsigelige rammevilkår. Klimapartnerskabets konklusioner på persontransportområdet lægger op til forskellige greb fra statsligt hold, som man kan dreje på for at sætte mere skub i omstillingen til en grønnere persontransport i Danmark, hvor målet er at reducere CO_2-udslippet med 70 % inden 2030.

Rapporten fra Klimapartnerskabet lægger dog ikke skjul på, at der er vil være nogle svære sving og høje bump på vejen, inden vi er der. Det står også klart, at vi ikke kan nå i mål for hele landtransporten inden 2030. På grund af den teknologiske udvikling, den internationale konkurrencesituation og landtransportsektorens betydning for mobilitet og økonomien i Danmark konkluderer partnerskabet for landtransport, at målet ikke kan nås. Anbefalingerne er derfor relateret til konkrete greb, der kan bringe os et godt stykke ned ad vejen mod den grønne omstilling frem mod 2050.

Udviklet side om side

Den danske regering startede klimapartnerskaberne i november 2019, og selv om coronaen smed en uforudsigelig kæp i hjulet, kom den færdige rapport i marts 2020. Klimapartnerskabet er regeringen, der har sat sig side om side med erhvervslivet og erhvervslivets parter i 13 klimapartnerskaber inden for forskellige sektorer. Her vil man samarbejde for at finde ud af, hvordan regeringens mål om 70 % reduktion af drivhusgasser i 2030 i forhold til 1990 kan nås. Persontransporten blev behandlet under Klimapartnerskabet for landtransport i en undergruppe, der hed bus- & taxitransport). Arbejdsgruppen blev styret af Dansk PersonTransport, hvor bl.a. Rådet for Grøn Omstilling og repræsentanter fra taxi- og turistbusbranchen bidrog til gruppens arbejde. Arbejdet blev organiseret i store fællesmøder for hele landtransporten, hvor de enkelte arbejdsudvalg præsenterede og diskuterede deres konklusioner.

Branchespecifikke aspekter

Håbet er, at Danmark skal gentage succesen fra vindmølleeventyret og sætte sig i førersædet på rejsen mod en grønnere europæisk landtransport. Her er det vigtigt også at tænke jobs, velfærd, eksport og konkurrenceevne ind i anbefalingerne, for ellers vil det ikke kunne lade sig gøre på en økonomisk forsvarlig måde.

Taxi- og turistbusbranchen fremhævede i rapporten med anbefalingerne, at netop disse brancher er drevet af efterspørgsel. De er derfor vant til at investere i nye løsninger, der møder efterspørgslen, men for at de er →

Det siger transportminister Benny Engelbrecht til Mobilitet:

”Hvis vi skal levere på vores ambition om at reducere udledningen af CO_2 i atmosfæren med 70 %, har vi brug for, at alle bidrager. Derfor er jeg glad for, at Klimapartnerskabet for landtransport afrapporterede deres anbefalinger til regeringen tidligere på året den 16. marts 2020.

Jeg har med stor interesse læst anbefalingerne, og de har været en vigtig kilde til inspiration i mit arbejde med at forberede et klimaudspil på transportområdet.

Jeg regner med, at regeringen kan offentliggøre et udspil senere på året, og indtil da kan jeg selvsagt ikke komme ind på de konkrete elementer i sådan et udspil.”

Anbefalingerne fra klimapartnerskabet inden for taxi- og turistbusbranchen i udvalg:

Øget brug af grønne drivmidler

- Et gradvist stigende $C0_2$-fortrængningskrav frem mod 2030 til brændstofleverandørerne i Danmark for at sikre, at den del af den tunge transport, der ikke bliver elektrisk, kan bidrage til $C0_2$-reduktionen, indtil der udvikles teknologi til at gøre $C0_2$-reduktionen endnu større.
- Brændstofafgifterne bør omlægges til fordel for C02-reduktion, så alternative drivmidler bliver billigere i forhold til de fossile brændstoffer. Dette vil også gøre det billigere at investere i køretøjer, der kører på alternative drivmidler.
- Om kravet skal være 15 %, 30 % eller noget helt tredje, skal vurderes uvildigt i en national helhedsplanlægning, hvor alle sektorers forhold tages i betragtning. Hvis det ender med, at danske transportopgaver bliver overtaget af udenlandske virksomheder, fordi deres vilkår er mere fordelagtige, er det jo ikke en løsning.
- Det er vigtigt, at staten i perioden 2020-2030 løbende sætter afgifterne på alternative drivmidler ned, så den samlede pris for drivmidlerne svarer til udlandets priser.

Udbredelse af grønne køretøjer

- Beløn de første 10.000 helt grønne tunge køretøjer i en tilskudsordning.
- Bilbeskatningen skal ændres fra at været baseret på energiforbrug til $C0_2$-udledning i stedet. Samtidig skal tunge køretøjer, der kører på f.eks. el, brint eller gas, have lov til at veje 4.250 kg, så de ekstra 750 kg kan dække den øgede vægt af batterier mv.
- Der bør udvikles en national plan om el-ladestruktur til taxi og varebiler.

Eco-driving

- Undersøgelser viser, at eco-driving i gennemsnit sænker brændstofforbruget med 10 %. Undervisning i eco-driving indgår allerede som et led i den lovpligtige efteruddannelse, men bør det fylde mere?

Flere grønne busser og taxier

- Det anbefales at understøtte transitionen til mere klimavenlig turistbusdrift ved hjælp af offentlig efterspørgsel, statslig medfinansiering og forudsigelige rammevilkår, som vil gøre det muligt for vognmænd at investere langsigtet.
- Taxibranchens mål er 100 % nulemission i 2030 og ikke bare $C0_2$-neutralitet. Det kræver dog en mere udbredt el-ladeinfrastruktur samt mulighed for flere steder, hvor der kan tankes brint for at komme i mål med dette.

Kilde: https://www.trm.dk/publikationer/2020/klimapartnerskabsrapport-landtransport/

økonomisk rentable, kræves der sikre og forudsigelige rammevilkår. Rammevilkårene skal helst også være ens på tværs af grænserne – f.eks. med fælles EU-regler – så konkurrencen ikke skævvrides af forskellige vilkår i landene. Det er f.eks. væsentligt, at optankningsinfrastruktur til alternative drivstoffer på tværs af Europa koordineres på EU-plan. Prisen for, hvad man putter i tanken – om det er el, gas eller andet – er også uhyre vigtigt for konkurrenceevnen. Det er derfor nødvendigt også at kigge på incitamenter, heriblandt økonomiske, inden vognmændene investerer i en ny vognpark, der kører på alternative drivmidler. Til sidst er det også vigtigt at fremhæve, at persontransporten er et sammensat erhverv, hvor forskellige typer af transport har brug for individuelle hensyn og løsninger i rejsen mod en yderligere grøn omstilling.

Electrofuels

Der findes ikke et tryllegreb til at skære 70 % af $C0_2$-udledningen fra landtransporten. Der er bump, der skal tages højde for, såsom rækkevidde, meromkostninger og forsyningssikkerhed, når det kommer til at skifte drivmiddel for især den tunge transport, der kører længere stræk - såsom turistbussen. Rapporten anbefaler for disse en overgang til electrofuels. Electrofuels kaldes også flydende el, der laves ved det, man kalder "Power-to-X", hvor vedvarende energi fra f.eks. vindmøller laves om til brint gennem elektrolyse. Brinten kan så igen - ved hjælp af kvælstof - laves om til et bæredygtigt flydende eller gasformigt brændstof. Det kan være e-benzin, e-diesel, e-gas, jetfuel eller methanol. Fordelen ved electrofuels er, at det har samme kvalitet som fossile brændstoffer samtidig med, at de er $C0_2$-neutrale. Ulempen er, at teknologien stadig er på et forsøgsstadie, om end flere lande arbejder med Power to X-teknologien. Rapporten opfordrer til, at man i Danmark tænker electrofuels ind i vores vindmølle-energi og ser electrofuels som den endelige løsning for især den tunge trafik, hvor el spiller en større rolle for f.eks. taxibranchen. Electrofuels kan dog næppe være implementeret i tilstrækkeligt omfang inden 2030. Derfor tror man i rapporten ikke på, at Danmark når målet med 70 % reduktion af drivhusgasser inden 2030, men at man skal gå i gang nu for at kunne nå målet om et $C0_2$-neutralt Danmark inden 2050.

Det siger Rådet for Grøn Omstilling

Jeppe Juul er seniorrådgiver for Rådet for Grøn Omstilling. Han deltog bl.a. i arbejdsgruppen for Landtransport.

Hvad synes du om, at regeringen har nedsat klimapartnerskaberne og på den måde hører erhvervet?
Jeg synes, det var et fornuftigt tiltag at prøve at aktivere branchen og få branchen til at finde løsninger, der passede godt netop inden for deres branche.

Hvad synes du om resultaterne?
Jeg synes, at det overordnede resultat er skuffende. Det samlede ambitionsniveau er alt for lavt, og vi er for dårlige til at omfavne nye teknologier. Det eneste, der blev ambitionen, var, at vi skal blande nye brændstoffer i. Mange af de andre tiltag er så små, at det ikke gør så meget. Det er ikke det samme som, at vi ikke skal gøre det, men der rækker Klimapartnerskabets forslag ikke særligt langt. Det skal dog siges, at i forhold til taxi og busser synes jeg, der var rigtig gode ambitioner - samt at de drøftelser var meget virkelighedsnære, og de forslag, der kom, reelt er noget, der kan yderligere øge ambitionsniveauet i forhold til bus og taxi.

Hvad var den største udfordring i processen?
Jeg synes, at den største udfordring var den manglende erkendelse af, hvad elektrificeringen af køretøjerne kommer til at betyde for den tunge transport.

Hvilket/hvilke punkter i anbefalingerne vurderer du er de allervigtigste?
Det vigtigste var dér, hvor der var flest ambitioner – det vil sige iblanding af brændstoffer.

Hvad ser du som den allerstørste udfordring for at nå i mål?
Den største umiddelbare trussel er producenternes prissætning på køretøjerne.

Hvad er tidshorisonten for ændringer?
Taxier har vi reguleret, hvor omkring en tredjedel af licenserne skal være nulemissionsvogne, og fra 2025 skal alle nye taxier være nulemissionsvogne.
Hvad angår busserne, så var 20 % af alle nyregistrerede (rute-)busser nulemissionsbusser, så vi er meget godt på vej. Det er vigtigt, vi får lagt de økonomiske rammebetingelser fast fra folketingets side, for det er virkelig vigtigt at få klarhed omkring de fremtidige afgifter på strøm til transport. Vi skal have lagt udgifterne fast, så man har overblik over den fremtidige økonomi , når man investerer.

Har du et godt råd for at speede processen i gang?
At man får en uafhængig rådgivningstjeneste – et nummer, man kan ringe til. Mange af de grønne løsninger kræver en detaljeret viden, og så der er brug for professionel rådgivning. På den måde kan alle, der ønsker det, have et sted med seriøs rådgivning. Ellers er den grønne omstilling overladt til forskellige sælgere.

Det siger taxierhvervet:

Jesper Paludan fra Aarhus og Horsens Taxa sad med i arbejdsgruppen som én af repræsentanterne for taxierhvervet.

Hvad synes du om, at regeringen har nedsat klimapartnerskaberne og på den måde hører erhvervet?
Jeg synes, det er fint. Så er risikoen for, at der bliver lavet noget makværk, som erhvervslivet ikke kan arbejde med, mindre.

Hvad synes du om resultaterne?
Vi er jo enige i, at man skal gøre alt, hvad man kan, for at minimere udledningen af CO_2. Problemet er, at den nødvendige teknologi (køretøjer, der kører på ren el eller H2) samt den nødvendige infrastruktur, specielt i provinsen, mangler.

De køretøjer, man i dag kan købe til ren el, er for dyre og har for kort aktionsradius, og det tager for lang tid at lade dem op – ofte skal en chauffør jo have timeløn, mens bilen oplades. Tidstabet bliver ikke mindre af, at der ofte er kø ved ladestationerne (i Aarhus er der eksempelvis kun én ladestation med supercharger).

Hvad var den største udfordring i processen?
Helt klart de meget korte deadlines for at svare.

Hvilket/hvilke punkter i anbefalingerne vurderer du, er de allervigtigste?
At man ikke stiller nogle krav, som erhvervslivet ikke kan honorere pga. mangel på anvendelige køretøjer og infrastruktur.

Hvor står I i dag med hensyn til grønne køretøjer i din virksomhed?
Vi afventer, at bilbranchen kommer med nogle bilmodeller, der opfylder vores behov, og at infrastrukturen kommer på plads.

Hvad ser du som den allerstørste udfordring for din del af branchen for at nå i mål?
Der skal etableres infrastruktur både mht. superchargere til elbiler og H2-tankstationer til brintbiler, før vi kan investere i CO_2-neutrale køretøjer. Der er ikke noget ved at have en el-bil, hvis der er langt til den nærmeste supercharger, og der ovenikøbet er kø ved den. Og der er heller ikke meget ved at have en brintbil, hvis man ikke kan finde en H2-tankstation inden for en rimelig afstand.

Det siger turistbusbranchen:

Carsten Rasmussen fra Veddebus A/S deltog i arbejdsgruppen som repræsentant for turistbusbranchen.

Hvad synes du om, at regeringen har nedsat klimapartnerskaberne og på den måde hører erhvervet?
Det er selvfølgelig dejligt, man bliver spurgt, og vi deltager gerne i arbejdet. Så håber jeg, at man hører på vores argumenter. Det er vigtigt, at man lytter til dem i maskinrummet. Det giver ingen mening, at man har en masse idéer, der ikke kan udføres i praksis.

Hvad synes du om resultaterne?
Det er rigtigt fint, der er kommet et resultat ud af det. Men man skal have in mente, at indsatsen med f.eks. el ikke går hurtigere, end at man kan nå at producere ikke-fossilstrøm.

Hvad var den største udfordring i processen?
Det var den korte tidsfrist i processen. Men hvis man ser processen som sådan, så synes jeg, teknikken skal følges med idéerne.

