Mobilitet..

DIT MAGASIN OM BUS- OG TAXIBRANCHEN

05
December 2020

TURISME, OPLEVELSES- OG FRITIDSLIV:

Kommer kunderne tilbage?

Det siger fremtidsforskeren, du skal fokusere på

FOKUS: Midt i en coronatid

Hvordan ser fremtiden ud efter corona?

#OMN1BU25E

125 years of Mercedes-Benz Buses

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

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

Mercedes-Benz
The standard for buses.

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

Corona – nu og lige om lidt

Dette nummer af Mobilitet tager et helikopterblik på coronasituationen, for selv om vi for tiden hopper fra tue til tue, kommer der en tid efter corona, og hvordan vil den være anderledes?

Jeg havde egentligt i mit en gang imellem stille sind håbet, at jeg i dette nummer af Mobilitet kunne have startet med at skrive, at vi var ovre det værste – men desværre ser det i skrivende stund ud til, at vi er godt i gang med den anden fase af corona, der rammer persontransportbranchen hårdt endnu engang.

Vi må dog holde modet oppe og forberede os på, at der kommer en hverdag også efter corona. Derfor bevæger vi os i dette nummer ind i et fartøj, vi ikke normalt beskæftiger os med; nemlig helikopteren. Vi flyver op og ser på, hvordan landet ligger lige nu midt i anden bølge af corona. Vi prøver at se lidt fremad for at klarlægge, hvad vi kan se i horisonten for at afdække, hvordan persontransporten vil se ud, efter coronakrisen har hærget.

Vi ser på, hvor tæt vi er på en vaccine. Vi taler med revisoren om gode råd i lyset af corona. Vi har talt med en række aktører og medlemmer inden for turisme, rute-, flex- og taxibranchen for at høre, hvordan det hele ser ud fra deres stol. Målet er at lære lidt af hinanden, at få dannet os et overblik og sammen se fremad, så vi på den måde er bedre udrustet til den nuværende kamp og tiden efter corona.

En ting er at se fremad, men jeg kan forsikre jer om, at vi bruger rigtigt meget tid på at sikre hjælp til vores trængte branche. Derfor er vi også tilfredse med, at beslutningstagerne har hørt på os og åbnet op for, at f.eks. turistbusvognmændene nu i opgørelsen af omsætningstabet i forbindelse med dækning af de faste omkostninger kan inkludere de ture, de har fået aflyst grundet forsamlingsforbuddet på 50 personer hen over sommeren og det tidlige efterår – og forhåbentligt helt ned til 10 personer fra den dato, hvor forsamlingsforbuddet blev skærpet. Samtidig arbejder vi hårdt på at få dokumentationskravet på tabt omsætning udarbejdet på en sådan måde, at f.eks. taxierne kan dokumentere det store tab som nedlukningen af f.eks. nattelivet har haft.

Parallelt med dette er DPT aktive i forskellige grupper, der på den lidt længere bane arbejder på f.eks. at få turisterne eller passagerne i den kollektive trafik tilbage. Vi holder os ikke tilbage med at deltage bredt i alle mulige aktiviteter, der kan hjælpe vores medlemmer. Vi har heller ikke fra branchens side råd til i disse coronatider at glemme revisionen af taxiloven, de nye cabotageregler, der skal håndhæves fra 1 januar, eller det politiske arbejde, der foregår i forbindelse med klimaforhandlingerne, og den virkning de eventuelt vil få for vores hårdt ramte branche – så der er nok at se til i disse tider for foreningen.

God læselyst og husk, vi er ikke længere væk end et telefonopkald ...

Michael Nielsen
Adm. Direktør / CEO

En ting er at se fremad, men jeg kan forsikre jer om, at vi bruger rigtigt meget tid på at sikre hjælp til vores trængte branche.

Indhold.05

14

Fremtidsforsker Marianne Levinsen

Det er afgørende at signalere, at man har styr på sikkerheden og hygiejnen også i fremtiden som vognmand.

18

Rutekørsel

Fynbus fik lavet en analyse af rutetrafikken under og efter corona. Læs her, hvilke gode råd analysen giver.

21

Turistbusser

At leve er at rejse, men hvordan vil turismen ændre sig?

24

Taxikørsel

Mobilitet har talt med fire taxivognmænd og spurgt, hvilke tanker de gør sig om taxibranchen i lyset af corona.

28

Offentlig kørsel

Offentlig kørsel er muligvis den gren af persontransporten, der er mildest ramt af corona, men alligevel er de ikke gået ram forbi.

Det faste:

06 De korte

30 Transportpanelet

40 Nostalgihjørnet

43 Info

FOKUS: Midt i en coronatid

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

DPT byder Teddy Becher velkommen som sektor-chef for turistsektoren

Teddy Becher er nu tiltrådt som sektorchef for turistsektoren i Dansk PersonTransport. Teddy Becher har fungeret som transportattaché i Danmarks Faste Repræsentation ved EU og været ledende ministersekretær i Transport- og Boligministeriet og senest specialkonsulent i Transportministeriets klimakontor.

"Jeg glæder mig rigtig meget til at være med i arbejdet for gode rammevilkår for den danske turistbusbranche. Der er ingen tvivl om, at det er en branche, der er hårdt presset af corona-krisen, og derfor er det ekstra vigtigt at hjælpe branchen med at komme så skånsomt som muligt igennem disse svære tider. Jeg glæder mig til at gøre en forskel," siger Teddy Becher.

Du kan træffe Teddy Becher på +45 3150 5226 eller tbe@dpt-dk.org

Dødsfald

Tidligere vognmand i Svebølle-Værslev Turistfart Leif Voss Pedersen er stille sovet ind onsdag 4/11 2020.

Leif Voss Pedersen har gennem mange år været en meget aktiv og afholdt person i branchen samt i bestyrelsesarbejdet i Danske Busvognmænd.

Leif V. Pedersen sov stille ind i starten af november.

Mundbindskravet forlænges – mundvisirer også godkendt

Det nuværende krav om brug af mundbind i kollektiv trafik m.v. er forlænget til 2. januar 2021. Kravene og bestemmelserne til såvel passagerer som chauffører er uændrede i forhold til de regler, I kender i dag.
Med den nye bekendtgørelse er det dog blevet gjort muligt for både passagerer og chauffører at benytte de såkaldte mundvisirer (gennemsigtig ansigtsmaske). Dette følger af en mindre justering af bekendtgørelsens § 5 (understreget).

§ 5.Ved mundbind forstås i § 1, stk. 1, og § 2, stk. 1, engangsmundbind eller stofmundbind, der dækker næse og mund, og som er fæstnet med snor, elastik eller lignende bag ørerne eller bag hovedet og er tætsluttende omkring ansigtet.

Stk. 2. Ved visir forstås i § 1, stk. 1, og § 2, stk. 1, skærme af plastik, der dækker øjne, næse og mund eller næse og mund, men som ikke er tætsluttende omkring ansigtet.

Du kan købe mundvisirer via Dansk PersonTransport. Gå ind på ”medlemsfordele” på hjemmesiden, derpå ”corona-værnemidler”.

Movia flexer med grønne muskler

De første to eldrevne flextrafik-biler sættes i drift i, og dermed tager Movia hul på udmøntningen af klimamålet for flextrafikken, der er aftalt mellem mobilitetsselskabet og kommunerne og regionerne i Østdanmark som led i godkendelsen af Movias mobilitetsplan. Målet er, at hele Movias flextrafik er på el senest i 2030. Den nationale målsætning om CO_2-reduktion er 70% inden 2030.

Formålet med de første to flextrafik-biler på el er at få erfaringer med, hvordan elbiler effektivt kan implementeres i hele Movias flextrafik, og hvordan flextrafikken skal indrettes fremover, så der kommer størst mulig værdi med den grønne udvikling. Der er f.eks. som noget nyt behov for tid til opladning og en anden tilrettelæggelse af chaufførpauser, så tiden til opladning kan udnyttes bedst muligt.

Flextrafik-bilerne på el vil køre i hele Movias område herunder i Guldborgsund og Lolland kommuner, og i Lolland Kommune vil bilerne også køre som plustur.

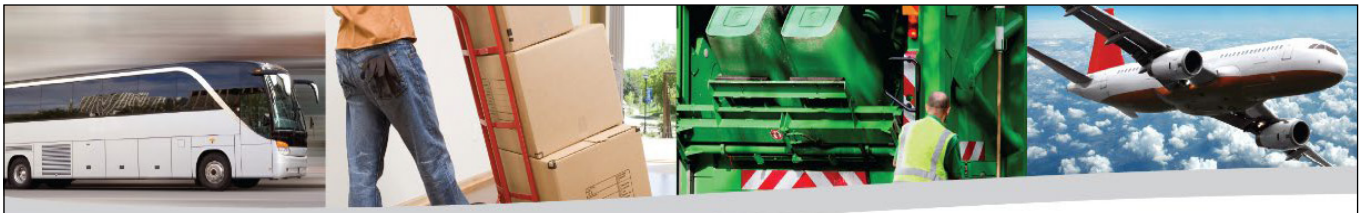
Movia kører årligt omkring 380.000 patienter til og fra Region Sjællands sygehuse i flextrafik og med patientbusser.

Skattestyrelsen: **Chauffører for internetbaseret kørselstjeneste får ekstraopkrævning**

59 millioner kroner. Så mange opkrævninger har Skattestyrelsen sendt ud fordelt på cirka 2400 personer, der har kørt for en internetbaseret kørselstjeneste i 2016 og 2017. Skatteministeriets tavshedspligt gør, at de ikke kan nævne navnet på den pågældende virksomhed, men vi vurderer, det sandsynligvis er Uber.

Det sker efter et samarbejde med de hollandske skattemyndigheder, der har givet Skattestyrelsen navne og nummerplader på de biler, chaufførerne har brugt til kørslen.

Skattemyndighederne fik udleveret cirka 4500 navne og udvalgte cirka 2400 borgere baseret på væsentlighed og risiko. Dette medførte de ekstra skatteopkrævninger til 99% af de borgere. Ud af de 2400 er cirka 1200 sendt videre til de sociale myndigheder for at kontrollere, om chaufførerne f.eks. også modtog overførselsindkomst i den pågældende periode. Cirka 450 af de udvalgte 2400 til kontrol er så grove, at der tages stilling til, om der skal rejses krav om bøder.