Hvilket/hvilke punkter i anbefalingerne vurderer du er de allervigtigste?
Alle punkter er vigtigere, vi skal bare prioritere indsatsen.

Hvor står I i dag med hensyn til grønne køretøjer i din virksomhed?
I min virksomhed har vi svært ved at nå længere lige nu, og der findes i øjeblikket ikke nogen turistbusser, der er godkendte og anvendelige.

Hvad ser du som den allerstørste udfordring for din del af branchen for at nå i mål?
Der skal være et økonomisk udbytte, der står mål med resultatet.

FOKUS

"Man skal gøre det attraktivt for vognmanden at skifte"

OK's markedschef efterlyser politisk incitament og bedre rammevilkår, så flere vil turde investere i en overgang til grøn persontransport.

Af: Marie Brask ... Foto: Steen Knarberg

Når det kommer til fremtidens grønnere transportformer, holder OK et vågent øje med markedet og mulighederne: "Vi har en plan og er i fuld gang med en strategi for el-opladning på personvognsmarkedet, og vi kigger på erhvervsmarkedet i øjeblikket," siger markedschefen for transport i OK, Henrik Dehn, til Mobilitet.

Ud over de traditionelle OK-tankstationer drysset over Danmarkskortet, har OK fem brintstationer og tre gasstationer i København, der leverer biogas. "Vi har vores almindelige B7-diesel, som de fleste busselskaber kører på. Så har vi nogle alternativer som HVO, der er et syntetisk affaldsprodukt, og vores gasstationer. Det er specielt renovationssektoren og de offentlige udbud, som bl.a. Region H, der er under den paraply," forklarer Henrik Dehn og fortsætter: "Der er også et andet område, vi kigger intenst på, nemlig LNG, flydende gas. Man forventer, det vil blive brugt en hel del af på den tunge transport. Problemet med mange af de her tiltag er, at de stoppes af, at der ikke noget politisk incitament til at få kunderne til at synes, det er en god idé."

Mangler politisk medvind

OK's overordnede vision er at være en nøglespiller på fremtidens energimarked, og de er af den grund gået fra at være et olieselskab til et energiselskab. Men de kan ikke skabe udviklingen alene, siger Henrik Dehn og understreger behovet for, at flere skubber på - blandt andet fra politisk side: "Vi arbejder i forskellige sammenhænge på at få politikerne til at skabe nogle fordele for kunderne på den grønne omstilling.

”Vi ved godt, hvad vi skal og hvorfor, men hvordan kommer vi derhen?”

Henrik Dehn

Vi har ikke set det endnu. Lige nu er det sådan, at hvis en almindelig vognmand kigger på økonomien i det, har han hverken indtjening eller penge til at gå ind og påtage sig disse skift – det hænger ikke sammen økonomisk.”

”Du kan tage et eksempel med LNG, flydende gas. I Tyskland har man givet tilskud til køb af lastbiler, der kører på LNG, og man har fritaget vognmændene fra at betale vejskat i Tyskland frem til udgangen af 2023. Hvis gassen så er 10-20 % dyrere i Danmark, på grund af afgifterne er høje, sælger vi jo ikke noget af det. Og sælger man ikke LNG, kan det ikke betale sig sætte LNG-stationer op. Der skal gøres noget ved rammevilkårene, før vi kan rykke. Man skal gøre det attraktivt for vognmanden at skifte,” siger Henrik Dehn.

Flere efterspørger

Henrik Dehn og OK oplever, at flere og flere transportkøbere begynder at stille krav om en grønnere transport, men at de - efter at have set prisforskellene - alligevel må vælge at fortsætte med diesel. ”Det er jo et spørgsmål om at være konkurrencedygtig, og den grønne transport skal kunne konkurrere - også på prisen på brændstoffet. Det gælder ikke kun priser på drivmidler, men også materiellet. En gasdrevet bil eller bus er dyrere end en dieseldrevet. Hvis der så tilmed er udfordringer med rækkevidden, er det et andet problem. Der er flere ting, der skal reguleres og udvikles på,” siger Henrik Dehn.

”Den offentlige sektor har flere steder taget stilling. Senest har seks kommuner inden for den kollektive bustrafik besluttet sig for nulemission allerede i 2025. Det er muligt, fordi det er offentlige midler. Hvis det er private vognmænd, der skal betale, har de ikke pengene til det,” siger Henrik Dehn og afslutter: ”Der spørges meget til grønne transportmuligheder, og der tales meget om dem, men det rykker ikke i stor stil. OK vil gerne gå den vej, men det er en bumpet vej. Alle taler om det – vi ved godt, hvad vi skal og hvorfor, men hvordan kommer vi derhen, er det store spørgsmål, som jeg ser det.” •

OK

OK a.m.b.a. er et dansk andelsselskab med hovedsæde i Viby

OK tæller udover moderselskabet også datterselskaber som Kamstrup, EnergiData og OK Plus. Hele koncernen beskæftiger mere end 2.200 personer

OK omfatter mere end 670 tankstationer, knap 200 vaskehaller (svanemærkede) samt 77 Truck Diesel stationer, og OK er således Danmarks største tankstationskæde.

OK er landsdækkende leverandør af benzin, diesel, transportdiesel, fyringsolie, smøremidler, naturgas og elektricitet til både erhverv og private. Desuden leverer OK rådgivning, projektering og installation af varmepumpeløsninger i alle størrelser og er en af landets største leverandører af varmepumper.

OK har tre biogasstationer og fire brinttankstationer

Foruden energiprodukter sælger OK mobiltelefoni og forsikringer

FOKUS

"Når vi ikke har klare svar, kan vi ikke lægge klare strategier"

Af: Marie Brask ··· Foto: Circle K

Circle K's direktør for brændstof Peter Rasmussen mener, vi i Danmark bør ændre rammerne for den grønne omstilling fra iblandingsproduktiver til $C0_2$-fortrængning og sætte langsigtede mål, der gør det sikrere for et konkurrence-drevet erhverv at satse på grøn transport.

"Et af de helt centrale spørgsmål for os i Circle K er politikernes manglende vilje til at tage ansvar på sig og lave langsigtede planer. Vi kan se, at der er mange, der gerne vil investere i den grønne omstilling, men de skal vide på forhånd, om det er røde eller grønne is, de skal investere i. Det er der, vi har lagt flest kræfter; I at få nogle skarpe udmeldinger, man kan arbejde med," siger direktør for brændstof i Circle K, Peter Rasmussen, til Mobilitet.

"I Danmark har vi en uambitiøs lovgivning, hvor Norge og Sverige har valgt at gå efter en $C0_2$-fortrængning. Der er målet klart, og så må man i samlet flok finde en måde, man kan løse det på. I Danmark snakker vi stadig om, hvor meget vi skal iblande med de fossile brændstoffer.

Grønne muligheder

"Der er ingen tvivl om, at elbilerne er politikernes darling for persontransport," siger Peter Rasmussen og tilføjer, "og vi knus-elsker også elbilerne. Men den tunge transport er lidt mere kompleks, og der er ikke det store spillerum på grund af de meget firkantede regler og omkostningerne. Brint er også problematisk, fordi det skal opbevares under så højt tryk. Og biogas er, ligesom fossile brændstoffer, ikke en uudtømmelig kilde, man bare kan blive ved med at tage af".

Peter Rasmussen tror på, at fremtiden ligger inden for PTX:

"PTX er så smukt, for med en tank lavet af kunststof med 50 liters kapacitet, vil totalvægten kun være 45/50 kilo, og der vil være dobbelt så meget energi i den som i en batteripakke i en Tesla, der vejer 580 kg. Flydende brændstofbatterier er 15-18 gange så effektive som batteriet i en Tesla!".

Lad teknologierne konkurrere

Peter Rasmussen oplever tit, at kunder, samarbejdspartnere m.fl. stiller helt konkrete spørgsmål til, hvad der er vejen frem - og hvad der skal satses på. Han opfordrer til, at man lytter til eksperterne og ikke nødvendigvis kun politikerne, og lader teknologierne konkurrere indbyrdes:

"Vi har ikke et klart svar at give til de

CIRCLE K
Take it easy

Circle K har over 270 stationer med tilhørende butik i Danmark.

Circle K's øvrige services omfatter bl.a. fyringsolie og diesel til opvarmning og industri.

Internationalt har Circle K-koncernen et bredt netværk af stationer i bl.a. Skandinavien, Polen, de baltiske lande og Nordamerika.

konkrete spørgsmål, vi får. Og når vi ikke har et klart svar at give, kan man ikke lægge klare strategier. Vi ved ikke, hvad de næste 10 år bringer, og hvad politikerne kan finde på -og ikke finde på - at gøre. Derfor er det svært at gøre de store investeringer, når man ikke ved, hvad de vil have. Det er også svært at gøre det, fordi vi har en forankret tro på, at det ikke er politikerne, der ved bedst, hvad der er fremtiden. Jeg plejer at bruge et eksempel, som lyder: Hvad nu hvis man i 1986 besluttede politisk at droppe det der med e-mails, for sådan en telefax-maskine fungere jo så godt? Jeg siger ikke nødvendigvis, at det er det samme, der er ved at ske her. Det, jeg spørger om, er, om man politisk er i gang med at beslutte, at man er klogere end alverdens professorer? Jeg synes, at man i stedet skulle sætte nogle rammer op, som gør, at teknologierne kan konkurrere - og den teknologi, der er bedst, billigst og mest effektiv, vinder," konkluderer Peter Rasmussen.

EU's klimamål:

Inden 2030 vil EU reducere CO_2-udledningerne med 40% (i forhold til 1990)

I Danmark skal vi fjerne 39% af vores CO_2-udledning.

(Kilde: eu.dk)

Danmarks klimamål:

Danmarks langsigtede mål er, at vi i 2050 skal være et klimaneutralt samfund, hvor der ikke udledes mere drivhusgas, end der bliver optaget. I 2030 skal vi udlede 70% færre drivhusgasser end i 1990.

> *"Man skulle sætte nogle rammer op, som gør, at teknologierne kan konkurrere"*
>
> Peter Rasmussen

Det betyder forkortelserne:

LNG:
Liquified Natural Gas.
Når metan og naturgas nedkøles til minus 161°C, kondenseres gassen og fylder 600 x mindre.

HVO:
Hydrogenereret Vegetabilsk Olie.
Biobrændstof med samme tekniske egenskaber som fossil diesel, og som udleder mindre CO_2. HVO kan blandes med fossilt diesel eller bruges som 100% ren HVO.

B7-diesel:
Fossil diesel, der indeholder 7% biotilsætning, og derfor opfylder den europæiske norm for miljødiesel: EN 590.

PTX:
Power-to-X.
Via elektrolyse omdannes el til brint, som igen kan omdannes til ammoniak/metanol eller andet, der kan bruges som drivmiddel.

Electrofuel:
Også kendt som flydende el. Dette er en brændselsproduktion, som gennem elektrolysatorer med carbonkilde laver f.eks. flydende brint, metanol eller ætanol, der kan bruges som drivmiddel.

CO_2-fortrængning:
At fortrænge brugen af CO_2, så det skubbes ud til fordel for grønnere alternativer.

FOKUS

Af: Lasse Repsholt ··· Foto: Sydtrafik

Samarbejde skal styrke klimaarbejdet

Den kollektive bustrafik er rigtig vigtig for kommunernes arbejde med klima. Det viser regeringens aftaler om klimasamarbejde med landets fem største kommuner, der alle indebærer en grøn omstilling af bustrafikken. Derudover forpligter kommunerne sig til en grøn omstilling af deres egen bilpark.

Ambitionerne for klimasamarbejdsaftalerne er store: "Landets største kommuner står for ¼ af landets bustrafik og skal være fyrtårne i den grønne omstilling af den kollektive trafik. Aftalerne skal være med til at understøtte og accelerere den grønne omstilling i landets kommuner (Aalborg, Aarhus, Vejle, Odense, København og Frederiksberg) ved, at fra 2021 skal alle nye bybusser være nul-emissionsbusser. Det er både en gevinst for klimaet og luftkvaliteten i byerne," lyder det fra Transportministeriet.

Hvad gør kommunerne?
Ud over et fælles ambitionsniveau for bustrafikkens omstilling i de enkelte kommuner indeholder samarbejdsaftalerne nogle mere individuelle målsætninger for kommunernes egen køretøjsflåde – se tabel nedenfor.

... og hvad skal regeringen gøre?
Kommunerne sætter altså klimavenlige busser i drift og konverterer deres køretøjsflåder til mere klimavenlige udgaver. Men hvad skal regeringen bidrage med i partnerskabet?

- Regeringen skal arbejde for at give kommunerne mulighed for at give tilskud til infrastruktur for alternative drivmidler.
- Regeringen skal arbejde for, at der sker en permanent mulighed for afgiftslempelse til minimumssatsen af elektricitet, der anvendes i elbusser.
- Der skal udarbejdes en analyse af prisstrukturer for offentligt tilgængelige ladestandere – og en afdækning af de praktiske muligheder for ad hoc-opladning uden abonnement, interoperabilitet af ladeoperatørernes betalingssystemer og prissætning.

Nul-emission og CO_2-neutrale busser og køretøjer i de seks kommuner

	Aalborg	Aarhus	Vejle	Odense	København	Frederiksberg
Nye bybusser skal være nul-emission (el- eller brintbus)	I alle nye udbud fra 2021	I alle nye udbud og nye busser i eksisterende aftaler fra 2020	I alle nye udbud fra 2021	Ved næste udbud - senest i 2027	Alle nye busser fra 2020	Alle nye busser fra 2020
Øvrige nye busser som CO_2-neutrale busser	Ved nye udbud på lokale åbne ruter (ekskl. skolebusser) fra 2021	Ved nye udbud på lokale åbne ruter (ekskl. skolebusser) fra 2021	Ved nye udbud på lokale åbne ruter (ekskl. skolebusser) hurtigst muligt, dog tidligst med udbud i 2022	Odense Kommuner arbejder for at alle nye tværkommunale busser skal være nul-emission	Alle dieselbusser skal inden udgangen af 2025 være omstillet til nul-emission	Alle busser skal hurtigst muligt og gerne fra 2025 være nul-emission
Ny-leasing og ny-indkøb af kommunale personbiler skal være nul-emission	Fra 2025	Fra 2020	En plan for personbiler udarbejdes senest 2021.	Fra 2021 i det omfang det er økonomisk realistisk.	Fra 2020	Fra 2021
Minimum 75% af alle ny-leasede og nyindkøbte vejgående kommunale køretøjer skal som udgangspunkt anvende et CO_2-neutralt drivmiddel eller være nul-emission	Fra 2025	Fra 2025 Gælder alle kommunale vejgående køretøjer.	En plan for øvrige køretøjer udarbejdes senest 2021.	Fra 2022, hvis det er teknisk muligt og økonomisk realistisk.	Fra 2022	Fra 2023 I år 2030 - alle de kommunale køretøjer.

- Endelig skal regeringen undersøge, om og eventuelt hvordan politiet kan få en rådgivende rolle i vurderingen af kommunale vej- og byrumsprojekter.

Derudover har flere af kommunerne individuelle ønsker og projekter, som de ønsker regeringens opbakning til: Københavns Kommune vil se på mulighederne for nul-emissionszoner, og Odense Kommune vil understøtte bæredygtig pendling til og fra arbejde og sætte fokus på mulighederne for etape 2. af letbanen. I Aalborg Kommune har man besluttet at gå videre med planerne om en PLUSBUS 2 mellem Svenstrup og Bouet/Vodskov, dvs. en ekstra etape på det nuværende BRT-projekt. Tilsvarende ønsker man i Aarhus at arbejde videre med højklasset kollektiv trafik i form af letbane eller BRT.

Ny i klassen
Vejle Kommune og dermed Vejle by er én af de seks kommuner, der har indgået klimasamarbejdsaftale med regeringen. Mens de fem andre kommuner, Aalborg, Aarhus, Odense, Frederiksberg og København alle er "storbyer" i dansk sammenhæng og allerede har indført – eller er ved at indføre – højklasset trafik i form af letbane, Bus Rapid Transit eller Metro, er Vejle Kommune lillebror i dette selskab og har indtil videre kun et system af bybusser, regionalbusser og lokalbusser at støtte sig til kombineret med en central togstation på DSB's landsdækkende og regionale net.

Det mener Dansk PersonTransport

Det er en god idé at lade de største kommuner bane vejen for en grøn og klimavenlig omstilling. Vi savner dog en mere klar vision for, hvordan de øvrige kommuner skal følge i samme spor.

Bustrafikken skal omstilles hurtigst muligt, men ikke forceres. Beslutningen om at lade kravet om emissionsfri drift gælde for nye busser er derfor klog. At udskifte eksisterende busser før de har nået deres sædvanlige levetid, er ikke en klimamæssig vindersag.

Ladeinfrastruktur til elkøretøjer - og i det hele taget infrastruktur til nye energiformer i transporten - er én af de helt store udfordringer for omstillingen. De seks kommuner bør meget aktivt sammentænke og koordinere de krav og ønsker, de har til transportleverandørerne inden for f.eks. buskørsel, taxikørsel, specialkørsel og flextrafik med den køretøjsdrift, de står for med egne køretøjer (f.eks. personvogne i hjemmeplejen samt lastbiler og varevogne i kommunens tekniske service).

Klimasamarbejdsaftalerne udgør utvivlsomt et godt første skridt i retning af mere bæredygtig transport i de seks kommuner. En forudsætning for at nå i mål vil dog også være, at man fortsætter målrettet med at indrette sine kommuner, byer og byrum på en måde, der understøtter såvel kollektiv trafik som cykel og gang.

Bustrafikken i tal

Klimapartnerskabsaftalerne handler blandt andet om at skifte busserne til mere miljø- og klimavenlige varianter. Men hvor langt er de seks kommuner nået i dag? Det viser tallene nedenfor. Dog skal man være opmærksom på, at f.eks. Københavns Kommune allerede har sendt nye busser i udbud, hvor der kræves emissionsfri drift, så flere grønne busser er allerede på vej.

	Aalborg	Aarhus	Vejle	Odense	København	Frederiksberg
Antal busser	128	184	55	73	354	190
Antal busser	312.000	540.000	100.000	220.000	942.000	740.000
Antal grønne busser 2020	14	29	0	20*	99	48

Oversigt over grønne busser i de seks kommuner

** Fynbus, Odense Kommune og busselskabet Keolis har besluttet at sætte 20 elbusser i drift fra 2021. Dette sker inden for rammerne af den eksisterende kontrakt.*

De ti største kommuner i Danmark, befolkningstal

		2019	2020
1	København	626.508	633.035
2	Aarhus	345.635	349.433
3	Aalborg	215.510	217.316
4	Odense	204.120	204.718
5	Vejle	115.316	116.468
6	Esbjerg	115.675	115.650
7	Frederiksberg	103.725	104.118
8	Randers	98.009	98.122
9	Viborg	97.245	96.706
10	Silkeborg	93.636	94.648

I løbet af 2019 har Vejle Kommune byttet plads med Esbjerg Kommune som landets femte største kommune målt i befolkningstal. Det sker første og fremmest på baggrund af befolkningstilvækst i Vejle by.

Vejle Kommune overhalede i 4. kvartal 2019 Esbjerg Kommune som Danmarks femte mest folkerige kommune (Se tabel).

Ser man på indbyggertallet i Vejle by, ser det lidt anderledes ud. Vejle er Danmark 10. største by, da både Horsens, Kolding, Randers og Esbjerg byer er større end Vejle.

Vejle Kommune – frontløber for den mellemstore stationsby?

Hos Dansk PersonTransport er man spændt på at se, om Vejle Kommune og dermed Vejle by kan få en helt særlig rolle ved at vise vejen for en bæredygtig kollektiv trafik for den mellemstore stationsby. Mange byer og lokalsamfund har ikke størrelser, der berettiger investeringer i f.eks. letbaner, men ved f.eks. at satse på busløsninger af høj kvalitet eller sågar BRT-løsninger kan Vejle skille sig ud fra mængden og skabe storby-stemning og levevilkår i en fortættet by understøttet af en stærk kollektiv trafik. Derudover har Vejle Kommune et stort geografisk opland fra blandt andet de tidligere Børkop, Egtved og Give kommuner. Her skal der også grønne løsninger til for bustrafikken, taxierne og specialkørslen, men denne opgave er ikke nær så let at løse som i de trafikintensive byer.

I Vejles bybussystem har man i dag 18 busser kørende, der tilsammen udfører 55.800 køreplantimer om året. Nobina Danmark driver bybusserne i en 2-årig kontrakt, der udløber i august 2022 med mulighed for forlængelse i yderligere 1 år. Inden den tid skal Vejle Kommune sammen med Sydtrafik have gennemført et nyt udbud, hvor de får emissionsfri busser på gaden.

FOKUS

EFTER ET ÅR I NUL-EMISSIONSBIL:

”Coronakrisen har ramt hårdt, hvor elbiler havde en fordel”

ELTAXI

"Det er en kæmpe fordel at investere i en nulemissionsbil"

For vognmand Michael Gernaa, der har kørt taxi i over 36 år, var der ikke mange overvejelser, da han skulle vælge en ny bil til taxikørslen.

Af: Nya Vecht ... Foto: Nya Vecht

”Jeg valgte en elbil, fordi jeg ser det som en kæmpe fordel at investere i en nulemissionsbil på nuværende tidspunkt. Jeg vil gerne prøve at være med på den første bølge, da jeg før har prøvet ikke at rykke hurtigt nok på ting, der kunne have haft en masse potentiale. Så kan jeg jo enten konkludere, at det har været en kæmpe succes eller en unødvendig investering om et år,” siger Michael Gernaa.

Gennem det seneste år er der kommet flere nulemissionsbiler på gaderne, og Tesla er ikke længere den eneste producent af elbiler. Michael Gernaa valgte at købe en Hyundai, da leveringstiden var kort, og bilen desuden er i en prisklasse og størrelse, som gav mening for ham. Og indtil videre har den ikke skuffet ham;

”Jeg synes, at det er en fantastisk oplevelse at køre i den: Den larmer ikke, den er meget behagelig at køre, og man skal nærmest ikke træde på bremsen. Jeg kørte i den en hel lørdag, og jeg tror, jeg brugte bremsen fem gange i løbet af dagen.”

Ud i busbanen

Man kan ikke komme uden om, at der sker meget i taxibranchen i disse år. Taxiloven åbner op for liberalisering af taxiehvervet, der kommer flere og flere alternativer til taxierne, og regeringen har varslet en grøn fremtid, der ikke helt har taget højde for, at de mindre vognmænd har svært ved at følge med uden tilskudsordninger. At det netop er en nulemissionstaxi, som Michael Gernaa har valgt, er en klar spejling af tidens tendenser, og den generelle positive tilgang, som taxibranchen har til den grønne omstilling. Men for vognmanden skal der også ske ændringer fra regeringens side. Ifølge Michael Gernaa skal taxiloven blandt andet revurderedes, hvis taxibranchen skal bestå i sin nuværende form.

”Hvis man kører den liberale linje, som regeringen valgte, og derved åbner branchen op for enhver, så går det galt, hvis du spørger mig. Hvis chaufføren er nødsaget til at bede kunden om at taste adressen ind selv, kun taler dansk på tredjeklasses niveau eller ikke er i stand til at finde rundt, så skal man ikke have muligheden for at køre taxi.”

En anden ting, som han ser som værende nødvendigt, er, at regeringen hjælper taxibranchen i stedet for at begrænse den.

Michael Gernaa

Vognmand hos Dantaxi

Michael Gernaa har kørt taxi siden 1982 og har lige købt sin første elbil, som er en Hyundai.

”Jeg forstår simpelthen ikke, hvorfor vi ikke må køre i busbanen. Vi kommer hurtigere frem, og der ville komme mindre kø samt billigere priser for kunderne, fordi man som chauffør ville kunne øge kørselsmængden og derved holde priserne nede.”

Taxibranchen skal også ændre sig

Michael Gernaa slår på, at det vigtigste er, at der bliver taget hensyn til taxierne fra regeringens side, men han mener også, at branchen selv skal ændre indstilling.

”Vi i taxibranchen bliver også nødt til at ændre os og være med på, at vi skal køre alle ture inklusive flexkørsel og ikke kun ville transportere forretningsfolk til og fra lufthavnen. Vi skal forstå alvoren i, at branchen er trængt, og tingene ikke er, som de tidligere var. Da jeg startede som taxichauffør, var der ingen natbusser eller sene tog, så hvis du skulle hjem om natten, var det med taxi. Dengang var vi 4000 taxier i København, og det fungerede fint. Vi er stadig 4000 taxier i København, men der er også 20 andre transporttiltag. Og nu fungerer det ikke så fint,” slutter Michael Gernaa.

Mobilitet | 06.2019 13

Taxivognmand Michael Gernaa investerede i en el-taxi for et år siden, hvor han var forhåbningsfuld, da Mobilitet talte med ham. Siden har forvaltningen af taxiloven og coronakrisen dæmpet begejstringen gevaldigt.

Af: Marie Brask ... Foto: Nya Vecht

For et år siden investerede vognmand Michael Gernaa fra Dantaxi i sin første elbil efter at have kørt almindelig diesel-taxi i 36 år. Mobilitet besøgte ham, lige da han havde fået bilen:

”Jeg valgte en elbil, fordi jeg ser som en kæmpe fordel at investere i en nul-emissionsbil på nuværende tidspunkt. Så må jeg konkludere om et år, om det har været en kæmpe succes eller en unødvendig investering,” sagde Michael Gernaa.

Mobilitet har haft fat i Michael Gernaa for at høre, hvad konklusionen så er: Er det en succes eller unødvendig investering?

”Konklusionen er, at ud fra de præmisser, der var på tidspunktet, var det en glimrende investering, men coronakrisen har ramt hårdt - og ikke mindst der, hvor vi med elbiler havde en fordel,” fortæller han. I Københavns Lufthavn har elbiler nemlig fortrinsret, og i Dantaxi er der også procentuelle fordele ved at køre el-taxi.

”Nu hvor coronaen er kommet, er der stort set ingen ture til lufthavnen, og tildelingssystemet i selskabet er sat ud af drift, så mange af fordelene er forsvundet,” siger Michael Gernaa og tilføjer, at mange virksomheder, som valgte el-taxi for bevidst at have en grøn profil, stort set heller ikke har møde- og rejseaktivitet. Så her er endnu en fordel væk.

”Når disse fordele er forsvundet, er der ikke meget andet end den billigere brændstofpris, der giver elbilen en fordel”.

Flest fordele

Hyundai’en kan køre 230-240 kilometer på en opladning, og det tager ca. 20 minutter at lade den op ved 50 %. Den er meget billigere i drift end en dieselvogn – faktisk cirka halv pris, fortæller han. Samtidigt har det været en overraskelse, hvor let og støjfrit, det er at køre, og Michael Gernaa har flere gange oplevet at blive valgt til af kunder, fordi han kører en elbil:

”Den eneste ulempe er, at man må sige nej til meget lange ture, medmindre kunden er indstillet på et ladestop undervejs,” siger Michael Gernaa. ”Med den nuværende mængde kørsel er der rigeligt med ladestationer til elbiler, men når vi kommer op på normale tilstande efter corona, vil der mangle, men de kan være kommet til den tid”.

”Når disse fordele er forsvundet, er der ikke meget andet end den billigere brændstofpris, der giver elbilen en fordel”

Med CO_2 kompensering af dit brændstof støtter du store anerkendte naturprojekter, som er med til at begrænse mængden af CO_2 i atmosfæren.

Læs mere og sig ja på **shell.dk/co2**

FOKUS

Danmarkspremiere på eldrevet handicapbus

Af: Marie Brask ··· Foto: William Jungfalk

Danmarkspremieren på en eldrevet liftbus foregik i regnvejr, men alligevel var der begejstring over skridtet frem mod en grønnere flextrafik med den nye bus, Bedre Bus Service præsenterede i fællesskab med Movia.