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

bilbud.dk

Vi mangl

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

Likviditet, likviditet, likviditet

Statsautoriseret revisor med 20 års erfaring inden for at rådgive persontransportvirksomheder opfordrer til, at man fokuserer på at have likviditet både nu, og hvis noget lignende skulle ske igen.

Af: Marie Brask ··· Foto: EY

”Der er tre ting, der er vigtige i en krise som coronakrisen: likviditet, likviditet og likviditet.” Ordene er fra statsautoriseret revisor og partner i EY (det, der tidligere er Ernst & Young) Kaj Glochau. Han har arbejdet med transport- og persontransportvirksomheder i 30 år og været rådgiver vedrørende hjælpepakkerne fra dag et.

”Det eneste, man gøre nu, er at skaffe likviditet. De fleste vognmænd hænger med en vognpark, de enten har købt eller leaset på købslignende vilkår, så de kan ikke bare aflevere den. De kan heller ikke sælge den nu, når markedet er frosset fast. Vognmændene må ud og få henstand i leasingbetalingerne, så kontrakten bliver forlænget på den måde. Det er den gængse model, og hvis de har brugt den, har kan de samtidigt kunnet gøre brug af hjælpepakkerne – og de vognmænd der også kan gøre brug af hjælpepakkerne fremover, skal bruge samme model. På den måde kan vognmanden både få kompensation fra hjælpepakken til faste omkostninger og samtidigt få henstand. Det vil give noget likviditet,” siger Kaj Glochau og tilføjer:

”De har formentlig også søgt lønkompensation i forhold til chaufførerne. Der får de trods alt en rimelig fornuftig dækning, fordi chauffører oftest er på timeløn og har i udgangspunktet ikke en så stor løn, at man ikke kan udnytte den maks. grænse, der er. Det koster kun egenbetalingen på 10% - dog må man ikke afskedige imens.”

”Endelig skal man være opmærksom på muligheden for at foretage rentefrit lån af tidligere betalt lønsumsafgift og moms, og den ordning åbnes igen, med tilbagebetaling 1. november 2021,” siger Kaj Glochau.

Konkurstruet

Hvis man som vognmand er konkurstruet, opfordrer Kaj Glochau til, at man sælger nogle af de aktiviteter, der er levedygtige, inden man går konkurs. Hvis man sælger til en nærtstående, kræver det, at man kan dokumentere, at man har solgt disse aktiviteter til markedspris. En ting, man kan gøre i stedet, forklarer Kaj Glochau, er at gå i rekonstruktion. Dét, der for ti år siden hed betalingsstandsning. Der er flere ting, der er ændret, siden det hed dét, men han forklarer, at det på mange områder er det samme i grove træk:

”Man får en timeout, hvor man er fredet fra de gamle kreditorer. Man kan så få solgt hele eller dele af virksomheden med skifteretten og tillidsmænd inde over. Hvis man sælger noget ud under rekonstruktion, sker det under ordentlige vilkår, for kreditorerne kan stemme det ned, man redder arbejdspladserne og gør det i et formaliseret set up. Så får man enten solgt den fra til nogen, der fører den videre, eller også får man eftergivet en del af den gæld, man har”.

Kaj Glochau er partner i EY og har arbejdet med transportbranchen i 20 år.

> *”Der er tre ting, der er vigtige i en krise som coronakrisen: likviditet, likviditet og likviditet”*
>
> Kaj Glochau

Hvis det sker igen

Hele verden fik et chok, da coronaen vældtede økonomien, så vi spurgte Kaj Glochau, hvad man kan gøre som vognmand for at indstille sig på, at lignende pandemier kan ske igen?

”Helt overvejende er det de samme tre ting, der er vigtige, nemlig likviditeten. Man kan ikke vide, om det her vil ske igen, eller noget der ligner, men det er klart, hvis man nu havde sin busser på lejekontrakt, så man lejede dem en måned ad gangen, så ville verden se lettere ud. Men det er noget dyrere at leje på månedsbasis, og derfor siger mange, at den løsning har vi ikke lyst til,” svarer Kaj Glochau og afslutter med et blik ud i fremtiden:

”Verden bliver normaliseret igen, og så vil der opstå et behov for persontransport igen, og det kan man glæde sig til og over. Hvis man tager det lange lys på, så har vi persontransport på en anden måde, end vi har i dag, i fremtiden – selvkørende biler, appen på telefonen, der har styr på, hvor man er og skal hen, ting som Maas, hvor transporten er bundet sammen med algoritmer. De af jeres medlemmer, der kører handicapkørsel, skal dog ikke være bekymrede. Dem vil der altid være brug for, men de selvhjulpne kunder vil klare sig selv på en anden måde om 50 år”. •

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.

20807

OK

FOKUS

Det siger overlæge og professor i infektions-sygdomme om:

Af: Marie Brask ··· Foto: Ulrik Jantzen

Corona

”Vi kender de her virus-lungebetændelser fra influenza. Normalt ser vi ikke så mange, så det har selvfølgelig været en overraskelse, at man kan møde så mange patienter på så kort tid. Jeg tror, den største øjenåbner ved denne her sygdom har været, at det er langt mere smitsomt, end noget andet luftvejsvirus vi har set i mange, mange år," siger Thomas Benfield til Altinget Sundhed. •

Vaccinen

”Der er meget, der tyder på, at de første sendinger af vacciner vil komme til Danmark i slutningen af første kvartal eller begyndelsen af andet kvartal af 2021. Så vil man gradvist tage den i brug. Man vil nok i første omgang give dem til sundhedspersoner, som er i frontlinjen. Dernæst til de personer, som er i størst risiko for at blive syge af coronavirus. Dem, der får vaccinen sidst, vil være de yngre aldersgrupper, som det ser ud nu.”

”Den nye coronavirus muterer heldigvis i mindre grad end influenza, så der er stor mulighed for, at vi kan genbruge den samme vaccine i en længere årrække, hvor vi er vant til at skifte influenzavaccinerne langt hyppigere. Jeg vil tro, man skal forvente i fremtiden, at man bliver vaccineret for to ting hvert efterår; influenza og coronavirus.”

”Desværre er coronavirus så smitsomt, at det ser ud til, vi skal over 80% af befolkningen, der skal være immune enten gennem vaccinationer, eller fordi de har haft sygdommen. Tallene i dag tyder på, at omkring 2% af befolkningen har haft det, så der er langt endnu. Det er jo over 4 mio. mennesker, der skal vaccineres, og det vil også tage lidt tid.” •

Hvornår er det slut

”Der går nok rigtig mange år, før det er ude af billedet sundhedsmæssigt. Det går nok nogle færre år, indtil vi har lært at leve med det, ladet os vaccinere og accepteret, at det er en del af hverdagen. Det ser nemlig ud til, det bliver en, som vil være der i fremtiden og vil komme i vintermånederne og giver sæson-snue og forkølelse. Det er i virkeligheden også det, denne coronavirus er;en forkølelsessygdom, og den vil nok etablere sig som sådan hen ad vejen.” •

Kilde: Altinget Sundhed podcast 28/10 2020

”Det er jo over 4 mio. mennesker, der skal vaccineres, og det vil også tage lidt tid”

Thomas Benfield, professor, forsker i infektionssygdomme og er overlæge på Hvidovre Hospitals corona-afdeling

Kilde: Altinget Sundhed

mintaxi
Forsikringer
Skift til mintaxi og bliv godt forsikret.
Gode dækninger og billige priser
En taxiforsikring som er specielt udviklet til at dække taxibranchens behov, der er udarbejdet i et tæt samarbejde med Dansk PersonTransport.
Download vores App: CE Taxi
Se mere på mintaxi.dk

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
VEH AS

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

Er din varmer klar til den kolde tid?
Tænk på sikkerheden – undgå brandfare!
Det er bedre at forebygge end at helbrede, udfør service INDEN varmersæsonen. Med originale reservedele fra CHRISTONIK sikrer du problemfri drift af din varmer.
CHRISTONIK forhandler også originale reservedele til Stroco varmere.
Se hele vores reservedelsliste på: christonik.dk
ISO 9001 CHRISTONIK CERTIFIED
CHRISTONIK
Comfortable movement

FOKUS

Det siger **fremtids-forskeren**

Dansk PersonTransport har talt med en fremtidsforsker for at blive klogere på, hvad fremtiden kan bringe inden for persontransporten.

Af: Marie Brask ··· Foto: Fremforsk

Fremtidsforsker Marianne Levinsen er forskningschef i Fremforsk, der laver undersøgelser, holder foredrag, udgiver bøger og artikler om fremtiden inden for f.eks. arbejdsmarked, shopping, sundhedsvæsen og transport.

"Det er afgørende at signalere, at man har styr på sikkerheden og hygiejnen også i fremtiden som vognmand," siger Marianne Levinsen, der er fremtidsforsker, til vores spørgsmål om, hvad der er vigtigst for vores medlemmer, efter coronakrisen er drevet over.

"Den generation, der vokser op nu, vil være meget bevidste om hygiejne og smitte i mange år frem, så det er vigtigt at arbejde med, hvordan man imødekommer det. Det er vigtigt, at man fortæller, hvad man gør for at gøre det sikkert. Om 10 år vil det naturligvis se anderledes ud, og vi vil ikke være så hysteriske, som vi er nu, men så vil udviklingen også have ændret sig, så man har lavet nye busser, der tager højde for nye epidemier. Lige nu har vi måttet omstille os fra 0 til 100, fremover bliver det en integreret del".

Marianne Levinsen understreger, at det gælder alle former for persontransport; man skal gøre alt for, at kunden føler sig tryg ved at sætte sig ind i taxien, bussen eller liftvognen.

En anden ting, som Marianne Levinsen fortæller, var en vigtig parameter allerede inden coronakrisen: Fokus på den klimavenlige og grønne rejse. Mange er allerede i gang med at omstille deres forretning til den grønne omstilling, og det er ifølge Marianne Levinsen den helt rigtige vej at gå.

> ***"Man skal holde vejret og arbejde på at blive bedre og bedre og være klar, når ketchup-proppen ryger af igen"***
>
> Marianne Levinsen, fremtidsforsker

Digitale arbejdspladser

"Desværre ser det sort ud med pendlingen," siger Marianne Levinsen. "Jeg forudser flere hjemmearbejdspladser, hvor der er mulighed for det. På grund af bekymring for smitte tager flere og flere også bilen, og når først folk har sat sig i bilen, er de svære at få ud igen. Det er desværre ikke gode nyheder for persontransporten," siger Marianne Levinsen og fortsætter:

"En anden ting er, at der vil være færre konferencer, møder og rejser, fordi denne periode varer så længe, at man er nødt til at finde en anden måde at løse tingene på. Det vil medføre, at vi efter krisen vil være mere afklarede på, hvornår vi virkelig har brug for at mødes, og hvornår det kan klares digitalt. Der vil dog være nogle steder, hvor folk vil prioritere det fysiske møde, hvor det er vigtigt, at man taler sammen og hører det samme budskab samtidig, men det kommer ikke tilbage på samme måde, og det varer et stykke tid, før vi kommer op igen."

"Folk er bekymrede i forskellige grader, og man skal som vognmand imødekomme de forskellige typer af bekymring, og man skal se på, om der er nogen steder, man kan træde til. For eksempel kan man i den kollektive trafik genoplive servicebussen der er målrettet de ældre, og i turistbustrafikken kan man fokusere på ture ud i lokalområdet, hvor både selve bustransporten og de omgivelser, man befinder sig i, opleves som sikre og trygge," siger Marianne Levinsen.

Ketchup-proppen kommer af

"Så snart der kommer en sikkerhed med en vaccine eller lignende, vil folk i forskellig grad tage revanche. Det er meget forskelligt, afhængigt af hvem man er, hvor meget revanche man tager, men ud fra min erfaring er folk blevet trætte af at begrænse sig, og de vil ud og væk og se noget andet – men der vil hele tiden være fokus på hygiejne, også bagefter," siger Marianne Levinsen og spår, at håndspritten i det offentlige rum er kommet for at blive, men at mundbindene forsvinder, når smitten er væk. Det kan dog være, nogle vælger at beholde det, ligesom man har set i Asien.

Fremtidsforskeren bliver spurgt meget om forudsigelser både under og efter corona, og hun ser mange virksomheder og tendenser, der pludseligt ændrer sig, og især brancher, der rammes ekstremt hårdt, fordi det er alle ting, der er ændret: skole, arbejde, fritid.

Til Dansk PersonTransports medlemmer siger Marianne Levinsen:

"Man skal holde vejret og arbejde på at blive bedre og bedre og være klar, når ketchup-proppen ryger af igen. Men det er bestemt ikke nemt."

Fremtidsforskerens råd til persontransporten:

Fremhæv, det er grønt/klimarigtigt

Fremhæv prisen

Fremhæv sundhed/hygiejne

40% rabat på færger i Norge og enkel administration

Din virksomheds transport må aldrig blive et forhindringsløb. Hverken ude på vejene eller hjemme på skrivebordet. Hos BroBizz kan vi tilbyde en skræddersyet tollingløsning til kørsel på det meste af europakortet. Kører I for eksempel nordpå, kan vi hjælpe med en Norges-aftale, der sikrer jer rabat og nem administration på færgeruter i Norge.

Se alt det, vi kan tilbyde dig som erhvervskunde på brobizz.com/erhverv
– eller ring til os allerede i dag på tlf.: +45 7020 7049

Bro Bizz

FOKUS

Dansk PersonTransport har spurgt nogle af hovedaktørerne inden for dansk turisme, oplevelses- og fritidsliv om tiden midt i corona, og hvad de spår for deres branche efter krisen.

Af: Marie Brask ··· Foto: Xxxxxxx

Horesta: **Med samarbejde og fokus på tryghed kommer vi videre**

Politisk direktør i Horesta Kirsten Munch Andersen mener, at samarbejde mellem Horestas og DPT's medlemmer kan være en del af løsningen.

Coronakrisen ramte Horestas medlemmer først, forklarer politisk direktør i Kirsten Munch Andersen:

"Vi fik afbuddene først. Vi er blandt dem, der blevet ramt hårdest i forhold til restriktioner. Turismen og oplevelsesbranchen bliver ramt i længst tid, for man kan ikke bare få udenlandske gæster tilbage eller stable en messe på benene. Lige nu skal vi bare sørge for, at Danmark tager ud og oplever i Danmark. Men så snart grænserne åbner, kigger vi mod udlandet. Først nabolandene og så længere væk. Horesta har lavet mærket safe-to-visit for at signalere corona-sikre steder".

Nattelivet

Det lukkede natteliv har naturligvis haft store konsekvenser for Horestas medlemmer, men Kirsten Munch Andersen er fortrøstningsfuld og mener, at nattelivet altid vil være der i en eller anden form:

"Jeg tror, at man skal forstå, at mennesker har behov for at mødes og more sig. Det kan man se efter sommerferien, hvor fester er fortsat på trods af, at barerne har været lukket. Man skal se de etablerede barer og restaurant-miljøer som en del af løsningen i stedet for problemet. Folk går ud og spiser og fester uanset hvad, så derfor er det bedre, at de gør det hos os under kontrollerede forhold," mener Kirsten Munch Andersen og understreger, at det sundhedsmæssigt giver mening, at barerne kan have åbent efter 22, hvis dørene lukkes for nye gæster der, og dét skal der som et minimum åbnes for igen. Den fuldkomne lukning af hele nattelivet klokken 22, mener hun, er for voldsom og tilføjer, at de trods alt har oplevet en stigning i lysten til at tage ud og spise - og ud at opleve i Danmark.

Taxi- og turistbusbranchen

Kirsten Munch Andersen mener, at samspillet mellem deres medlemsvirksomheder og taxibranchen hænger uløseligt sammen, for det er hele oplevelsen for kunden, der tæller:

"Det er et usandsynligt vigtigt samspil, der er mellem taxierhvervet og oplevelsesbranchen. Det er nemlig oplevelsen fra start til slut, der tæller. Hvis ikke der er nok taxier, og transportmuligheden mangler, så kan f.eks. den udenlandske gæst ikke nå mødet eller 50-års fødselsdagen og derfor ikke få en god afslutning".

Også turistbusserne spiller en vigtig brik for Horestas medlemmer, og Kirsten Munch Andersen opfordrer til samarbejde busvognmænd og Horesta-medlemmer imellem:

"Turistbusserne er noget af det, der er rigtig hårdt ramt, da de ofte er knyttet til større begivenheder. Det bliver et langt og hårdt træk at komme tilbage, men det skal vi klare i fællesskab. Vi skal kunne stable nogle events på benene med store begivenheder, hvor der stadig er sikkerhed og en tryg oplevelse, fra de tager afsted hjemmefra, til de er hjemme igen. Vi skal have kommunikeret, at det kan gøres sikkert og på en god måde", siger hun og afslutter:

"Vi er allesammen ramt hårdt i oplevelsesbranchen, og nu handler det om overlevelse og om, at vi skal holde sammen. Vi skal blive ved med at fortælle om den store værdi, vi skaber - både for danskerne og økonomien. Vi har et godt samarbejde, og det skal vi fortsat have fokus på".

Horesta er brancheforeningen for hotel-, restaurant- og turismeerhvervet med omkr. 2000 medlemmer.

Danmarks Rejsebureau Forening (DRB) er brancheforeningen for danske rejsebureauer med ca. 100 medlemmer.

Rejsebranchen: **Fokuser på de nære destinationer og den grønne transportform**

Adm. dir. for DRB Lars Thykiær spår, at vi kigger ind i et anderledes rejsemarked efter coronakrisen, hvor de nære destinationer, sikkerheden mod smitte og den grønne transportform kommer i højsædet.

"Vi tror, der måske er 20-30%, der ikke kan vente og vil rejse med det samme, når de kan. Så er der 60%, der er en tvivlergruppe, som lige vil se det an. De sidste 20% vil overhovedet ikke rejse, der skal der gå flere år," spår administrerende direktør for Danmarks Rejsebureau Forening (DRB) Lars Thykiær.

"Det gode for busrejserne er, at det er de tættere rejser, der bliver populære i modsætning til det at rejse fjernt. I 2021, når der er fundet en vaccine, og vi er kommet i anden halvdel af 2021 eller måske i 2022, så får vi et rejsemarked, der er noget andet og mindre", siger Lars Thykiær og tilføjer, at mange af deres medlemmer ruster sig til krisen ved at fokusere på det nære som rejser i EU. Steder, der er spændende, men som man ikke har prøvet før såsom hovedstæderne i Italien, Spanien, Polen eller Tyskland. Han tror, at folk i højere grad selv vil arrangere deres rejser, og at der vil være en grad af flytning fra et transportmiddel til et andet:

"Der er nogen, der flytter over i egen bil, så de slipper for lufthavnen og for mundbind og på den måde har deres egen lille rejsebobble. Så opleves det mere sikkert".

Grønt og nært

"Jeg synes, at man som turistbusvognmand skal finde nye rejsemål inden for EU. Så hvis man har gode idéer til steder, så er det bare at komme med forslag til rejsebureauerne. Alle gode forslag skal på banen nu angående EU-destinationer", opfordrer Lars Thykiær.

Det samme gælder at tænke så grønt som muligt. Allerede inden coronakrisen oplevede hans medlemmer en stigende efterspørgsel på grønnere rejser, og han mener, at folk vil forvente, at det efter coronakrisen er så grønt, som det kan lade sig gøre:

"Når folk ikke flyver længere, så bliver det skibe, bus og tog. Det er vigtigt at have det argument, at transportformen er grønnere – så få fat i de busser, der skal til, så man kan køre bæredygtigt. De vigtige parametre i den nye verden efter corona bliver bæredygtighed og sikkerhed," fastslår han.

DGI: **Vi er afhængige af, at I er der, når vi er ude af det her**

DGI's administrerende direktør Jens Otto Størup holder skruen i vandet i det danske idrætsliv og slår to streger under, at turistbusserne er uundværlige.

Træning, kampe, konkurrencer og events blev aflyst på stribe, da DGI sammen med resten af Danmark måtte lukke ned. Selv om de skiftende corona-restriktioner muliggør noget træning og nogle konkurrencer, så er stævnerne og de store samlinger, som de plejer at tjene penge på, ramt. Den daglige drift kører, fortæller adm. dir. for DGI Jens Otto Størup, og de kan holde tingene i gang, men det kunne være rart med mere. Når spørgsmålet kommer til events og stævner både nu og efter corona, mener han, at man bør finde en mellemvej mellem forholdsregler og afholdelser:

"Vi taler løbende med myndighederne om, at der er en mellemvej mellem at lukke noget ned og holde åbent. Man kan godt med praktiske regler og retningslinjer holde det i gang forsvarligt. Det går ikke at lukke det hele ned, der er en anden vej, der er fornuftig."