Dansk PersonTransport, Bedre Bus Service og Movia indviede tirsdag 30. juni 2020 Danmarks første eldrevne handicapbus. Bedre Bus Service var værter ved arrangementet på egen adresse i Ishøj, og det var også direktør Rune Olesen, der åbnede eftermiddagen:

”Vi ønsker også at være her om 10 år, så derfor kaster vi os nu over elbussen, så vi kan samle nogle erfaringer med den type drift. Hvor langt kører bussen på en opladning, hvor meget el bruger liften, og hvad siger vores passagerer og medarbejdere? Det er spørgsmål, vi skal have svar på,” fortalte Rune Olesen. Kørsel for Movia udgør en stor andel af Bedre Bus Services forretning, og Rune Olesen lagde heller ikke skjul på, at det også var Movias ambitioner på klima- og miljøområdet, der var inspirerende for Bedre Bus Service som leverandør.

Fra venstre mod højre ses Dorthe Nøhr Pedersen fra Movia, Rune Olesen og Thomas Hauerslev fra Bedre Bus Service.

Bilen har allerede været på arbejde over sommeren.

Winnie Højer, Tidebus

Hvorfor valgte du at deltage i Bedre Bus Services event?
Vi følger altid udviklingen, især når det handler om grønne initiativer som her.

Overvejer din virksomhed at gå over til el-handicapbbusser?
Vi har i dag en kontrakt, hvor vi kører specialkørsel, så vi er ikke nye i den branche.

Hvilke udfordringer ser du i forhold til et skifte?
Distancen på den viste bus er en udfordring – den skal kunne køre flere kilometer på en opladning.

Der er ligeledes for få sæder i den viste model, men jeg lod mig fortælle, at vi kunne få en med flere sæder, men det ville så gå ud over distancen, som den kan køre på en opladning. Så der er lidt vej endnu, inden et skifte vil give mening.

Jan Slothuus, DitoBus Linjetrafik A/S

Hvorfor valgte du at deltage i Bedre Bus Services event?
Fordi elbusserne er på vej ind på markedet, og det går hurtigere, end vi først havde regnet med. Jeg ville gerne få en fornemmelse for, hvad denne her kan.

Overvejer din virksomhed at gå over til el-handicapbusser?
Ja, i det omfang kommunerne efterspørger det. Det kræver, at kommunerne vil være med, fordi de er dyrere.

Hvilke udfordringer ser du i forhold til et skifte?
Rækkevidden, altså hvor langt den kan køre mellem opladningerne. Det samme gælder for rutebusserne.

> *”Der er lidt vej endnu, inden et skifte vil give mening”*
>
> Winnie Højer, Tidebus

Det var derfor også den administrerende direktør for Movia, Dorthe Nøhr Pedersen, der efterfølgende kunne fortælle om Movias planer på området: ”Vores bestyrelse har netop vedtaget Mobiltetsplan 2020, og ifølge den skal vores flextrafik være eldrevet i 2030”. Dorthe Nøhr Pedersen lagde vægt på, at for at nå dette mål kræves et godt samarbejde mellem Movia og leverandørerne. ”Vi vil ønske Bedre Bus Service et stort tillykke med at have taget dette første skridt. Vi er også fra Movias side i fuld gang med at se på, hvordan vi med planlægningen og udbuddet af flextrafikken kan nå målet – og det er klart, at vi skal udveksle og dele vores erfaringer. Vi ser frem til at samarbejde med Bedre Bus Service og de andre transportselskaber om opgaven,” afsluttede Dorthe Nøhr Pedersen. •

Bilens indre nærstuderes

> *”Elbusserne er på vej ind på markedet, og det går hurtigere, end vi først havde regnet med”*
>
> Jan Slothuus, DitoBus Linjetrafik A/S

Mohamad Mahjoub, DPT Flex

Hvorfor valgte du at deltage i Bedre Bus Services event?
Vi kender mange af dem, der kom. Movia har lavet et forsøg med to elbiler 1. oktober, som vi har vundet. Vi tog selv initiativet med to elbiler, så vi er allerede selv ved at blive energirigtige og vil gerne skabe erfaringer. Vi kendte detaljerne i forvejen, men vi ville se, hvad Rune Olesen skulle bruge den til, for den har meget kort rækkevidde.

Overvejer din virksomhed at gå over til el-handicapbusser?
Vi er fuldstændig på vej! Vi har også en taxi som elbil. Vi vil gerne begynde at omstille os.

Hvilke udfordringer ser du i forhold til et skifte?
Rækkevidden er den største udfordring, for der er ikke mange muligheder. Problemet med Teslaen, som har en god rækkevidde, er, at den er for lav og har en for smal indgang til ældre, så den kan ikke bruges på flexmarkedet. Rune kan få det til at fungere, fordi han har morgen- og eftermiddagskørsler. Men vi kører ti til tolv biler, og det er der ingen elbiler, der kan klare lige nu. Så skal der være opladningsperioder, og det er en udfordring. Der er også en manglende infrastruktur med for få standere. Vi kaster os ud i det, så må se, hvordan det går.

Fakta om **Movias mobilitetsplan 2020**

Målet for Movias Mobilitetsplan 2020 er at skabe bedre sammenhæng i planlægningen af den kollektive mobilitet på Sjælland. Deres plan er opdelt i fire grupper med tre indsatser i hver, og her fremgår det, at Movias flextrafik skal køre på el i 2030.

Sammenhæng på tværs
- Vi forbedrer det strategiske net
- Vi etablerer gode skift på stationer og busterminaler
- Vi sørger for god trafikinformation i realtid

Grøn og bæredygtig omstilling
- Vores busser er fossilfri i 2030, heraf er mindst halvdelen elbusser
- Vores flextrafik køres i elbiler senest i 2030
- Vores nye tog er eldrevne

Pendlingen til og fra arbejdspladser
- Vi planlægger for god mobilitet allerede i den fysiske planlægning
- Vi præsenterer værktøjer til god mobilitet
- Vi giver virksomhederne overblik over mobilitetsservicen

Kollektiv mobilitet uden for de større byer
- Vi optimerer kendte transportløsninger, som sikrer mobiliteten uden for de større byer
- Vi udvikler og udbreder nye mobilitetsløsninger
- Vi sørger for mobiliteten for unge til ungdoms-uddannelser

Kilde: https://www.moviatrafik.dk/om-os/publikationer/mobilitetsplan

Easy@Tour til Busvognmænd

FlexTour til flexkørsel

Er du klar til at prøve vores løsninger?

Partex Data

For yderligere informationer
kontakt Steen Baggersgaard
på tlf. 7020 1548 eller sb@partex.dk

www.partex.dk

Ekspert i klimaløsninger til busser

Valeo
Thermal Bus Systems

- Valeo OE-leverandør
- Serviceydelser
- Reservedele
- Kurser i varmere og AC anlæg

ISO 9001 CHRISTONIK CERTIFIED

CHRISTONIK

- din klimaekspert

CHRISTONIK ApS
Industrigrenen 21
DK-2635 Ishøj
T: +45 3967 3344
ordre@christonik.dk
www.christonik.dk

MØD TRANSPORTPANELET

Rikke Bjerreby
Frederikssund Handibusser A/S

Carsten Aastrup
Dantaxi

Ib Gregers Boers
DitoBus A/S

Lars Søndergård
Ry Bussen

FOKUS

Transportpanelet om coronakrisen

Coronakrisen har ændret alt i persontransport-branchen, og derfor er Transportpanelet også udvidet og med flere spørgsmål denne gang – om netop corona.

Spørgsmålene, vi stillede til denne corona-version af Transportpanelet, var: *"Hvordan ændrede corona din hverdag?", "Hvad har I måttet ændre i virksomheden?", "Har I haft glæde af hjælpepakkerne?", "Hvilke initiativer eller idéer har I til at komme i gang igen?"*

Husk, at vi altid ønsker, at du giver dit besyv med! Du kan skrive til **mbr@dpt-dk.org**, hvis du har lyst til at være med i Transportpanelet og ind imellem svare på relevante spørgsmål til bladet.

"Påvirker coronakrisen dine overvejelser for overgang til en grøn omstilling? Hvorfor/hvorfor ikke? Hvordan spiller det ind?"

Ja, coronakrisen påvirker mine overvejelser. Jeg er ikke interesseret i at investere penge lige p.t., da markedet er så usikkert. Man er mere påpasselig, da der helst skal være likviditet til endnu en nedlukning.

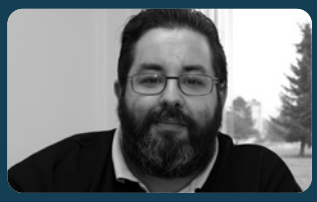
Rikke Bjerreby
Frederikssund Handibusser A/S

Vil du være en del af Mobilitets faste Transportpanel? Så skriv en mail til **mbr@dpt-dk.org**

"Der skal være plads i økonomien til endnu en nedlukning"

Jess Abildskou
Abildskou A/S

John Vestergård
Lokalbus A/S



Ole Gaarde Kristensen
Næstved Taxa

Brian Hansen
Silkebus A/S

”Grøn omstilling er kommet for at blive – men er der plads til det i corona-besparelser? Det kræver stor politisk vilje”

John Vestergård,
Lokalbus Køge

”Påvirker coronakrisen dine overvejelser for overgang til en grøn omstilling? Hvorfor/hvorfor ikke? Hvordan spiller det ind?”

Der er ikke nogen tvivl om, at den grønne omstilling i den kollektive trafik er kommet for at blive. Netop pandemien med corona har gjort, at der kommer endnu mere fokus på den grønne omstilling.

De omstillinger, som vi ser i øjeblikket, er hovedsageligt med fokus på brint og især el. Som operatør er de største udfordringer nok i den nye teknologi, som vi skal lære at håndtere i hverdagen. F.eks. i el-delen, hvor der kan være problemer med rækkevidden i forhold til de nuværende køreplaner og en stor usikkerhed i levetiden for den nye teknik og dermed også økonomien på vedligehold. Ladeinfrastrukturen kan også være et problem, da de eksisterende anlæg ikke er specielt gode til en el-struktur, og leverancen af el kan også være problematisk, da etablering ofte skal foretages langt væk fra. Investering i lade-struktur er forholdsvis stor og vanskeligt at flytte med til et nyt anlæg ved evt. tab af kørsel. Selve investeringen i den nye teknologi er ca. 1-2 gange større end det, vi kender fra dieseldrift.

Det er optimalt, at trafikselskaberne er opmærksomme på den forholdsvis store investering ved at give relativt lange kontraktperioder. Der er ingen tvivl om, at den grønne omstilling koster penge - også flere end det koster at køre med den kendte diesel. Hvordan forholder vores kunder/trafikselskaberne/kommunerne sig til dette, hvis de også er nødt til at indarbejde nogle besparelser pga. Covid-19, hvor passagertallet er gået væsentlig ned? Er der så plads til at betale mere for en ydelse, hvor det i princippet blot drejer sig om at transportere sig fra a til b?

Passageren mærker ikke den stor forskel, om vi kører traditionelt på diesel eller har en grøn løsning, som kunne være el til en højere pris. Så her bliver der grund til at tro, at der skal være stor politisk vilje til at omstille til grønt og ikke tænke så meget på pris.

AABENRAA TINGLEV PADBORG HVIDOVRE
SYDGLAS SYDGLAS DANMARK DANMARK – just better
DANMARKS STØRSTE BUSRUDELAGER
Tlf. 7464 4189 • www.sydglas.dk

MØD TRANSPORTPANELET

Rikke Bjerreby
Frederikssund Handibusser A/S

Carsten Aastrup
Dantaxi

Ib Gregers Boers
DitoBus A/S

Lars Søndergård
Ry Bussen

"Påvirker coronakrisen dine overvejelser for overgang til en grøn omstilling? Hvorfor/hvorfor ikke? Hvordan spiller det ind?"

Den igangværende pandemi-krise i samfundet påvirker det meste – deriblandt vores branche – også på det grønne plan. De fleste af os har tænkt over, hvordan vi skal omstille vores egen virksomhed, og jeg tror, at de fleste er helt med på, at der skal ske noget. Spørgsmålet er bare hvad – og hvordan?

Der skal grundlæggende 3 ting til for, at vi for alvor kan begynde at omstille os: Penge, biler der kan bruges, og infrastruktur.

Meget tyder på, at det bliver elbiler, der kommer til at dominere markedet for nulemissionsbiler, og derfor er den manglende ladeinfrastruktur et kæmpe problem. Specielt fordi man – som lille vognmand – ikke bare lige selv kan investere i det nødvendige udstyr. Det koster hurtigt en pæn pose penge, inden det er på plads hjemme i indkørslen.

Vi må forvente, at staten begynder at skabe den infrastruktur, der er tvingende nødvendig for en grøn omstilling – men før den er på plads, er det mit gæt, at der ikke for alvor kommer til at ske en omstilling. Jeg tror selv mere på idéen med brintbiler, men også her er infrastrukturen ikke god nok. Nærmeste tankstation, hvor jeg kan tanke brint, er cirka 50 km væk.

Dernæst er der pengene. På hvad der forhåbentlig er bagkanten af en national nedlukning, har mange tæret på de reserver, de (måske) har haft. Den opsparing, der måske var tiltænkt springet til et grønnere køretøj, er brugt som overlevelseshjælp. At man nu samtidig har en taxa, der ikke kan frikøres – og typisk derfor ikke er meget værd som salgsobjekt uden afgiftsberigtigelse – hjælper ikke. Store afskrivninger kan man ikke købe noget for.

Endelig er der bilen. Jeg har selv være igennem det hen over sommeren, fordi min egen taxa skal udskiftes. Hvis ikke stramningen af miljøkravene var blevet udskudt, var der reelt ikke nogen brugbare muligheder på markedet – altså det traditionelle dieselmarked.