Turistbusserne

Man ville slet ikke kunne afvikle større events og stævner uden turistbusserne. Vi er afhængige af dem, mener Jens Otto Størup og uddyber:

"Praktikken ville falde igennem, og man ville slet ikke kunne håndtere større stævner med f.eks. shuttles mellem 7-8 haller som i Tornby Cup. Folk ville slet ikke turde kaste sig ud i det, for turistbusvognmændene har også en sikkerhed i, at de er professionelle og har de rigtige forsikringer."

"Når man skal have et stævne af den størrelse som også f.eks. Dana Cup, ville det ikke kunne afvikles, hvis vi ikke have en professionel vognmand, der kunne få det til at køre rundt," siger han og opfordrer vognmændene så vidt muligt til at hænge i: "Vi er afhængige af, at I er der, når vi er ude af det her."

DGI er en nonprofit-organisation for at styrke motion og breddeidræt med flere end 6.400 foreninger og 100.000 frivillige.

FOKUS

Hvordan får vi vores kunder tilbage?

Coronakrisen har medført et drastisk fald i antallet af kunder i busserne. Fynbus har brugt et adfærdsbureau til at kortlægge problemerne og komme med konstruktive råd til, hvad de kan gøre på den korte, mellemlange og lange bane. Mange af rådene kan bruges af hele persontransportbranchen.

Af: Marie Brask ··· Foto: Fynbus

Hvordan får vi buspassagererne tilbage i busserne både under og efter coronakrisen? Det spørgsmål stillede Fynbus tidligt i krisen og fik adfærdsbureauet WElearn til at analysere situationen nu, under anden bølge og på lang sigt. Konklusionerne fra undersøgelsen har givet Fynbus konkrete håndtag at trække i allerede tidligt under coronakrisen. Mange af konklusionerne vil man med fordel lade sig inspirere af i alle sektorer inden for persontransporten.

"Vi har alle sammen skullet ændre adfærd i forhold til vores privatliv og arbejdsliv – og i forhold til vores transportbehov. Ingen har kunnet kende konsekvenserne af corona, og hvor lang tid det vil vare, så der er en masse usikkerhed," siger adm. dir. i WElearn Henrik Dresbøll og fortsætter: "Det, der boner rigtigt kraftigt ud, er at synliggøre, at vi har den adfærd, der skal til. Så i stedet for at prioritere i store kommunikationskampagner, så handler det om at være tæt på sine kernekunder og der, hvor adfærden er, og at synliggøre, at man tager det seriøst. Det er dér, man skal lægge pengene."

Synlighed med hygiejnen

Synlighed inden for hygiejne er den helt store driver både under og efter coronakrisen, konstaterer rapporten, som WElearn har lavet for Fynbus. Det skal være tydelig kommunikation, der er simpel, gentagende og positiv. Kommunikationen skal ikke gøre problemet større, end det er, og centrale pointer skal gentages. Samtidig skal det også være synligt, at der bliver gjort hyppigt rent, for en kunde kan ikke se på en knap, om den er rengjort for en time siden eller for 24 timer siden. Det kan man f.eks. gøre ved at hænge sedler op, hvor man kan se, hvornår bussen sidst blev rengjort i stil med, hvad vi kender fra offentlige toiletter. En tredje meget vigtig ting er, at chaufføren skal gå forrest. Folk vil gerne rette ind og følge autoriteterne, så det er vigtigt at klæde chaufføren rigtigt på med klare anvisninger for afspritning m.m. og præcise retningslinjer for kundekommunikation. Med rene og velholdte omgivelser oplever folk tryghed, og samtidig er der også en tendens til, at de sviner mindre selv. Her påpeger analysen, at busser, der f.eks. kører med krøllede papirprint om corona-tiltag klæbet op med tape på dørene netop sender de forkerte signaler.

→

Det kan vi lære af WElearns analyse

WElearn har udarbejdet "win back"-strategier til den korte, mellemlange og lange bane. De fleste af rådene kan overføres til flere af sektorerne inden for Persontransport, så det er bare at plukke, hvad man kan bruge.

På den korte bane

- **Fysisk rent:** Rene og velholdte omgivelse medfører tryghed og gør, at folk sviner mindre.
- **Vi lytter til jer:** Kunderne skal føle sig hørt, og selskaberne skal vise det i deres kommunikation.
- **Nudging:** Skab rum og afstand med afspærring af sæder og albuevenlige stopknapper.
- **Chaufføren:** Klæd chaufføren ekstra godt på med klare anvisninger og retningslinjer for passagerkommunikation.

På den mellemlange bane

- **Kerneproduktet:** Tydeliggør, at kerneproduktet er i orden. Selv om ydelsen ikke er blevet forringet, kan kunderne opfatte det sådan.
- **Social norm-tilbud:** Vis, at jeres transportform er en unik mulighed for at rejse i grupper. "Man hygger sig allerede i bussen".
- **Partnerskaber:** Der går tid, før vi når normalen, så prøv at skræddersy rejsetilbud og produkter: Lav partnerskaber med turistforeninger og arrangører af f.eks. festivaler og events.
- **Nyheds-effekt:** Promover jeres små initiativer og opdateringer, det gør en stor forskel for kernebrugerne.

På den lange bane

- **Den grønne vinkel:** Fremhæv det grønne ved at tage bussen, hvor meget CO_2 man sparer, og lav store kampagner ved nye, miljørigtige busser.
- **Kreativitet:** Tænk ud af boksen og væk fra klicheer. Spil f.eks. på, at med bussen kan du have det meste med: "Her er plads til kontrabassen og det gode humør".
- **Vis taknemmelighed:** Når samfundet er åbnet igen, så sig tak til dem, der har holdt ved. Det vil også få dem på vippen til at blive. "Vi takker kunderne for at have været socialt ansvarlige"-kampagne.
- **Prisregulering:** Flere passagerer, især de ældre og sårbare, vil være bekymrede for at rejse i myldretiden. Her kan det være en idé at tilbyde rabat på rejser i hverdage uden for myldretiden for at dæmme op.
- **Mobilisering:** Efter corona kommer der til at være nye krav til mobilitet, og her er det vigtigt at udvikle og informere om fleksible rejsetilbud, hvor bussen er et led af en længere tur fra A til B.

”Det, der boner rigtigt kraftigt ud, er at synliggøre, at vi har den adfærd, der skal til”

Henrik Dressbøl, WElearn

CASE

NT: **Ikke noget ”normalt niveau” før slut 2021**

”Kunderne i den kollektive trafik har i høj grad forholdt sig til sundhedsmyndighedernes anbefalinger og undgår i vid udstrækning at anvende den kollektive trafik. Det betyder, at vi i øjeblikket ligger omkring indeks 70 sammenlignet med passagertallene sidste år. Det siger næsten sig selv, at opfordringen til hjemmearbejde påvirker antallet af pendlerture negativt, ligesom lukningen af barer og restauranter efter kl. 22 påvirker antallet af kunder i vores aften- og natbusser tilsvarende,” fortæller Thomas Eybye Øster fra Nordjyllands Trafikselskab om tiden under corona. Den samlede nedgang i kunder gør naturligvis ondt, og Thomas Eybye Øster er både fortrøstningsfuld og realistisk:

”Vi har naturligvis en tiltro til, at vi over tid vil være i stand til at få vores kunder tilbage. Der er dog ingen tvivl om, at mange tidligere kunder er blevet skubbet over i andre transportformer, og her er specielt salget af biler og elcykler jo steget markant de seneste 8 måneder. Disse kunder bliver meget svære at få tilbage i den kollektive trafik, og erfaringsmæssigt er der nok en 5-10%, som vi aldrig ser igen. Vi har ingen forventning om at være tilbage på et ”normalt niveau” før tidligst ved udgangen af 2021,” siger Thomas Eybye Øster direktør i NT.

Tak til chauffører og vognmænd

Thomas Eybye Øster fremhæver chaufførerne som en del af løsningen til at få kunderne tilbage i busserne:

”Det er naturligvis afgørende, at vores samarbejdspartnere retter sig efter retningslinjerne fra sundhedsmyndighederne, og det har vi haft god erfaring med. Chaufførerne er i høj grad ansigtet udadtil på den kollektive trafik og er derfor, sammen med vognmændene, også ambassadører for, at den kollektive trafik fremstår tryg og sikker for vores kunder. Derfor har vi også brugt mange kræfter på at informere vores vognmænd og chauffører løbende for at sikre, at de føler sig godt klædt på i forhold til den rolle,” siger Thomas Eybye Øster og slutter af med at takke både vognmænd og chauffører for det gode samarbejde.

CASE

Kombardo Expressen: **Problem med uklare regler**

”Coronaen har især været svær, fordi der kommer uklare regler: Vi har hele tiden selv skulle tolke på dem og få dem sat om til noget brugbart. Det er også et problem, at reglerne bliver udstukket kl. 16 fredag og træder i kraft fra mandag kl. 8. Jeg synes dog, at busbranchen har været utroligt fleksible i håndteringen af de skiftende regler. Vi har tilpasset os og prøvet at spille inden for målskiven,” fortæller direktør for Herning Turist Ronny Gasbjerg.

”Jeg er i bund og grund stolt af busbranchen. Jeg synes, hele branchen har holdt hovedet koldt, samarbejdet på kryds og tværs. Jeg tror, det på dén måde har været godt for branchen. ”

Flere Danmarksrejser

”Jeg tror, vi kommer til at se ind i et andet rejsemønster end det, vi er kendt med. Jeg tror, at mange af de spontane rejser forsvinder. Det bliver mere velovervejede rejser, og når den enkelte nu har set, at det ikke er nødvendigt, at vi rejser til Malaga fire gange om året, finder man måske på noget andet. Der kommer nok nogle flere rejser rundt i Danmark, for kan det være, vi begynder at få øjnene op for nu, at vi godt kan holde en fantastisk ferie på Samsø, Møn eller i Horsens,” siger Ronny Gasbjerg.