Jamen, så en elbil da! De er der. Ja – men til andre priser – og uden ordentlige lademuligheder er det ikke en reel mulighed. Så en hybrid da? Det virker decideret bizart, at en bil, der er lastet med flere hundrede kilo batterier – og en benzinmotor, opføres som mere grøn end en moderne dieselbil. Samtidig har man så 2 drivlinjer, der kan fejle. Langt fra optimalt.

Corona har primært pillet ved de økonomiske udfordringer i forhold til den grønne omstilling – og jo længere pandemien er over os, desto dybere bliver det hul, vi ender i rent økonomisk. Samtidig bliver det også sværere at forudse, hvordan verden kommer til at se ud på den anden side.

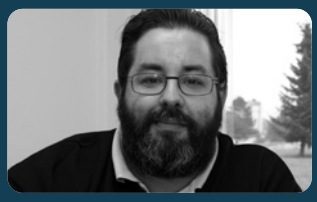
Det vigtigste er dog – uanset horisonten – stadig på plads: Viljen. Så må tiden vise hvad vej vi skal – og hvor hurtigt det skal gå.

Ole Gaarde Kristensen
Næstved Taxa

"Viljen er på plads, men tre grundlæggende ting mangler"

Jess Abildskou
Abildskou A/S

John Vestergård
Lokalbus A/S



Ole Gaarde Kristensen
Næstved Taxa

Brian Hansen
Silkebus A/S

Vil du være en del af Mobilitets faste Transportpanel? Så skriv en mail til **mbr@dpt-dk.org**

”Dem som ikke tilpasser sig verden går til grunde”

”Påvirker coronakrisen dine overvejelser for overgang til en grøn omstilling? Hvorfor/hvorfor ikke? Hvordan spiller det ind?”

Corona har fuldkommen vendt busbranchen på hovedet og er nok det mest livstruende, branchen nogensinde har set. Det faktum, at branchen er helt i knæ økonomisk, kan nok få mange til at genoverveje den grønne omstilling – eller gør det?

For ude i en ikke så fjern fremtid ligger der et krav om 70 % reduktion af CO_2-udledningen. En meget svær opgave at håndtere, da der p.t. ikke findes tekniske løsninger til store og små busser, der kører længere end 100–150 km pr. dag.

Har coronakrisen ændret på kravet om grøn omstilling? – Nej, lyder det fra de fleste politikere. Men er det et problem, at kravet stadig står? Til det er der 2 svar:

Svar 1, Private aktører, JA:
Det er et stort problem for virksomheder, der har baseret sin forretning på turistkørsel uden offentligt tilskud. Omstillingen bliver meget dyr, da de brugte busser med alm. dieselmotorer i princippet bliver værdiløse inden 2030. En nedskrivning, som corona har fremskyndet meget, da turistbuskunderne er væk, og der er dermed lukket ned for den almindelige omsætning af nye og brugte busser.

Svar 2, Offentligt støttet kollektiv trafik, MÅSKE:
De offentlige aktører vil med stor sandsynlighed være dem, der presser omstillingen fra sort til grøn energi igennem. Men vil der være penge nok? Dette er desværre tvivlsomt, så antallet af udbudte køreplanstimer vil nok blive tilpasset de penge, som politikerne mener, at der skal bruges på kollektiv transport. Det vil igen fremme privatbilismen, da tilbuddene i den kollektive trafik bliver forringet – en ond cirkel. Politikernes lyst til at bruge ”rigtig mange penge” på eliteprojekter som metroer og letbaner er heller ikke godt for den brede kollektive trafik. Hvad glæde har borgerne i Ikast af en letbane i Aarhus?

Personligt er jeg ikke i tvivl om, at vi når en 70 % reduktion af CO_2-udledningen i 2030. Stort set alle borgere under 50 år vil den grønne omstilling, og de unge mennesker på universiteterne ser muligheder mere end problemer. Min holdning er, at den grønne omstilling kommer af sig selv, men at den bliver dyr og kommer til at ændre vores rejsevaner til skade for dem, der insisterer på, at verden skal blive ved med at være, som den altid har været. ”Dem, som ikke tilpasser sig verden – går til grunde”

Jess Abildskou
Abildskou A/S

Turistbusserne står stadig stille

Medlemsundersøgelse blandt Dansk PersonTransports turistbusmedlemmer viser røde tal og meget lidt håb. Dansk PersonTransport har arbejdet målrettet for at få turistbusvognmændene så helskindede som muligt gennem coronakrisen – og arbejdet er langtfra slut.

Af: Mads Engberg ··· Foto: Adobe Stock

Da Dansk PersonTransport lavede medlemsundersøgelsen blandt turistbusmedlemmer i august, bekræftede tallene desværre, hvad vi jo allerede vidste: At turistbusbranchen stadig bløder.

2/3 af respondenterne har mistet over 80 % af omsætningen i juli i år, mere en 85 % forventer at blive liggende året ud på under halvdelen af årets normalomsætning, og sommerpakken har ikke givet noget kørsel af betydning. Langt de fleste turistbusvognmænd er underleverandører til de facto lukkede erhverv samtidigt med, at meget færre kunder booker ture. Ikke fordi de ikke må, men fordi de ikke tør. Så der er nul fodboldkampe, festivaler, messer, koncerter og lange ture gennem Europa.

Undersøgelsens konklusioner er blevet brugt af Dansk PersonTransport til at råbe beslutningstagere og politikere op, så vi kan undgå masse-konkurser og endnu flere røde tal for persontransportbranchen. Vi har ringet, skrevet, afholdt møder, sendt pressemeddelelser, lavet aviskampagne, været på TV og meget mere, og vi er lykkedes med at få flere ting i mål. Men arbejdet er ikke slut, for coronaen forhindrer stadig i stor stil turistbusserne fra at køre ud fra holdepladserne.

DPT's tre ben for vognmændene

Dansk PersonTransport har siden midten af juni måned kørt en intensiv lobbykampagne målrettet tre ting:

For det første at få gjort politikerne opmærksomme på, at turistbusbranchen lider hårdt under manglende passagerer og risikerer massekonkurser, hvis hjælpepakkerne bortfalder.

For det andet at få gjort det muligt for så mange vognmænd at søge sommerens hjælpepakker som muligt.

For det tredje at få forlænget hjælpepakkerne for vognmændene ind i efteråret og gerne frem til årsskiftet eller helt frem til næste sæson starter i foråret.

Lobbykampagnen har været støttet økonomisk af Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening (TA) og har som sagt blandt andet bestået af annoncer i flere landsdækkende medier – blandt andet Jyllands-Posten, Berlingske og BT. Det havde til formål at gøre opmærksom på den ekstraordinært svære situation, som særligt turistbusbranchen står i, med et budskab om, at den gode indsats i foråret ikke skulle være forgæves, men følges op af politisk og økonomisk støtte. Og samtidigt med en opfordring til foreninger og andre kunder om at booke en bus.

Sikrede underleverandører

I slutningen af juni kom den politiske aftale om hjælpepakkerne for juli-august på plads. I den politiske aftale var udgangspunktet, at man for at komme i betragtning skulle have haft tab på 50 % af omsætningen i en enkelt af de forskellige kategorier, der var ramt af corona-restriktioner. Desuden var underleverandører heller ikke oprindeligt en del af aftalen. Efter blandt andet Dansk PersonTransport havde presset hårdt på og informeret politikere og embedsmænd om, hvordan virkeligheden så ud for blandede forretninger, som turistbuserhvervet, lykkedes det at få trumfet igennem, at de 50 % skulle regnes som et kombineret tab på alle kategorierne. Desuden fik vi sikret, at underleverandører også kan blive kompenseret.

Sikrede hjælpen året ud

Det har hele tiden været afgørende for branchen, at hjælpen kunne strække sig så længe som muligt – og gerne helt frem til april næste år, hvor den næste højsæson starter. Et stop for hjælpen allerede i juni ville sende 63 % af turistbusvognmændene i stor eller meget stor risiko for konkurs.

Efter et stort pres fra Dansk PersonTransport og en hjælp fra flere politikere, som vi skylder en stor tak, ser det ud til ved redaktionens slutning, at det er lykkedes at få forlænget hjælpepakken for faste omkostninger frem til udgangen af oktober også for underleverandører, nu med en omsætningsnedgang på 35 % i stedet for de 50 %, vi så i juli/august-pakker. Alt dette skal endeligt statsstøtte-godkendes i EU. Det er sikret, at hjælpen vil fortsætte året ud uden nye politiske forhandlinger, hvis corona-restriktionerne stadig er opretholdt, når vi kommer til udløbet 31. oktober. Dermed er der udsigt til, at vi har hjælp til mange af de hårdt ramte turistbusvognmænd indtil årets slutning.

Oven i dette ser det også ud til, at hjælpepakken for mindre selvstændige er blevet genoplivet, selv om den egentlig var ophørt 8. august. Fra 9. august og frem er det imidlertid ikke en pakke for alle virksomheder med nedgang i omsætningen, men en der er målrettet mod virksomheder, der har mistet mindst 30 % af omsætningen inden for de samme kategorier af corona-restriktioner. Pakken for mindre selvstændige

Analysens hoved-konklusioner

2/3 af branchen har mistet mere end 80 % af omsætningen i juli måned

Mere end 85 % forventer at ligge på under halvdelen af normalomsætningen frem til april-21

Kun 13 % af medlemmerne har fået noget ud af initiativerne i sommerpakken

Ca. halvdelen af turistbusmedlemmerne forventede at kunne søge hjælpepakken til faste omkostninger for juli-august.

Corona-restriktioner, der giver adgang til den nye hjælpepakke

Forbud mod at holde åbent

Forsamlingsforbud på over 500 personer

Grænselukninger

Udenrigsministeriets rejsevejledning

Der er grønne fordele ved at tage bussen.

Lobbykampagnen har været støttet økonomisk af Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening (TA) og har blandt andet bestået af annoncer i flere landsdækkende medier – blandt andet Jyllands-Posten, Berlingske og BT.

gælder også kun for virksomheder med under 25 ansatte.

Kampen er langtfra slut

Selv om der allerede er kommet adskillige sejre i hus, som understøtter en del af busbranchen, og at vi er meget taknemmelige for den hjælp, der er sikret, så er arbejdet langtfra afsluttet. Vi har fortsat arbejdet med at spille ind med viden til de genstartsteams, som regeringen har nedsat inden for flere sektorer, især i Turisme og Oplevelsesøkonomi genstartsteamet har vi givet input. Dansk PersonTransport vil fortsat lægge en stor indsats i at samarbejde bredt med alle de relevante myndigheder, så de er så oplyste som muligt og derved kan sikre de bedste betingelser også for genstart af den del af persontransportbranchen, der stadig har behovet. Sideløbende fortsætter vi kampen for at få gjort de forlængede hjælpepakker så gunstige som muligt for medlemmerne. Det handler blandt andet om at sikre så bred en definition af underleverandører som muligt samt sikre, at grænsen for at være kvalificeret til kompensation bliver sat endeligt på de 35 %, som det ved redaktionens slutning ser ud til. Dette vil gøre det muligt for betydeligt flere vognmænd at kvalificere sig til ordningen.

Lykkes vi med at komme igennem med vores forslag til vækstinitiativer og sikre adgang til hjælpepakkerne for en større del af medlemmerne, er det vores forventning, at mange flere turistbusvognmænd kommer helskindede gennem krisen. Vi er klar over, at uanset hvordan det falder ud med hjælpepakker og genstartsinitiativer, har krisen allerede nu haft store konsekvenser for mange af vores medlemmer, men vi knokler ufortrødent på for at hjælpe vores medlemmer, så danskerne og turisterne også i fremtiden kan tage på tur ved brug af den uovertrufne grønne transport, som turistbussen tilbyder. •

Dansk PersonTransport spurgte to af vores turistbusmedlemmer, hvordan deres sommer har set ud, og hvordan de ser fremtiden (august 2020).

Lars Brøchner, Brøchners Biler

Hvordan har sommeren set ud i turistbusdelen af forretningen?
Juli har været katastrofal med meget lidt kørsel. Der er stigende kørsel i øjeblikket, men set over perioden marts til nu er omsætningen på ca. 15 % af normalen.

Hvordan er dine forventninger til resten af året?
Resten af året ser stille ud, så snart oktober er afsluttet.

Har I været nødt til at fyre medarbejdere?
Ingen fyringer, men virksomheden har brugt hjemsendelsesaftalerne, og de chauffører, som er igangsat, får supplerende dagpenge, så længe det er muligt. Nogle chauffører er endnu ikke kommet tilbage.

Har hjælpepakkerne kunnet bruges?
Vi har fået hjælpen fra pakken til mindre selvstændige på 23.000 kr. i de 5 måneder. Vi har endnu ikke søgt kompensationen for faste omkostninger, men forventer at kunne få ca. 50 % frem til 8. juli – herefter er denne mulighed ikke i spil, da omsætningsnedgangen ikke umiddelbart kommer ind under de parametre, der gælder efter 8. juli.

Flemming Madsen, Nordsjællands Turistfart

Hvordan har sommeren set ud i turistbusdelen af forretningen?
Juli-august har samlet set ligget på omkring 5 -10 % af normalen. Kun en bus har været ude af køre i august ud af fire busser. Og dét kun i 15 dage. Der har ikke været noget af den normale bestillingskørsel og krydstogt-kørsel.

Hvordan er dine forventninger til resten af året?
September og oktober frem til efterårsferien ser lidt bedre ud på nuværende tidspunkt (1. september, red.) med ca. 30 % af normalomsætning. November og længere frem er det for usikkert at spå om.

Har I været nødt til at fyre medarbejdere?
De faste medarbejdere har heldigvis fået arbejde andetsteds, og de afløsere, som normalt bliver brugt i stor stil, er blevet hjemme hen over sommeren. Bortset fra de enkelte ture, der har været at køre.

Har hjælpepakkerne kunnet bruges?
Vi har fået hjælpen fra pakken til mindre selvstændige på 23.000 kr. i de 5 måneder. Pakken til kompensation for faste omkostninger har givet 80 % kompensation.