CASE

Flixbus: **Der vil altid være brug for professionel og serviceminded persontransport**

"Det er tydeligt, at befolkningen har fået frygt for at rejse/færdes blandt andre mennesker, og vi ser en stor nedgang i ”weekend-turisme” til storbyerne. Folk tager ikke spontant til København eller Aarhus p.t.,” fortæller Allan Klose Bak, Flixbus’ landechef i Danmark og fortsætter:

"Vi er fortrøstningsfulde omkring det, at kunderne kommer tilbage, når politikkerne stopper med at fraråde al brug af kollektiv trafik, for vi har stadig et konkurrencedygtigt og komfortabelt produkt og skal fastholde vores i forvejen gode kvalitet og hygiejne. Vi skal sikre fortsat høj professionalisme hos chaufførerne, det være sig alt fra venlig kundebetjening, personlig hygiejne, korrekt og ”pletfri” uniformering, glidende og sikker kørsel – være i øjenhøjde med gæsterne.”

Allan Klose Bak slutter af med et optimistisk budskab til Dansk PersonTransports medlemmer:

”Hæng i og hold ud, der vil altid være brug for professionel og serviceminded persontransport, vær omstillingsparate, og tilpas jeres forretning.”

Kerneproduktet er det samme – men tilpasset
Det er tilsvarende vigtigt at vise, at kerneproduktet er det samme: Pålidelig, sikker transport. Selv om kvaliteten af produktet er den samme, skal man undgå, at kunderne føler corona-tiltagene som en forringelse af produktet. Det kan man gøre ved med kampagner med "vi her er som før", "vi kører dig stadig fra A til B til tiden" eller "vi har plads til dig i bussen". Netop det sidste med pladsen er vigtigt. Her er det en god idé med det, man kalder "nudging", der skaber rum og afstand. Det kan f.eks. gøres med afspærrede sæder, afmærkning i gulvet eller afskærmning af sæderne, der normalt er til pensionister eller dårligt gående, så særligt sårbare oplever, at det er trygt at tage bussen. Samtidigt er et vigtigt at sørge for, at der rent faktisk er plads nok i busserne. Her kan man som rutebus-selskab f.eks. hyre turistbusser ind på særligt travle afgange og ruter.

Coronaen med i vognen
WElearn udarbejdede for Fynbus forskellige konkrete råd at følge på kort, mellemlang og lang sigt, som taxi, offentlig kørsel og turistkørsel også kan få glæde af. Det er alt fra den relativt lavthængende frugt, det er at skifte knapperne i busserne, så man kan trykke dem ind med en albue og ikke behøver at bruge fingrene, at sørge for der står spritdispensere til rådighed - og på alle måder indgyde til, at myndighedernes retningslinjer bliver overholdt. Samtidig vil det være klogt her under anden bølge at udvise forståelse for coronatræthed, og at det kan være svært at overholde coronarigtig adfærd. (F.eks. kan det være, der er pensionister, der stadig vil betale med kontanter). Vi har coronaen med i vognen noget tid endnu, så for at få kunderne til at komme tilbage eller blive i busserne, skal vi have det lange lys på og signalere, at vi er klar, ansvarlige og forstående.

WElearn spurgte 400 kunder om deres brug af Fynbus under corona

76% har en god coronaadfærd, hvilket desværre gør, at mange bliver hjemme og undgår offentlige rum – også bussen.

71% har fundet alternative transportformer – særligt bil og cykel.

40% er bekymrede over, om bussen overholder de genelle retningslinjer.

99% mener, at Fynbus har været klar i deres kommunikation.

69% af de studerende har ikke haft samme behov for transport.

28% er meget bekymrede for smittefare i kollektiv transport og har stor tillid til, at myndighederne, herunder busserne, følger retningslinjerne.

48% er ikke bekymrede for smittefare i kollektiv transport og har ret stor tillid til, at myndighederne, herunder busserne, følger retningslinjerne.

17% er meget bekymrede for smittefare i kollektiv transport og har ret lav tillid til, at myndighederne, herunder busserne, følger retningslinjerne.

11% er mindre bekymrede for smittefare i kollektiv transport og har lav tillid til, at myndighederne, herunder busserne, følger retningslinjerne.

CASE

Movia: **En indsats, vi som branche kan være meget stolt af**

"Adm. dir. i Movia Dorthe Nøhr Petersen fortæller, at løbet af coronakrisen har Movia oplevet kundetal, der svinger, og i uge 40 var de nede på 68% af det budgetterede niveau for efteråret. Hun vurderer, at vi skal på den anden side af 21-22, før kundebilledet bliver normalt igen, men at i mellemtiden fortæller kundefeedback, at kunderne generelt føler sig trygge ved at bruge kollektiv transport.

"Generelt er adfærden i den kollektive transport en væsentlig faktor for at undgå smitteoverførsel og spredning. Derfor er det relevant at overveje indretningen af transportmidlerne bl.a. ift. kontaktflader såsom; stopknapper, døråbnere, håndtag og holdestænger og remme, samt at overveje, om nogle af de løsninger, vi har iværksat under Covid19 kan være kloge at fortsætte med at have også efter pandemien," siger Dorthe Nøhr Petersen.

Tak til operatørerne
"Movias operatører i rute- og flextrafikken har leveret og leverer en stor indsats under coronapandemien, hvor mange nye tiltag implementeres med kort varsel. Det betyder, at branchen kan tilbyde kunderne stabil og sikker kollektiv transport og gode trygge arbejdspladser for medarbejderne. Det er en indsats, vi som branche kan være meget stolt af," fortæller Dorthe Nøhr Pedersen og understreger, at Movia lægger meget stor vægt på det gode samarbejde med vognmændene hver for sig. Men at krisen også har vist, at der kan løses rigtigt mange fælles opgaver fælles i regi af Movia og DPT og Movia, DPT og 3F.

Afslutningsvis opfordrer hun den enkelte vognmand til at indstille sig på, at pandemien bliver langvarig: " Det er derfor vigtigt, at den enkelte vognmand gennemtænker sine arbejdsgange og informationsprocedurer, så risikoen for smittespredning på arbejdspladserne bliver minimeret, og så det er muligt fortsat at holde et højt informationsniveau til alle medarbejderne. Det vil bidrage til at gøre branchen både modstandsdygtig og parat til hurtig og effektiv krisehåndtering også i den kommende tid."

FOKUS

Der skelnes i dansk turisme mellem forretningsområderne kyst- og naturturisme, storbyturisme og erhvervs- og mødeturisme. Det er alle tre typer af turisme, der er lammet i Danmark. Her prøver Mobilitet at se på, hvilke initiativer der tages for at genoprette turismen, og vi hører hvad Visit Denmark oplever, og hvad de vil gøre. Og hvordan det ser ud hos turistbusmedlemmerne i Dansk PersonTransport.

Af: Marie Brask ··· Foto: iStock

Genstartsteam for turisme og oplevelses-økonomi

Regeringen nedsatte i august otte genstartsteams, der skal komme med forslag til at genstarte og understøtte dansk eksport under og efter coronaen. Et af dem er teamet for turisme og oplevelsesøkonomi med fhv. dir. for Tivoli Lars Liebst som formand.

Hovedstaden tilbage som rejsemål
Blandt andet restauranter, butikker og events i hovedstaden lider meget under coronakrisen, og et København uden turister vil medføre tomme lejemål og økonomiske tab.

Markedsføring af Danmark som turistmål
Flere danskere skal holde ferie Danmark, og man skal prøve at få udenlandske turister tilbage.

Stå sammen i Norden
Danmark skal slå sig sammen med de øvrige nordiske lande i en markedsføring til f.eks. kinesiske og amerikanske turister.

Bygge videre på turismeprodukt
Coronasommeren har vist, at turismen uden for de større byer vendte hurtigere tilbage, så der skal skabes et fokusområde på kyst- og naturturisme.

Bæredygtig turisme
Der kommer en øget efterspørgsel på grøn turisme, og med regeringens ambition om en 70% reduktion af CO_2-udledningen, skal der fokuseres på bæredygtige produkter.

Sænk moms på hotel og restauration
Danmark har i dag 25% moms på turismeprodukter som hotel og restauration, mens man i Tyskland midlertidigt har sænket denne moms til 5% for at imødekomme turismen.

Regeringens genstartsteam for turisme præsenterede i september deres bud på, hvordan man kan få turismen i gang igen.

Det siger nordeuropæerne

Svar fra godt 84.000 respondenter i 11 nordeuropæiske lande viser, at 78% forventer igen at rejse som sædvanligt. Dertil svarer 44%, at de foretrækker kun at rejse inden for Europa, mens 42%foretrækker et naboland.

Kilde: Nina Azoulay, Nordea Invest

FN's turismeagentur: Det kan tage op til 4 år

Ifølge FN's turismeagentur UNWTO forventes det, at rejsemarkedet vil se anderledes ud allerede i 2021. Det er forventningen, at rejsebegrænsningerne i stigende grad hæves, og en forventet vaccine og bedre behandling af corona-patienter vil øge tilliden til igen at rejse ud. Alligevel venter UNWTO, at det vil tage turistindustrien mellem 2,5 og 4 år at nå samme niveau som 2019.

Kilde: Nina Azoulay, Nordea Invest

Jan Olsen, administrerende direktør i VisitDenmark

> *”Vi ser ikke, at folk ikke vil drømme og opleve noget nyt, men at det måske skal ske på en anden måde”*
>
> Jan Olsen, VisitDenmark

”Normalitet vil opstå stille og roligt”

Af: Marie Brask ··· Foto: Visit Denmark

Den administrerende direktør i VisitDenmark tror på, at turismen kommer stille og roligt igen efter corona, og at persontransporten skal gå efter at skabe tilbud, målgrupperne ikke kan sige nej til.

”Lige i øjeblikket monitorerer vi, og der er ikke ret meget rejsesøgning; det ligger nede på ikke engang index 20,” fortæller den administrerende direktør for VisitDenmark Jan Olsen på en dag, hvor hele verden ikke var blevet orange endnu.

”Booking-frekvensen har ændret sig siden før corona-pandemien. 60-70% af turisterne booker inden for de sidste 14 dage før afrejsen til Danmark, fordi de er usikre på, om de kan komme afsted. Før var det f.eks. 37% af tyskerne, der bookede inden for de sidste 14 dage før afrejsen til Danmark, nu er det 59,3%.

For italienernes vedkommende var det sidste år 23,5%, der bookede inden for de sidste 14 dage. I år er det steget til 66%. Der er også sket en adfærdsændring; vi ser, at folk gerne vil ud i landet, og de foretrækker at køre i bil. Vi lukker os sammen om familien og venner, og hvor der færre mennesker,” siger Jan Olsen.