DPT Flextransport: "Det er sikkerhed på sikkerhed for vognmanden"

Af: Marie Brask ... Foto: Marie Brask, Ole Sundberg og Privat

DPT Flextransport har eksisteret i sin nuværende form siden 2015 og omfatter nu 56 vognmænd, der kører flexkørsel over hele Sjælland. Måden, DPT Flextransport er sat sammen på, er usædvanlig, fordi det er DPT Flextrafik, der byder på udbud - og ikke vognmændene selv. Mobilitet tog på besøg for at se, hvordan DPT Flextrafik fungerer, hvad de tænker om udviklingen på flexmarkedet, og hvad de ser, at Dansk PersonTransports rolle skal være.

Mohamad Mahjoub startede i 2015 DPT Flextransport som det vognmandskoncept, det er i dag, og har ikke set sig tilbage siden. Virksomheden fungerer som et kørselskontor for flextransport på Sjælland, og under sig har han i alt 101 vogne fordelt på 56 vognmænd. Mobilitet har besøgt Mohamad Mahjoub i Glostrup for at høre, hvorfor vognmændene vælger at skrive kontrakt med DPT Flextransport frem for selv at byde på kørsel.

Kvalitet og knowhow

Mohamad Mahjoub forklarer, at der er flere ting, der spiller ind, når en vognmand binder sig til DPT Flextrafik:

"Det er den fornødne knowhow, vores syn på markedet, og hvor aktive vi er, der gør os til en god allieret for en vognmand. Markedet handler jo ikke kun om, at det skal koste så og så meget. Det handler i allerhøjeste grad om at vide, hvad der foregår på markedet. Den enkelte vognmand kan umuligt sidde 10 timer bag rattet og samtidig have det nødvendige overblik over det hele. Det overblik har vi – det knokler vi på – og det giver os nogle fordele."

Der er flere fordele ved at være vognmand i DPT Flextransport. For eksempel er der et lagerrum, hvor man som vognmand kan suse forbi og hente det, man akut står og mangler. Der er reservevogne, hvis ens egen vogn f.eks. skal på værksted, og der er et netværk af vognmænd, der kan træde til og hjælpe, hvis man f.eks. rammes af længerevarende sygdom.

Loyale vognmænd

"Vi tager ikke procenter, men har en fast pladsleje, så der kommer ikke nogen overraskelser på den front. De betaler en

→

given pris, 3.000 til 5.000 kr. om måneden afhængig af størrelsen. Den service de får, og de penge, de sparer, er markant større, end hvad de betaler," forklarer Mohamad Mahjoub og uddyber:

"Vognmænd sparer for eksempel i gennemsnit 10.-20.000 kr., hvis de køber bilerne gennem os. Alt det materiale, de skal bruge, brændstof, forsikringer og værksteder osv., kan de få via os med rabatter oven i sikkerheden med ekstra biler – vi har alle modeller biler stående – og hjælp, når det brænder på. Det er sikkerhed på sikkerhed for vognmanden, og de er glade for det og meget loyale. Vi har vognmænd, der har været hos os i seks år. Kontrakten med os binder dem typisk kun 3 år i alt, så de kunne sagtens have sagt farvel og tak og selv budt ind. Men fra 2015 til i dag har vi kun haft 3 vognmænd, der har rent faktisk har gjort det - og én af dem er kommet tilbage," fortæller Mohamad Mahjoub med et smil.

Vognmandskultur

For Mohamad Mahjoub i DPT Flextrafik hænger sikkerhed og kvalitet sammen med det sociale:

"Vi holder et vognmandsmøde før udbudsstart for lige at høre, hvordan det går – og hvad forventningerne er i forhold til nye kontrakter. Vi giver vognmændene et indblik i, hvad der er sket på markedet, hvad vi har lavet siden sidst, og hvad vores strategier er. Jeg stiller mig selv til ansvar foran dem: Hvad har vi udrettet indtil videre. De giver til gengæld feedback om, hvordan det går på gaden, for det er dem, der har det i hverdagen. Er der udfordringer? Er der noget, de har bemærket? Vi inviterer også vores medlemmer til sociale ting med deres familier. Vi vil prøve at skabe en kultur 'Vi er vognmænd, det er en vognmandskultur, vi har sammen'. Det har man formået at gøre i busbranchen, hvor buschauffører f.eks. hilser på hinanden", fortæller Mohamad Mahjoub.

Vognmand hos DPT

Der er rift om at blive vognmand hos DPT Flextransport, fortæller Mohamad Mahjoub og forklarer, at han hver eneste dag bliver ringet op af interesserede. Derfor har DPT Flextransport heller ikke nogen hjemmeside, for det hele går via mund til mund. Det er dog ikke alle og enhver, der kan blive vognmand hos DPT Flextransport:

"Proceduren er, at vi tager et møde med dem, der gerne vil være vognmænd. Vi tager ikke hvem som helst ind, og vi har meget høje krav. Hvis jeg får en fornemmelse af, at den person har en forkert indstilling til, hvad en forretning er, så siger jeg pænt nej tak. Der er ikke plads hos os til folk, der vil køre sort eller ikke vil køre en forretning på fair vilkår. Det er vigtigt for os, for det er mange menneskers liv, vi arbejder med. Derfor er vores bøder også rigtig høje: Hvis vi i vores kontrol fanger en chauffør, der ikke er registreret i vores system, og som tilfældigvis også står med et udløbet kørekort, så er det en bøde på 5.000 kr. og bortvisning plus misligholdelse efterfølgende. Vi vil ikke have uordentlige forhold!"

"Hvis en vognmand lige mangler en opkastpose eller flexskilte eller sprit, en siddepude eller en trappemaskine – hvad som helst de skal bruge til daglig for at køre videre – så kan de komme herhen og hente det. Vi gør, hvad vi kan for, at driften ikke stopper, for ellers koster det penge for vognmanden. Det er en del af den service, vi giver," fortæller Mohamad Mahjoub.

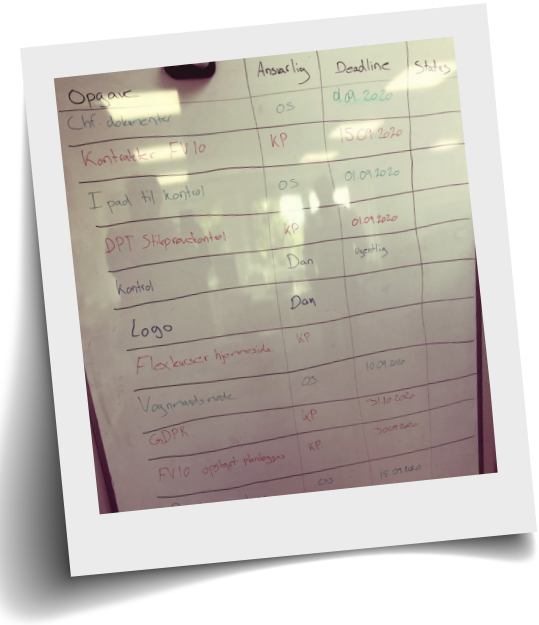
"Der er ikke mange, der kører samme model som os på flexmarkedet, men jeg tror, at det kommer via liberaliseringen. Ingen tvivl om det"

Mohamad Mahjoub

Koncept i vækst

"Der er ikke mange, der kører samme model som os på flexmarkedet, men jeg tror, det kommer via liberaliseringen. Ingen tvivl om det," siger Mohamad Mahjoub og uddyber:

"Liberaliseringen gør, at alle kan gå ind og byde ind. Den nye tilladelse, der hedder tilladelse til erhvervsmæssig persontransport (EP-tilladelse), kan du bruge til alt fra limousinekørsel til flextransport, og enhver kan henvende sig til en kommune, et hotel eller firma og lave en kontrakt. Så skaber man konkurrence, men man skaber også nytænkende mennesker. Nu tvinger man markedet til at blive konkurrencedygtigt og se nye veje. Det er vigtigt for, at man ikke bliver ramt af et udenlandsk firma, der tænker kreativt og tager en kæmpeandel af det danske marked. Hele fremtiden bliver på de her vilkår: Om det er flex, taxi eller bus eller fabrikker – i dag udliciterer du alt for at skabe konkurrence, og så får du det så billigt som muligt."



”Vi laver stikprøvekontroller på vognmændene, og hvordan de aflønner deres chauffører. Vi beder dem om at sende kontrakterne og lønsedlerne løbende for at være sikre på, at tingene er i orden. Hvis vi ikke gør det, kan vi ikke værne om vores kontrakt, som det hele bygger på. Vi laver også kontrol på bilerne – om de er i ren stand, om chaufførerne er registreret hos os. Vi ser det ikke så meget som en kontrol, men som en service, så vi er sikre på, at alt er, som det skal være,” siger Mohamad Mahjoub.

Antalsloftet skubber hele persontransporten

”Vi kan se, at taxi er interesserede i flexgarantikørsel nu, hvor der er kort tid til, at anlægsloftet fjernes, og det plejer de ikke at være interesserede i. Transporten ligger jo i det tidsrum, hvor de selv normalt har travlt. Vi kommer med andre ord til at opleve en liberalisering – og vi er ikke bange for liberaliseringen, for vi er vant til den i vores branche indtil 2018. Men vi er meget opmærksomme på, hvad det vil sige, når taxierne rykker ind på vores branche. Vi synes jo kun, det er spændende, for så bliver vi nødt til at omstille os. Og ændringerne i taxiloven kommer til at rykke hele vejen igennem persontransporten. Busbranchen bliver presset af flextransport-branchen, fordi den bliver presset af taxibranchen, og bussernes faste kørsel ligger jo lige til højrebenet for os,” siger Mohamad Mahjoub.

”På den korte bane er der rigtig mange, der bliver ramt af det. Vi tror, at markedet kortvarigt ryger i bund, men så vil komme tilbage til et givent niveau. Så vil de, der har formået at omstille sig, være der i den sidste ende. Det er betingelserne for konkurrence og liberalisering. Se på Sverige, der har været liberaliseret i mange år. Ja, mange blev ramt, men nu er det et helt naturligt marked, som alle gør brug af i dag.”

Udvikling i typerne af udbud

Taxiloven vil formentlig få endnu flere til at give sig i kast med erhvervsmæssig persontransport, og Mohamad Mahjoub tror, at det vil betyde, at trafikselskaberne vil gå fra garantikørsel til mere variabel kørsel:

”Vi tror, at trafikselskaberne pr. automatik vil korte af på garantimarkedet, når de finder ud af, at der kommer så meget kapacitet til markedet. De vil spørge sig selv, om det er nødvendigt at betale for garantikørsel, når det er så meget billigere med variabel kørsel. Det bliver vores største udfordring i den kommende tid: Hvor aggressivt vil trafikselskaberne skære i garantien og i stedet satse på det variable, frie marked?”

DPT Flextransport i DPT

”Der er ikke nogen tvivl om, at vi håber og har et ønske om, at Dansk Person-Transport går ind og får en større andel af medlemmer på flexmarkedet. Det er den eneste løsning. Der er så mange uordnede forhold på det her marked, at det er bekymrende. Vi er på en måde glade for, at taxier rykker ind, for det vil gøre det endnu hårdere. Mange vognmænd handler i uvidenhed om, hvad markedet er og måske i ren frustration - og det kan gøre, de ikke har orden i forholdene. Men hvis nogen kunne samle os og have en dialog om tingene, så tror jeg, at det ville hjælpe meget i det hele taget,” siger Mohamad Mahjoub til spørgsmålet om, hvad Dansk PersonTransport kan gøre for flexmarkedet. Samtidig tilføjer han, at han mener, man skal sikre sig, at det er de helt rigtige, der repræsenterer flexkørslen i bestyrelserne i DPT:

”Sørg nu for, det er de rigtige repræsentanter, der står for DPT. Hvis vi har den rigtige bestyrelse inden for flex, så står vi stærkere. Min pointe her er ikke, at jeg selv vil gå ind. Jeg vil bare gerne have de rigtige mennesker ind. Flex skal repræsenteres fornuftigt på tværs af hele branchen, så de rigtige dialoger og emner bliver taget op. Det skal være den rigtige sammensætning, der styrker dialogen, så de rigtige ting kommer på bordet.”

Flexkurser ApS (et datterselskab, som er ejet af Mahjoub Holding) udbyder også kurser.
”Erfaringen er, at når chaufførerne er blevet uddannet i BAB, har de ikke haft de fornødne forudsætninger, der skal til for at komme ud og køre med det samme. Så er vognmanden nødt til at bruge 2-3 dage ekstra for at sikre sig, at chaufførerne kan det, de skal. Derfor har vi sagt, at vi vil optimere de her uddannelser – og at de faglærere, vi gør brug af, har hands-on-erfaring. De kender til problematikkerne og har prøvet udfordringerne på egen krop. Vi har også flere stationer, så eleverne får mere praktisk træning frem for at skulle vente på deres tur til at prøve, hvis der kun er én eller to stationer. På den måde får de mulighed for at prøve for eksempel trappemaskiner flere gange i længere tid,” fortæller Mohamad Mahjoub.

DPT Flextransport ApS

DPT står for Deres Personlige Transport

DPT Flextransport har eksisteret som det vognmandskoncept, det er i dag, siden 2015

Direktør:
Mohamad Mahjoub.

Antal vognmænd i DPT:
56

Antal køretøjer:
101
Halvdelen er små biler som stationcars, de resterende er ligeligt fordelt mellem store liftbiler og caddy-modeller med rampe.

Elbiler:
2
Hyundai Kona

Mohamad Mahjoub er også direktør for SafeNCare, som er en pendant til DPT i Jylland og Fyn sammen med Oussama Abou Weddo og Bülent Karakoc.

Blå bog

- Ronny Gasbjerg, 43
- Indehaver / Daglig leder af Brande Buslinier ApS, der ud over Brande Buslinier omfatter virksomheden Herning Turist, Herning Turist- og Grupperejser samt Just Turist.
- Har arbejdet fuldtid i virksomheden i 11 år.

"I arbejdstiden er jeg problemløser"

Mød direktør for Brande Buslinier ApS, Ronny Gasbjerg.