Efter corona

Han tror på, at en normalitet vil opstå stille og roligt, når grænserne begynder at åbne igen. De lange ture vil dog være længere om at åbne op:

”At leve er at rejse, vi ser ikke, at turisterne ikke vil drømme og opleve noget nyt, men at det måske skal ske på en anden måde. Der skal være en sikkerhed for, at det ikke bliver aflyst, og at der er styr på smitte-foranstaltninger, at der er rent osv. Folk er fokuserede på, at det er sikkert og rart,” siger Jan Olsen og fortæller, at de i VisitDenmark nu prøver at holde sig klar til at komme ud og markedsføre Danmark igen:

”Vi står som en hest i startboksen, men smider ikke gode penge efter det nu. Vi måler og vejer alt, og så holder vi lige ved på de sociale medier og venter.”

Jan Olsens afsluttende opfordring til persontransportens vognmænd er, at de skal prøve at udvikle nogle produkter sammen med andre til visse dele af danskerne og gå efter det: ”At skabe tilbud, så kunden får en oplevelse af, at det her er jeg lige nødt til at prøve eller gøre.” •

VisitDenmark

VisitDenmark er den nationale turisme-organisation, der arbejder med international markedsføring af Danmark som rejsemål. VisitDenmark er tilknyttet Erhvervsministeriet, og bestyrelsen udpeges af ministeren.

VisitDenmark har tre mål:

1: International markedsføring
Markedsføring og branding for at udvikle nye markeder og vedligeholde eksisterende i samarbejde med turismens aktører.

2: National og international koordinering
Koordination af væsentlige internationale aktiviteter til markedsføring af Danmark – turisme, oplevelser og branding – som medfinansieres af offentlige ydelser.

3: Viden og analyser
Indsamling af viden og udarbejdelse af analyser om Danmark som turistmål for at formidle det til offentligheden.

Det siger turistbus-medlemmerne

Hvordan ser corona-pandemien ud i vognmandsvirksomhederne? Mangler der hjælpepakker, og hvad kan man gøre for at komme i gang i tiden efter corona? Mobilitet har talt med fire turistbusvognmænd.

Nedgangen i turistbusbranchen har i den grad været til at føle på. Et billede, der også tydeligt ses blandt de fire vognmænd, Mobilitet har talt med. Kurt Jensen fra Haarby Turist fortæller, at de har mistet 80% af deres omsætning, og at ingen anden kørsel er mulig, fordi mere eller mindre alt bliver aflyst. Henning Wulff fra JumBus fortæller, at de kører virksomheden så normalt som muligt, men at de også har mistet mange ture. Det samme er tilfældet i Ansager Turist, hvor Lars Østergaard oplyser, at de fortsat udelukkende lever af turistkørsel med egne udflugter, ”selv om aflysningerne fylder mere end tilmeldingerne for tiden”.

Thomas Kagan fra Kagan’s Turist har måttet skære helt ind til benet og afskedige alle mand, men giver ikke op og prøver at tænke nyt:

”Naturligvis kigger vi på andre områder, hvor vi ikke har været aktive før. For eksempel studieture for unge mennesker, fordi vi kunne forestille os, at de kunne være et marked. Tidligere har de jo rejst rundt alle steder i verden, og det er der jo en naturlig årsag til, at de ikke kan længere. Men så er det oplagt, at de tager turistbussen!”.

Hjælpepakkerne

Hjælpepakkerne har selvsagt været fuldstændig uundværlige for Dansk PersonTransports turistbusmedlemmer. Alle, som Mobilitet talte med, har søgt:

”Jeg har søgt alle tre og fået dem og kunne ikke overleve uden”, fortæller Thomas Kagan. Han har lige søgt hjælpepakken for juli-september og fortæller:

”Hvis vi får den hjælpepakke, og den pakke i øvrigt danner præcedens for fremtidige tildelinger, kan vi klare os igennem, men det er under forudsætning af, at pakkerne fortsætter”.

Lars Østergaard fra Ansager Turist fortæller, at de har fået lønkompensationspakken til deres hjemsendte medarbejdere, og de har fået hjælpepakken til de faste udgifter samt de 23.000 til selvstændige.

”Det har været en enorm stor hjælp, og pengene kom hurtigt”.

Anden bølge

I tiden, mens vi venter på vaccinen, forsøger de fleste at holde sig klar og forberede sig så godt som muligt, mens de venter og ser.

”Vi har arrangeret flere rejser rundt i Danmark til næste år, og så venter vi med at kigge på udlandet, til vi er ovre krisen.”, siger Henning Wulff, og det er helt i tråd med, hvad de andre turistbusvognmænd planlægger. Lars Østergaard fortæller f.eks,. at han også sørger for at stå klar med udflugter først i Danmark og senere i Europa:

”Jeg kan se, at gæster venter på at kunne komme på busture igen, så det er meget positivt at mærke. Vi har en fantastisk booking af ture til næste år – vi er oppe på godt og vel 100% af vores ture, og nogen vælger at forlænge ture eller lave flere. Det er, fordi folk hungrer efter at komme ud,” siger Lars Østergaard, der bruger denne tid på at opsøge foreninger og pitche idéer og ture, og han siger, at tendensen er, at folk meget gerne vil ud at rejse.

Kurt Jensen fortæller, hvordan han holder alle forbindelser åbne - og kundeplejen ved lige:

”Vi holder en god dialog med vores hjemsendte chauffører, så vi forhåbentlig har dem igen, når vi kommer tilbage. Mange af dem har dog allerede fået nyt arbejde. Vi har også valgt ikke at opkræve gebyr ved aflysninger. Alle kunder, der havde forudbetalt, har fået alle deres penge tilbage. Med dét tror vi på, at vores kunder ved, hvor vi er, når krisen er ovre”. •

FOKUS

Taxibranchen er hårdt ramt på manglende turisme, forretningsrejser og natteliv. Flere holder skindet på næsen ved kontraktkørsel og ved, at vognmændene sætter sig ind i vognene og kører selv. Mobilitet har talt med fire vognmænd for at se, hvordan de står igennem krisen, og hvad de planlægger at gøre fremover.

Bølgegange i Esbjerg Taxa

Af. Marie Brask ··· Foto: Privar

Direktøren for Esbjerg Taxa Torben Kirketerp håber på et godt vinterhalvår i 2020, men der er mange parametre, der skal gå op, hvis der skal komme ro på bølgegangen for taxabranchen.

”Den gode nyhed er, at vi ingen problemer har med at betjene kunderne. Der er ingen, der venter på taxier,” åbner Torben Kirketerp, der er formand for Esbjerg Taxa, galgen-humoristisk. Men sandheden er, at for vores virksomhed som for alle andre for tiden, kan coronakrisen i den grad mærkes på omsætningen:

”Vi var på et tidspunkt nede på 20% af det normale, men så rettede det sig op over sommeren og kom op på index 70. Så kom mundbindene og reglen om, at nattelivet skal lukke klokken 22 og gav os endnu et dyk. Vi er slet ikke tilbage, hvor vi var i sommerferien, men vi nærmer os. Ifølge de seneste tal er vi på index 62, så det er nogle bølgegange,” fortæller Torben Kirketerp.

Håber på dårligt vejr

80% af vognmændene i Esbjerg Taxa har søgt hjælpepakkerne, og desværre var der fire nystartede vognmænd, der faldt ned mellem to stole, fordi de ikke havde mulighed for at få del i hjælpepakker.
De hjælpepakker, der blev udbetalt, har givet ro, så der var mulighed for at hjemsende chauffører. Efter sommerferien kom de hjemsendte chauffører tilbage, og så var der pludselig mange om buddet og mere konkurrence, så der har været vognmænd, der har måttet afskedige chauffører i den forbindelse, fortæller Torben Kirketerp og krydser fingre for den kommende tid:

”Nu kommer vinterhalvåret, og dårligt vejr er altid en hjælp for os, og hvis vi er heldige på den konto, kan vi snige os igennem, men vi kommer ikke op på normalen også grundet aflysninger af julefrokoster. Efter vinteren vil vi kigge på det hele igen og tage situationen til revision. Det er så utroligt svært at gætte og vide og tro, hvad der sker, for tingene ændrer sig lynhurtigt.”

Fra første januar er der 7 vogne mindre i Esbjerg Taxas vognpark, men så er der også 10 procent færre vogne om buddet til den tid, så det kan betyde mere kørsel. ”Der er mange parametre, der skal gå op, ” siger Torben Kirketerp og tilføjer:

”Når det er sagt, er alle pressede på kørsel. Det er svært at køre omsætningen ind, der er jo kun den lagkage, der er”.

De ældre kører stadig taxi i Esbjerg

Torben Kirketerp fortæller, at det ikke er turisterne, der mangler i Esbjergs taxier så meget som nattelivets kunder og de forretningsrejsende. De lokale ældre borgere bruger stadig taxi i pænt omfang, mener han:

”Vi har et seniorkort, hvor den ældre kunde kan få

”Det, man kan gøre, er at yde en rigtig god service over for kunderne – vi har jo tiden til at betjene dem godt. Så bliver kunderne glade for, at de valgte at tage en taxitur”

Torben Kirketerp, formand for taxisektoren i DPT, bestyrelsesmedlem i ATAX og formand i Esbjerg Taxa.

en fast kilometerpris. Vi reklamerede for det en enkelt gang for otte år siden, og det har aldrig været nødvendigt igen. Det er meget populært”.

Han røber også, at Esbjerg Taxa bruger coronatiden på at finpudse deres app, så der kan være kundefordele for brugerne i fremtiden.

Godt råd

Han er dog ikke overbevist om, at kørslen kommer tilbage fra dag et, for der er nogen, der vil have ændret adfærd. Håbet er, at det retter sig over tid, når firmakunder og rejsende og produktionen kommer i gang igen. Men indtil da har Torben Kirketerp en ting, han siger til alle vognmændene og chaufførerne i Esbjerg Taxa:

”Det, man kan gøre, er at yde en rigtig god service over for kunderne – vi har jo tiden til at betjene dem godt. Så bliver kunderne glade for, at de valgte at tage en taxitur”

”Vi skal have en langsigtet plan fra politikerne, hvor taxibranchen skal være med, og hvor hjælpepakkerne skal række helt ind i 2021”, siger direktør i Taxa Syd Tadzudin Kasami.