Af: Marie Brask ... Foto: Thomas Sinkbæk

Hvor længe har du haft din virksomhed?
Vi har sidste år foretaget et generationsskifte, hvor min lillebror Rune og jeg er gået ind i virksomheden. Vores forældre er stadig en aktiv del af den daglige drift.

Hvad består dit arbejde af?
Jeg sidder som direktør i koncernen, der i dag indeholder selskaberne Brande Buslinier, Herning Turist, Herning Turist og Grupperejser samt Just turist.

Hvordan ser en typisk arbejdsdag ud?
Dagen starter ved 6-7-tiden, og så kører jeg hjem klokken 18. Det er en vigtig del af min arbejdsdag at være tilgængelig for hjælp til medarbejderne: Ved problemer på landevejene er tiden jo en vigtig faktor, da en bus indeholder mange mennesker/kunder, der altid skal nå et program.

I arbejdstiden er jeg problemløser: Det kan være personaleproblemer eller tekniske problemer. Jeg sidder også med alt det juridiske og er tilbudsgiver – og det er jo vigtigt! Hvis man ikke kommer med tilbud/licitationer, får man heller ikke nogen opgaver. Jeg kan rigtig godt lide mit arbejde og befinder mig godt i denne branche. Jeg synes, at det er sjovt, og det er jo noget, som jeg har valgt frivilligt.

Hvad er de største udfordringer ved dit erhverv?
Der største udfordring i øjeblikket er naturligvis corona. Men ellers er det lovgivningen inden for køre- hviletider samt teknik i busserne. Der er ret voldsomme sanktioner mod chaufførerne. Du straffes som chauffør hårdere ved at køre 10 minutter for meget eller køre med en sprungen pære, end hvis du har taget en kage i dåsen i en butik.
De ansatte i branchen føler sig ofte som kriminelle, når de har foretaget det valg, at de kører bussen hjem hele vejen, selv om de har 10 minutter for meget på grund af ekstraordinær tæt trafik. Reglen er soleklar, at det må man jo ikke. Med opstramningen i de nye færdselsregler kan chauffører straffes med store bøder på ting, de reelt set ikke har mulighed for at komme ud af!

En anden udfordring, jeg ser, er hvordan behovet for kørsel oftest er koncentreret til samme tid på døgnet/ugen eller året. Dette vanskeliggør planlægningen.

Hvad ville du gerne ændre ved transportbranchen?
Jeg kunne godt tænke mig, at branchen bliver gjort mere attraktiv for unge mennesker. Arbejdstiderne på disse skæve tidspunkter, hvor andre har fri, passer måske ikke altid lige godt ind i planlægningen af familier med små børn, der skal hentes og bringes.

Hvor længe har du været medlem af DPT?
Jeg blev medlem igen for 3 år siden efter en pause på 7-8 år. Vi valgte at blive medlem igen, fordi vi så den nye opstilling af Dansk PersonTransport, og branchen har behov for at stå sammen, hvor alle byder ind.

Hvordan synes du, DPT hjælper dig?
Jeg synes, at de går langt for deres medlemmer, når det er muligt for dem. De forskellige sektormedlemmer og Lasse (Repsholt) og Michael (Nielsen) har altid deres telefoner åbne, når man har brug for det. •

VBI GROUP

BUS
- *import*
- *køb/salg*
- *opbygning*
- *service*
- *reservedele*

@VBI.Group

www.vbi-group.eu • Tlf.: 74 56 13 26

CHRISTIANSFELD AUTOPOLSTRING

Alt i ompolstring

Sæder - Loft - Sider - Gulvtæppe - Gardiner

Ompolstring & rep. af polster i alle typer & mærker af busser, fra enkeltelementer til hele busindretningen.

Biler, både, campingvogne & andet klarer vi også.

Topmoderne polsterudstyr & mere end 200 designs.

Ring & få et uforpligtende tilbud

Tlf. 22 60 90 00

VBI MINIBUS & COMPONENTS APS

Alt i dele til minibusopbygning

- **Innovative samarbejdspartnere**
- **Opbygning i forskellige bilmærker**
- **Del-opbygninger**
- **Komplette opbygninger**
- **Lagerførende med dele**
- **Billigere & lettere gulve & ben**
- **Bespændinger til kørestole**

Kundetilpassede løsninger

Finn Hansen - Tlf. 40 28 15 45

Busvognmand Hein Papuga, Vinding, 81 år, er død

Det lå lige for, at Hein Papuga skulle få en livslang tilknytning til busbranchen. Han var født i Agerbæk og faderen, Niels Papuga, drev i Vestjylland et busfirma, som bl.a. var med til at fragte de første Tjæreborg-gæster sydpå.

Med baggrund i en uddannelse som mekaniker etablerede Hein Papuga sig 1963 i Smidstrup, men i 1985 var firmaet vokset så meget, at domicilet i Vinding blev opført.

Firmaets succes skyldtes ikke mindst, at hustruen Inger havde et sikkert overblik over den økonomiske side. Men naturligvis havde det også stor betydning, at Hein Papuga havde flair for nye forretningsmuligheder.

I firmaets første mange år var Hein Papuga naturligvis ofte selv bag rattet i både ind- og udland. Senere helligede han sig ledelsen af firmaet og var stærkt medvirkende til, at flere medarbejdere fra hans tid stadig er ansat.

Sideløbende med busfirmaet drev familien i en lang årrække rejsebureauet Papuga Rejser i Fredericia.

Hein Papuga var en stille og rolig natur, men han kunne i høj grad give svar på tiltale, når det var nødvendigt. Samtidig havde han ofte muntre bemærkninger til fælles fornøjelse.

Hein Papuga var dybt engageret i branchens organisationsarbejde. Han bestred bestyrelsesposter i bl.a. Rutebilejernes Arbejdsgiverforening, Turistvognmændenes Arbejdsgiverforening, Danske Busvognmænd og Entreprenørudvalget i Vejle Amts Trafikselskab.

I 1998 havde Hein Papuga den sorg at miste sin hustru Inger, og han foretrak derefter så småt at lade sønnen Peter overtage ledelsen af busfirmaet.

Hein Papuga efterlader tre døtre og en søn samt fire børnebørn. •

Bus- og lastbiljournalistikkens Grand Old Man er død

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

I mere end 25 år bidrog Ivan Stjernqvist med tekniske busartikler af høj kvalitet til det daværende Busmagasinet fra Danske Busvognmænd.

Ivan var blandt de første medlemmer af den internationale "Bus & Coach of the Year"-jury i starten af 1990'erne, der hvert år på skift kårer hhv. Bus of the Year og Coach of the Year efter en grundig gruppetest af årets kandidater. I 1984 etablerede han selvstændig virksomhed som syns- og skønsmand samt vurderingsmand. Ivan var især interesseret i ny teknologi på køretøjsområdet, og han havde som få af sine kolleger en enestående teknisk forståelse. Det gav ham direkte adgang til mange af bus- og lastbilproducenternes tekniske afdelinger, hvor han var en velkommen gæst takket være sin store viden og nysgerrighed. Denne store viden omsatte han til hundredevis af tekniske artikler, hvoraf mange blev oversat til andre sprog og bragt i fagblade over hele Europa.

Ivan var aktiv busskribent for Busmagasinet frem til 2016, hvor han i en alder af 78 år overdrog medlemskabet af den internationale "Bus & Coach of the Year"-jury til journalist Mikael Friis, der nu leverer tekniske artikler til Busmagasinets efterfølger, Mobilitet.

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

Den nye Mercedes Sprinter Som Bus eller taxa

... Ring og få et godt tilbud!

SOLARIS

Haraldsdalvej 9 • Postboks 105 • 6330 Padborg
Telefon: 46975500 / Vagn Erik: 29446440
www.vagnerikhvid.dk

VEHAS

SPAR BRÆNDSTOF..!

Stroco oliefyr, type "LE" designet til at levere optimale resultater til dine busser

Stroco oliefyr:

- Kører på diesel, biodiesel, HVO, RME og ethanol
- Start-/stop-emissioner reduceres til et absolut minimum
- Effektiv ved anvendelse af bio-brændstof
- Specialudviklet med henblik på Euro 6 motorer
- Mulighed for temperaturstyring tilpasset Euro 6 motorer
- Kræver ingen supplerende tilslutninger
- Reduktion af uforbrændt HC på op til 85% i forhold til konventionel opbygning
- Reduktion af aflejringer på dysen sikrer bedre forbrænding
- Reduktion af aflejringer på dysen sikrer optimal dyse-funktion i hele dysens levetid.

stroco
MOBILE HEATING SOLUTIONS

Stroco ApS · Viborgvej 50 · DK-8450 Hammel
Tlf. +45 8696 1066 · Email: info@stroco.dk · www.stroco.dk

DANMARKS KENDTESTE RESTAURANT

RIO · BRAVO

RESTAURANT

	Normalpris/Jeres pris
Frokost anretning	
Fiskefilet med remoulade, lille engelsk med salat	149,-/129,- pr. person
Quick lunch	
Gravad laks, mørbradbøf, ost	159,-/139,- pr. person
Stegt flæsk	
ad libitum, med persillesovs og kartofler	149,-/129,- pr. person
Rio Bravo Gryde	
med ris og pomfritter	182,-/162,- pr. person

Ingen selskaber for store – ingen for små!
Tjek vores á la carte kort på www.riobravo.dk. For særlige ønsker kontakt os endelig.

Medbring annonce eller sig at de har set annoncen her i bladet, og få rabat.

Vi glæder os til at byde jer velkommen!

CHAUFFØRER OG REJSELEDERE SPISER OG DRIKKER GRATIS

Vester Voldgade 86, 1552 Kbh. V,
+45 33 11 75 87, booking@riobravo.dk, www.riobravo.dk

Nostalgi-hjørnet

TAM

I slutningen af 1970-erne introduceredes flere busmærker fra Ungarn og Jugoslavien i Danmark. Warszawapagt-landene manglede nemlig fødevarer, og var derfor interesseret i at erhverve dem i Vesteuropa i bytte for industriprodukter såsom landbrugsmaskiner og busser.

Et af de nye busmærker som kom til, var TAM fra Maribor i Jugoslavien. Et firma Cletrans ApS i Sdr. Tranders ved Aalborg begyndte i 1981 at tilbyde rute- og turistbusser herfra. Teknikken var baseret på vesttyske Magirus-Deutz, idet man havde bygget busser og lastbiler på licens herfra siden 1957, mens karosserierne var bygget hos to forskellige jugoslaviske karosserifabrikker.

De markedsførtes på, at man nu kunne købe sig en fabriksny bus til prisen af en brugt, plus man samtidigt fik en bus som modsvarede trafikselskabernes indretningskrav, sådan at man kunne få fuld betaling for sin kørsel. Ligeledes havde de nye fælleskommunale trafikselskabers kørselsudvidelser medført, at der nu var lang leveringstid på nye busser hos de etablerede busleverandører, hvilket gav plads til nye.

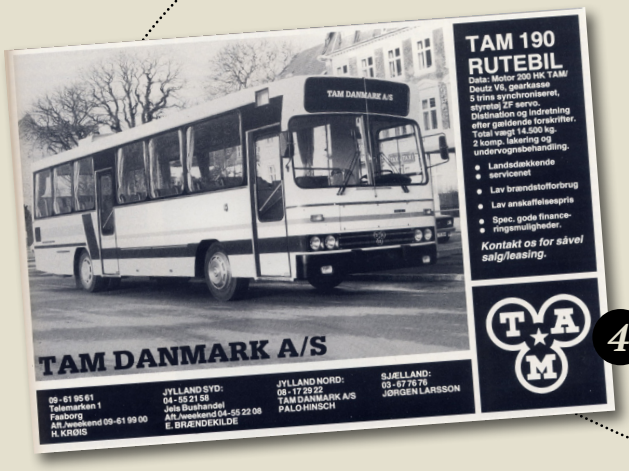
Men Cletrans ApS gik hurtigt konkurs, hvorefter forhandlingen blev overtaget af det samme steds beliggende Tranders J. Mørch & Sønner ApS, der snart også gik konkurs. Derefter overgik forhandlingen til et firma TAM Danmark A/S i Faaborg, som også er ophørt ved konkurs.

Trods de var bygget på vesttysk licens, var kvaliteten nemlig ikke den bedste. Der blev derfor kun leveret ca. 45 TAM-busser, indtil den sidste blev leveret i 1987. •

1

2

3



4

1. Turistbusmodellen var denne velproportionerede bustype, bl.a. anvendt af Katbjerg Turistfart.

2. Rutebilmodellen var i første omgang denne lidt kluntet udseende bustype, med forhøjet i taget foran grundet lyskassen. Her set hos Kaj Rasmussen i Hobro.

3. I 1982 kom denne opdaterede rutebilmodel med højere og pænere udført tag og bagkalot. Den leveredes bl.a. til Sv. Lassen i Nustrup.

4. Annonce fra TAM Danmark A/S publiceret i december 1983.

Udarbejdet af Bushistorisk Selskab. Tekst: Lars Ersgaard, redaktør på Bushistorisk Selskabs medlemsblad "Busbladet". Illustrationer: Jørgen Wiegandt, TAM Danmark og Lars Ersgaard.

Kom i gang med omregistrering af IVS til ApS - Sidste frist er 15. oktober 2021

Har du et IVS og endnu ikke igangsat en omlægning – skal du læse med her.
Hvis du tænker fortsat at drive vognmandsvirksomhed efter 15.oktober 2021, og du har et IVS-selskab, er det en god idé at komme i gang i god tid med at få om registreret dit IVS. Ellers vil der være risiko for, at advokater og revisorer ikke har kapacitet til arbejdet, når deadline nærmer sig.

Hvad siger loven?
Fra 15. oktober 2021 kan man ikke længere drive virksomhed i den såkaldte IVS-selskabsform. Hvis man fortsat skal drive sin virksomhed, skal IVS-selskabet omlægges til et ApS. Loven trådte i kraft 15. april 2019, og herfra var det ikke længere muligt at stifte nye iværksætterselskaber - og de eksisterende iværksætterselskaber på daværende tidspunkt skulle omregistreres til Aps inden 15. april 2021. Denne frist er nu blevet forlænget til 15. oktober 2021. Omregistreringen til Aps kræver en kapital på 40.000 kr.