Taxa Syd: **Vognmænd skal være forsigtige og lægge planer**

”Vi har kunnet mærke endnu en kæmpestor nedgang, efter regeringen lavede de nyeste restriktioner, og det er ikke blevet bedre,” siger direktør Tadzudin Kasami fra Taxa Syd og fortæller, at vognmændene har reduceret antallet af chauffører – især nat- og aftenchauffører – og kører selv.

”Det værste er, at covid-19 har gjort, at man ikke kan forberede sig på noget som helst. Vi skal hele tiden forberede os på nye restriktioner. Vognmænd er også nødt til at tænke langt ud i fremtiden, og her skal de være forsigtige og lægge planer. Den største udgift er personaleudgifter, så her må de holde igen og køre så meget som muligt selv. Og de vognmænd, der har flere biler, skal have dem ud og køre, når der er noget at lave, og ellers må de tilpasse deres forretning, efter det behov der er, og hvor der kan være en forretning i det. Iflg. den nye taxilov har vognmanden altid mulighed for at udvide deres forretning senere, når det bliver godt igen, siger Tadzudin Kasami.

Taxa Syd i coronakrisen

”Vi er så heldige her på Fyn og i Trekantområdet, at vi stadigvæk har kontrakter med kommunerne og trafikselskaberne, så vi har haft noget at køre med om dagen. Havde vi ikke haft det, var vi gået ned på et 80% omsætningstab i modsætning til de nuværende 40-50%,” siger Tadzudin Kasami og understreger, at der stadig virkelig er brug for hjælpepakkerne, og det skal vi blive ved med at minde politikerne om:

”Vi skal have en langsigtet plan fra politikerne, hvor taxibranchen skal være med, og hvor hjælpepakkerne skal række helt ind i 2021”.

En usikker fremtid

”De bedste måneder for taxibranchen er november og december, for det er her vi normalt henter den største omsætning ved julefrokosterne og nytårsaften. Men det ser ud til, at julefrokosterne bliver aflyst, og hvem ved med nytårsaften. Vi er nødt til at være påpasselige og være forberedte på, at 2021 nok heller ikke bliver godt for branchen,” siger Tadzudin Kasami. Han mener, der kommer til at gå mindst et halvt år, efter der er kommet en vaccine, før kunderne vender tilbage til taxierne: ”Nu har de vænnet sig til andre måder at komme frem, så der kan hurtigt gå et halvt år, hvor de skal vænne sig til det gamle. Vi skal frem i 2022, før det er normalt igen.”

Næstved Taxa: **Vognmændene gør meget af det rigtige**

To tredjedele af vores samlede kørsel er offentlig kørsel, og det holder vi fast ved. Vi har 25 store biler og 22 små; de store biler bruges meget til den offentlige kørsel," fortæller direktør for Næstved Taxa Henrik Neumann-Petersen til Mobilitet. Disse kørsler til typisk dagcentre eller genoptrænings-klinikker er dog minimerede i øjeblikket, og nattelivet er også væk.

Det var kun i den periode, hvor nattelivet måtte holde åbent til 02, der var noget at køre med. Der blev afholdt konfirmationer, bryllupper og runde fødselsdage hver weekend. I dag er status, at de kører med halvdelen af det normale antal vogne, og alligevel er omsætningen mere end halveret i hver bil.

Manglende kørsel

I Næstved Taxa er 4-5 vognmænd stoppet, og der har ikke været tilgang af nye vogne, ligesom der stadig er chauffører, der er hjemsendte. I alt er 10% af vognene og medarbejderne forsvundet, og der mangler stadig kørsel. Alligevel mener Henrik Neumann-Petersen, at vognmændene gør det rigtige:

"Der bliver gjort meget af det rigtige fra vognmændenes side. Chaufførerne blev sendt hjem i det øjeblik, Danmark lukkede ned. Ved den gradvise opstart var det vognmændene selv, der sad bag rattet. Først senere startede chauffø-rerne op, men ikke alle på fuld tid," fortæller Henrik Neumann-Petersen.

Dokumentere omsætningstab

Hjælpepakkerne, der var mulighed for at søge hen over sommeren, var en uvurderlig hjælp for taxierhvervet. Men der er generelt ikke optimistisk stem-ning i taxibranchen, fortæller Henrik Neumann-Petersen, og forude venter den totale afregulering af markedet.

Men et lille lyspunkt er der i den nye aftale om hjælpepakker, hvor taxi-branchen specifikt er nævnt.

"Det vigtigste i øjeblikket er, hvordan der bliver mulighed for at dokumen-tere omsætningstab og dermed få kompensation for faste omkostninger." siger Henrik Neumann-Petersen.

Henrik Neumann-Petersen, administrerende direktør i Næstved Taxa

"Vi ser ind i et scenarie, hvor de taxiselskaber, der evner at om-stille sig og f.eks. tilbyde kunderne de tryghedsskabende tiltag, de efterspørger, også har en konkurrencemæssig fordel," siger direktør for Dantaxi Carsten Aastrup.

Dantaxi: **Det får langvarige konsekvenser**

Direktør for Dantaxi Carsten Aastrup gør opmærksom på, at selv om taxibranchen er presset, har den også kunne træde til som livline for særligt udsatte og til blandt andet levering af mad under coronakrisen:

"Taxien har, under hele covid-19-krisen, gjort en vigtig forskel for rigtig mange mennesker. Nogle har fravalgt metro, tog og bus og i stedet brugt taxien som livline til omverdenen. Foruden muligheden for at rejse som eneste passager hænger det nok sammen med, at man i taxien har mulighed for at tage flere forholdsregler for at begrænse smitten, end det umiddelbart kan lade sig gøre i bus og tog. En anden tendens er, at taxien er blevet brugt til udbringning af mad, prøvekørsel og andre vigtige samfundsopgaver".

Fremtiden

Carsten Aastrup forudser, at konsekvenserne af krisen vil strække sig langt ud i fremtiden, og at det handler for taxiselskaberne om at være omstillingsparate:

"Meget tyder på, at corona ikke slipper sit tag i sam-fundet lige med det samme. Størstedelen af den kørsel taxierne havde fra hoteller, konferencer, natteliv, luft-havne osv. er enten forsvundet eller reduceret væsent-ligt. Derfor ser vi selvfølgelig ind i et scenarie, hvor de taxiselskaber, der evner at omstille sig og f.eks. tilbyde kunderne de tryghedsskabende tiltag, de efterspørger, også har en konkurrencemæssig fordel."

NYHED

Nu er der et klimavenligt alternativ

YX Truck lancerer CO2-besparende diesel til lastbiler og busser

- Bio100 HVO er en mere miljø- og klimavenlig diesel.
- Reducerer røggenerering, mindsker partikel- og NOx udledning (op til 33%) og giver en CO2-besparelse op til 90% ift. almindelig diesel.
- Bio100 HVO er baseret på vegetabilske olier, animalsk fedt eller restprodukter fra blandt andet skov- og fødevareindustrien.
- Indeholder ikke palmeolie eller restaffald af palmeolie.

Er du interesseret?

Ønsker du at høre mere om Bio100 HVO Diesel og hvad vi kan tilbyde dig, er du velkommen til at kontakte vores Truck-team.

Ring og hør mere **7010 1234**

www.erhverv.yx.dk

FOKUS

Aldrig gå i panik

VBT mærker også nedgang i kørslerne, men har ved Dansk PersonTransports hjælp fundet en løsning ved kontraktkørsler. Samtidigt arbejder de på digitale løsninger. ”Det er de små ting, der gør forskellen,” siger direktøren og opfordrer vognmænd til ikke at gå i panik.

Af: Marie Brask ··· Foto: Privat

”Det første to-tre uger vidste ingen, hvor vi hørte til. Er vi kollektiv trafik eller almindelig kørsel? Hvilke regler gælder? Det var den største udfordring; at vi ikke kunne give et klart svar til medarbejderne ude i marken,” fortæller Stephen Jespersen, som er administrerende direktør i VBT. Siden er VBT gået efter højeste fællesnævner for at være sikre. Der bliver sprittet rigtigt meget af, gjort ekstra rent, kørt med mundbind eller visirer og handsker på. Der er ikke afskærmning inde i vognene, fordi chaufførerne skal den vej igennem bussen, og der er minimal nærkontakt mellem passager og chauffør. Passagersædet ved siden af chaufføren må ikke bruges til transport af borgere. Den nærmeste passager sidder to meter bagved chaufføren.

”Vi har udfordringer, fordi det er handicappede borgere. Det kan være svært at få dem til at beholde mundbindene på. Hvis jeg afviser et barn, risikerer vi en forælder, der ikke kan komme på arbejde. Så vi prøver at navigere og balancere uden at bryde regler,” forklarer Stephen Jespersen.

Den administrerende direktør for VBT Stephen Jespersen foran en af VBT's liftvogne.

Nedsat kørsel og kontrakter

VBT oplever et større fravær på turene med børn på ca. 5%, fordi der stadig er forældre, der er bange for at sende deres børn i skole, og der lukkes og åbnes jævnligt for skoler og institutioner, når der er smittetilfælde. Når ældre-institutionerne lukkes ned, er der typisk ingen omsætning. Med ældrecentrene er der det problem, at det typisk er ture mellem 9-15, og så er vi er nødt til at sende chaufførerne hjem mellem morgen og eftermiddagstimerne, og det rammer dem økonomisk, og det gør ondt på vore chauffører:

”Det lykkedes sammen med DPT at finde ud af, hvordan vi skulle afregne. Vi fik lavet aftaler, fordi vores kørsel er kontraktbaseret. Det medførte nogle hårde forhandlinger, men vi kom i mål,” fortæller Stephen Jespersen og uddyber:

> ***”Aldrig gå i panik. Det er essentielt! Ingen paniske løsninger. Træk vejret, og stol på Dansk PersonTransport, TA og dem, du er medlem af. De får penge for at bruge energi på det her, så lad dem arbejde for jer”***
>
> Stephen Jespersen, VBT

”Vi er kommet nogenlunde igennem første bølge, men frygter anden-bølgen, som er over os nu. De med stykpriser og OST (variabel kørsel for trafikselskaberne) rammer coronakrisen benhårdt på omsætning og chaufførernes timer. Deres kontrakter løber et-to år ad gangen, og hvis de er nystartede, har de ikke regnskaber for sidste år at søge hjælpepakker med. Også turistdelen har det langt værre end os. De af dem, der har børnehavekørsel osv., kan holde skindet på næsen, men det bliver de bestemt ikke fede af”.