Har man ikke omregistreret inden 15. oktober 2021, vil virksomheder, der drives som IVS, blive tvangsopløst.

Hvorfor skal IVS selskaber omregistreres?
IVS-virksomhedsformen, som har eksisteret siden 1. januar 2014, har været populær. Desværre har den også tiltrukket moms- og skattesvindlere, der har udnyttet det lave kapitalkrav. Dette misbrug af selskabsformen er baggrunden for beslutningen om at afskaffe iværksætterselskabet.

Hvordan kommer man i gang med omregistreringen?
Processen er klar fra myndighedernes side og omfatter en række administrative opgaver, der stiller specifikke krav til virksomhedens ejer. Herunder krav til relevant og korrekt materiale, som skal afleveres rettidigt. Samtidig skal kapitalen være til rådighed. Omdannelsesprocessen involverer advokat, revisor og Erhvervsstyrelsen og naturligvis vognmanden.

Accountor kan hjælpe med omregistreringen
Det er en god idé at bruge en rådgiver. Så kan man som virksomhedsejer fokusere på at levere den relevante information, mens rådgiveren sørger for at tjekke, at alt er, som det skal være – og bliver gjort i den rigtige rækkefølge.

Accountor omdanner i øjeblikket et meget stort antal IVS til ApS.

Karsten Heiselberg, der er direktør i Accountor, udtaler:
”Efter at have hjulpet taxibranchen med at søge 300 hjælpepakker er det glædeligt, at vi også kan hjælpe branchen med omdannelse til ApS. Alene de sidste 2 uger har vi hjulpet 25 vognmænd med omdannelse til ApS. Vi gør det i samarbejde med advokat og revisor for at sikre den hurtigst mulige proces”. •

accountor

Nu er det tid for planlægning af skiturene

Oven på en hård tid med lukkede grænser glæder vi os hos ForSea over de muligheder, som nu igen viser sig. Ud over den attraktive kurs på svenske kroner byder Sverige på et hav af muligheder for den kreative rejsearrangør. Især skisæsonen på de nordlige destinationer giver gode muligheder for at arrangere busture.

Alene i Sverige findes omkring 200 skisportssteder. Her er plads til både nybegyndere og de mere erfarne, og skal børnene med, er der særlige områder med fokus på aktiviteter for mindre størrelser. Planlægger I ski-sæsonens busture nu, så tag gerne et kig på nogle af vores forslag på hjemmesiden, som byder på alt fra langrend til velpræparerede pister, der kan sætte fart under skiene.

Den gode kurs på norske og svenske kroner hjælper godt på vej, når turen skal planlægges.

The Best Break:
Ombord på vore færger tilbydes jeres gæster gode muligheder for at spise eller shoppe på vej mod destinationen.

FORSEA FERRIES

www.forsea.dk
mail: bus@forseaferries.com

Associerede medlemmer af Dansk PersonTransport

VBI Group ApS
Kontakt: Dan B. Pedersen
Kongensgade 38
6070 Christiansfeld
Tlf. 74 56 13 26

Solaris Danmark Bus A/S
Kontakt: Vagn Erik Hvid
Haraldsdalvej 9
6330 Padborg
Tlf. 46 97 55 00

FORSEA Ferries
Kontakt: Peter Kesting
Færgevej 8
3000 Helsingør
Tlf. 30 67 13 77

EvoBus Danmark A/S
Kontakt: Søren Christensen
soren.christensen@daimler.com
Centervej 3
4600 Køge
Tlf. 56 37 00 00

Amu Juul A/S
Kontakt: Jesper Juul
Abildårdsvej 14
4000 Roskilde
Tlf. 46 32 10 22

DEKRA
AMU Center Sydjylland A/S
Kontakt: Susanne Jensen-Iversen
Arnfredsvej 8
6600 Vejen
Tlf. 70 60 65 00

Jyske Bank/Finans
Kontakt: Tommy Schulz Puck
Kastaniehøjvej 2
8600 Silkeborg
Tlf. 89 89 81 20

Sydglas Danmark
Kontakt: Per Hartung
pha@sydglas.dk
Håndværkersvinget 12
6360 Tinglev
Tlf. 40 34 15 89

Nordfyns Finans A/S
Kontakt: Michael Skjellerup
Østergade 34
5560 Aarup
Tlf. 21 49 74 88

OK
Kontakt: Henrik Dehn
Centervej 5
4600 Køge
Tlf. 89 32 25 40

YX Danmark
Kontakt: Michael B. Hansen
Buddingevej 195
2860 Søborg
Tlf. 23 63 51 99

Circle K Danmark
Kontakt: Stephan Praem Skovgaard
Borgmester Christiansens Gade 50
2450 København SV
Tlf. 70 101 101

Carglass
Kontakt: Malene Kock
mk@carglass.dk
Tlf. +45 2526 9130

Businvest DK ApS
Kontakt: Agnieszka Karolina Mazur
Baldershøj 3
2635 Ishøj
Tlf. 27 25 01 01

Out of Home Media A/S
Kontakt: Henrik Sørensen
Ragnagade 7, 1
2100 København Ø
Tlf. 20 90 88 50

Toyota Danmark
Kontakt: Christian Duurloo
Dynamovej 10
2860 Søborg
Tlf. 30 59 39 57

MAN
Kontakt: Jesper Mathiesen
jesper.mathiesen@man.eu
Ventrupparken 6
2670 Greve,
Tlf. 43 43 20 44

Söderberg og Partners
Kontakt: Pelle Bo Jensen
Kokholm 1, Kolding
Tlf. 92 44 11 00
www.soderbergpartners.dk

Trapeze Group Europe A/S
Kontakt: Christian Erikstrup
Sommervej 31, 4, Aarhus
Tlf. 30 55 99 67
www.trapezegroup.dk

AMU Transport Danmark
Kontakt: Finn Ravn
fhr@AMU-FYN.dk
Bastrupgårdvej 5
7500 Holsterbro
Tlf. 22 10 41 31

Scandiwear ApS
Kontakt: Christian Jensen
Jernholmen 38 St th
2650 Hvidovre
Tlf. 23 40 18 70

R2P Tracking ApS
Kontakt: Morten Saxentoff
Livøvej 23, Viborg
Tlf. 70 20 06 98
www.r2p.com

AAV Dæk A/S
Kontakt: Leif Kristensen
Sintrupvej 40, Brabrand
Tlf. 41 83 01 00
www.aav.as

Tec4 Danmark
Kontakt: Bjarne M. Virenfeldt
bjarne.virenfeldt@tec4.dk
Tlf. +45 7510 2333

ACERcon a/s
Kontakt: Claus Henriksen
claus@acercon.dk
Tlf: +45 66 17 54 86

Dansk PersonTransport

Dansk Persontransport er for alle, der udfører erhvervsmæssig personkørsel. Organisationens formål er via indflydelse, information og indkøbsaftaler at sikre sine medlemmer de bedst mulige arbejdsvilkår.

Sekretariatet

Nørre Farimagsgade 11, 3 tv.
1364 København K
Tlf. 70 22 70 99
www.danskpersontransport.dk
info@dpt-dk.org

Telefontid man-fre 9-15
Mail er åben for meddelelser hele døgnet.

Medarbejdere

Michael Nielsen
Adm. direktør
mmn@dpt-dk.org

Trine Wollenberg
Vicedirektør
two@dpt-dk.org

Lasse Repsholt
Sektorchef
lre@dpt-dk.org

Mads Engberg
Chefkonsulent
men@dpt-dk.org

Marie Brask
(Barselsvikar)
Kommunikationsansvarlig
mbr@dpt-dk.org

Rikke Bengtsson
Sekretær
rbe@dpt-dk.org

William Jungfalk
Studentermedarbejder
wju@dpt-dk.org

Hovedbestyrelse

Landsformand
John Bergholdt
Bergholdt.dk A/S
Børstenbindervej 5
5230 Odense M
tlf. 66 11 31 31
fax 66 19 08 09
john@bergholdt.dk
www.bergholdt.dk

Næstformand
Formand sektor for turistkørsel
Lars Larsen
Københavns Bustrafik
Bådehavnsgade 38
2450 København SV
tlf. 27 27 01 01
ll@larsenbus.dk
www.larsenbus.dk

Formand sektor for rutekørsel
Peter Lanng Nielsen
Keolis Danmark A/S
Naverland 20
2600 Glostrup
tlf. 88 17 17 17
fax 88 17 17 19
peter.lanng.nielsen@keolis.dk
www.keolis.dk

Formand sektor for offentlig kørsel
Allan Mørup
Mørups Turistfart ApS
Haugevej 23,
7400 Herning
tlf. 97 11 69 69
allan@morups.dk
www.morups.dk

Formand sektor for taxikørsel
Torben Kirketerp
Esbjerg Taxa
Lillebæltsvej 10
6715 Esbjerg
tlf. 22 22 19 30
torben@esbjergtaxa.dk
http://www.esbjergtaxa.dk

Formand DB's kreds 1
Lars Brøchner
Brøchners Biler
Genvejen 16
7451 Sunds
tlf. 97 14 10 52
fax 97 14 42 52
info@brochnersbiler.dk,
www.brochnersbiler.dk

Formand DB's kreds 2
Peter Papuga
Papuga Bus A/S
Lundahl Nielsensvej 1
7100 Vejle
tlf. 75 85 85 88
peter@papugabus.dk
www.papugabus.dk

Formand DB's kreds 3
Poul Anchersen
Anchersen
Jernholmen 20-22
2650 Hvidovre
tlf. 38 88 10 50
pan@anchersen.dk
www.anchersen.dk

KOM I KONTAKT MED DET DANSKE BUS- OG TAXIFOLK ...

Kontakt Vendemus på telefon: 72 22 70 80
kontakt@vendemus.dk

vendemus [ven'de:mus]
- dedikeret til nichemedier

Mobilitet ..

Nr. 4 / Oktober 2020

Udgiver
Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3 tv.
1364 København K
Tlf. 70 22 70 99
Fax 70 22 10 99
www.danskpersontransport.dk
info@dpt-dk.org

Ansvarshavende
Michael Nielsen
mmn@dpt-dk.org

Layout og tryk
Mediegruppen
Horsensvej 72A
7100 Vejle
Tlf. 75 84 12 00
www.mediegruppen.net

Annoncer
Vendemus ApS
Frederiksgade 45
Baghuset, 1. sal
8000 Aarhus C
Tlf. 72 22 70 80
kontakt@vendemus.dk

Oplag
3.400 stk.

Distribution
Bladkompagniet

ISSN
2596-7827

Dansk PersonTransports
opfattelse udtrykkes i lederen, og hvor det i øvrigt direkte fremgår. Meninger udtrykt i andre artikler er ikke nødvendigvis Dansk PersonTransports. Eftertryk kun tilladt efter nærmere aftale.

Abonnementspriser
Årsabonnement
- Danmark kr. 275,- inkl. moms
- Udlandet kr. 335,- momsfrit
- Enkeltnumre kr. 50,- pr. stk. inkl. moms + forsendelse.

Udgivelser
Udkommer 6 gange om året. Næste udgivelse i regi af Dansk PersonTransport er i uge 46 2020.

Deadline for indlevering af annoncer er senest d. 4. november 2020.

Forsidebillede
Bedre Bus Service

Trykt på miljøgodkendt papir hos svanemærket trykkeri, der er kvalitets- og miljøcertifiseeret iht. ISO 9001/14001.

MG 14458

Tilbud på arbejdsskade-forsikringen

Söderberg & Partners har undersøgt præmierne for arbejdsskade for 2021 og kan derfor via et nyt forsikringsselskab tilbyde Dansk Person-Transports medlemmer en meget attraktiv præmie for både rute- og turistchaufførere.

Arbejdsskadepræmien er i de senere år steget markant år for år grundet en ny indeksering, som blev indført for ca. 10 år siden.

Forsikringsselskaberne forhøjede i 2019 arbejdsskadepræmierne med et indeks på mellem 9-10%, og i 2020 var stigningen på 6-6,5%.

Undgå historisk præmiestigning i 2021
Forsikringsselskaberne har endnu ikke oplyst indekstallet for det kommende forsikringsår 2021, men beregningerne i de enkelte selskaber varsler en historisk høj stigning på langt over 10%.

"Alle nuværende medlemmer, som har en aftale med Söderberg & Partners, bliver kontaktet af deres forsikringsmægler i løbet af de kommende uger."

Forsikringsmægleren din vagthund
Med Söderberg & Partners er du sikret en forsikringsmægler, som hvert år via udbud og markedskendskab holder skarpt øje med din arbejdsskadepræmie og øvrige forsikringer.

Spar penge eller få vin
Vi er sikre på, at alle medlemmer kan spare på arbejdsskadeforsikringen, hvorfor vi garanterer en S&P vin til alle medlemsvirksomheder, som ikke kan spare penge på arbejdsskaden i 2021 på et sammenligneligt tilbud på samme folkehold.

"Arbejdsskadepræmien udgør en stor del af forsikringsprogrammet for DPT's medlemmer, så der kan spares mange penge gennem den nye aftale, som Söderberg & Partners har forhandlet på plads for 2021."

Ring for et skarpt tilbud på din arbejdsskadeforsikring.

Kontakt kundechef og partner

JYLLAND OG FYN
Pelle Bo Jensen på 9244 1100
pelle.jensen@soderbergpartners.dk

SJÆLLAND OG KØBENHAVN
Niels Paaske på 9244 1101
niels.paaske@soderbergpartners.dk

Hvem er Söderberg & Partners?

Söderberg & Partners blev grundlagt i Sverige i 2004 og er vokset til at være en af Nordens førende, uafhængige rådgivere af forsikringer og pension. Koncernen har i dag omkring 2000 medarbejdere og ca. 70 kontorer fordelt i hele Norden. Team Transport & Industri har kontor i både Brøndby og Kolding og består af 19 fagligt dygtige medarbejdere.