Digitale platforme

I coronakrisen har VBT gjort anslag til at digitalisere deres systemer. På den måde vil de danne sig et overblik over, hvem der kører med hvem digitalt, så både borgeren, kontoret og chaufføren kan gå ind og se historikken, ligesom man hurtigt kan få overblik over tastefejl og misforståelser og fange problemet, inden det opstår.

”Det var noget, corona blandt andet satte i gang for os. Vi tænkte ’hvad bliver der efterlyst i fremtiden?’. Vi laver det ved appstyring og bookingredskaber på NemID, og det vil give en langt smidigere drift. Det er de små ting, der gør en forskel i vores branche,” siger Stephen Jespersen.

Gå ikke i panik

Han er enig med dem, der tror, at konsekvenserne af coronavirus kommer til at kunne mærkes i 2021, men han gætter på, at der bliver mere at lave i april-maj 2021, og at der vil komme et dyk igen i efteråret. Han tror ikke, at der bliver lukket ned igen, fordi vi som samfund er blevet bedre til at få styr på det.

”Jeg har altid lært af min gamle far, at ’du må ikke gå i panik’, men det var dælme tæt på nogle gange! Men jeg synes, at vi fik taget de rigtige beslutninger. Jeg tror, vi slipper igennem, og vi var heldige, at vi havde en del likviditet at trække på,” konstaterer Stephen Jespersen.

Hans råd til andre vognmænd er at bruge Dansk PersonTransport og hotlines (F.eks. DE eller DI hvis medlem) med spørgsmål, for dér har de et beredskab, man som vognmand kan trække på. Han opfordrer også til, at man bruger sit netværk, for selv om man måske er konkurrenter, kan man godt give hinanden gode idéer i hårde tider.

Og vigtigst ”Aldrig gå i panik. Det er essentielt! Ingen paniske løsninger. Træk vejret, og stol på Dansk PersonTransport, TA og dem, du er medlem af. De får penge for at bruge energi på det her, så lad dem arbejde for jer,” siger han. •

Movia: **Aktivitetsniveauet stiger hurtigere**

Flextrafikken i Movia oplevede et passagerfald i forlængelse af nedlukningen af samfundet, og i takt med at samfundet åbnede igen, oplevede de en støt stigende passagervækst, fortæller Anni Lundquist fra MoviaTrafik. Samtidig bemærker hun, at aktivitetsniveauet i flextrafikken kommer hurtigere på et højere niveau, end rutebustrafikken, når der er passagervækst.

”Movia har stor opmærksomhed om den vigtige rolle, som flextrafikken har for mange – særligt ældre – medborgere, hvis de skal kunne opretholde deres dagligdag med indkøb, lægebesøg m.v.

Kommunernes plustur, der fortsat er under implementering i nye kommuner, har oplevet en vækst i antallet af kunder,” fortæller Anni Lundquist. •

Midttrafik: **Fokus på hygiejne skal vare langt ud i fremtiden**

Frank Christensen, funktionsleder i Midttrafik, fortæller, at både ældre og sårbare har bedt om mindre kørsel, ligesom handicapkørslen er faldet markant. Det steg lidt efter sommeren, men med de nye restriktioner er det faldet igen.

”Kunderne ringer til os og bestiller kørslen, og der hører vi også om deres bekymringer. I marts var der stor bekymring om samkørsel, men da vi skiftede til solokørsel, stoppede det. Efter der blev stillet krav om mundbind i alt offentlig transport, har vi stort set ikke hørt nogle bekymringer. Det samme gælder for chaufførerne,” fortæller Frank Christensen.

Fremtiden inden for flexkørsel

Frank Christensen fortæller, at de vil igangsætte flere aktiviteter for at imødekomme de ting, de efter corona tror, vil blive permanente inden for flexkørsel:

”Vi starter nye kontrakter til marts, og der bliver det et krav, at der er håndsprit i bilen og et krav om daglig rengøring. Vi er også begyndt at arbejde mere med digitale løsninger til betaling, så vi i højere grad undgår kontanter.” Han mener, at der skal være mere fokus på hygiejne og rengøring inden for flexkørsler, og Midttrafik betaler også for rengøring af leverandørernes biler og udleverer håndsprit.

”Det er noget, der skal være tilgængeligt til langt ud i fremtiden. Så snart smitten falder, begynder folk at sætte spørgsmålstegn ved, hvorfor man stadig har så mange retningslinjer. Det er dog for vores fælles sundheds skyld vigtigt, at man forsat gør et godt stykke arbejde for at overholde retningslinjerne,” siger han. •

MØD TRANSPORTPANELET

Rikke Bjerreby
Frederikssund Handibusser A/S

Carsten Aastrup
Dantaxi

Ib Gregers Boers
DitoBus A/S

Lars Søndergård
Ry Bussen

Transportpanelet vover sig ud i spekulationer om fremtiden

Vi spurgte panelet om, hvad de tror, der vil ændre sig for altid inden for branchen, når coronakrisen er ovre? Og hvordan de i deres respektive virksomheder griber det an?

Vil du også gerne høres og fortælle, hvordan det står til - eller svare på andre relevante spørgsmål, så meld dig til Mobilitets Transportpanel. Du sender bare en mail til mbr@dpt-dk.org, så vil du et par gange om året blive mailet et spørgsmål, du kan forholde dig til. Håber meget at høre fra dig!

SPØRGSMÅLENE:

- ***Hvilke ændringer inden for din branche tror du vil være permanente?***
- ***Hvordan vil du i din virksomhed gribe det an?***

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

For et år siden kunne man slet ikke forestille sig, at noget kunne røre alle mennesker på planeten på en gang, som corona-pandemien har gjort det.

Det faktum, at vi nu er midt i en meget, meget omskiftelig tid, hvor vi skal til at lære at omgås andre mennesker på en ny måde, gør det svært at se, hvor vi ender. Lige nu er vores virksomhed de facto lukket, hvad angår kørsel i øst og vest, for der er ikke volumen nok i markedet, ligesom andre brancher som fly og hoteller oplever det. Vi reber sejlene og bruger lidt af egenkapitalen til at stå imod. For som ejerleder/vognmand kan vi ikke bare afvente, hvad udviklingen bliver, for vi har et ansvar over for virksomhedens økonomi og dermed også for de ansatte. Med andre ord – vi er tvunget til at se ind i en meget tåget krystalkugle.

Jeg tror ikke, at den kollektive persontransport kommer op på 2019-niveau igen i en overskuelig fremtid, for jeg tror ikke kun, det er corona, men også de unge menneskers passion for at spare på resurserne, som vi må forholde os til. Hvem kan lige nu forestille sig, at de unge økologiske mennesker synes, at det er fornuftigt i at flyve til London 3 gange om året for at spise frokost?

Vi må tilpasse os den verden, der kommer, og jeg tror, at ting som personlige værnemidler og afstand forsvinder, når verden bliver normaliseret, men jeg håber på den anden side, at rengøring, afspritning og håndvask bliver ting, der bliver permanente. Vi har vænnet os til at gøre ekstra rent og spritte af, og jeg synes, det er en god ting – også andre steder som f.eks. restauranter.

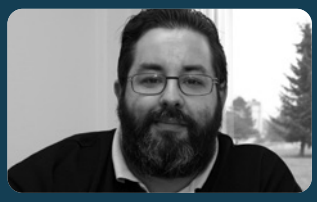
Som sagt er min krystalkugle tåget, så jeg vil ikke gætte på fremtiden, men jeg sidder helt ude på kanten af stolen for at manøvrere min virksomhed igennem denne omskiftelige verden.

”Det er ikke kun corona, men også de unge menneskers passion for at spare på resurserne, som vi må forholde os til”

Jess Abildskou
Abildskou A/S

Jess Abildskou
Abildskou A/S

John Vestergård
Lokalbus A/S



Ole Gaarde Kristensen
Næstved Taxa

Brian Hansen
Silkebus A/S

Det er stadig meget, meget tidligt at udtale sig om, hvilke ændringer der vil være permanente.

Det eneste sikre lige nu er, at vi har fået en risikofaktor i spil, som ingen af os havde forudset, nemlig pandemier. Tidligere har vi holdt øje med risikofaktorer som terror, olieforsyning, oliepriser, rentehop, naturkatastrofer og kreditkriser, og hvis nogle af disse viste sig, gjaldt det om at have et økonomisk reserveberedskab og at kunne tilpasse sin kapacitet i nedadgående retning. En permanent ændring er så, at "pandemi" også er en risikofaktor, som branchen bør have øverst på listen over trusler.

Coronakrisen blev i løbet af ingen tid en verdensomspændende pandemi, der i løbet af uger lukkede hele samfund ned. Persontransporten er en af de hårdest ramte brancher, da mennesker ikke længere må – og i vid udstrækning heller ikke tør – bevæge sig frit omkring til skole, på arbejde, på ferie, til events osv. Men det er mere usikkert, om vi skal indrette os på en permanent nedgang i persontransporten, tror jeg. Vi står midt i en meget stor nedgang som følge af rejserestriktioner, hjemmearbejde osv., men det er nødvendigt at afvente afslutningen på pandemien for bedre at kunne bedømme, hvorvidt der bliver tale om en permanent nedgang i behovet for persontransport. Når det drejer sig om, hvorvidt coronatiltag som sprit i busserne og værnemidler m.m. i persontransporten bliver permanente, synes jeg, at det er for tidligt at svare. Vi har set med andre epidemier i f.eks. Asien, at efter en tid normaliserer det sig. Det kan være, at det samme bliver tilfældet her.

Mennesket har en tendens til at se på tingenes tilstand, som de er lige nu, og så fremskrive det uden at tænke på, at uforudsete ting kan ske, og at ting ændrer sig. Lige nu er vi alle sammen pessimistiske, men nu kommer der måske en vaccine, og så er det en anden udvikling. Det er for tidligt at sige noget som helst, men vi skal være indstillede på, at der kan komme noget ind fra højre og ændre det hele på godt og ondt, tænk bare på minkfarmene i Nordjylland – ingen havde forudset noget lignende.

Den nye type trussel, pandemi, gør, at vi øger vores økonomiske beredskab med henblik på at kunne foretage de nødvendige tilpasninger, når markedet helt eller delvist kommer tilbage.

"En permanent ændring er, at "pandemi" for altid er blevet en risikofaktor, som branchen bør have øverst på listen over trusler"

Ib Gregers Boers
DitoBus A/S

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

Jeg tror ikke, nogen i busbranchen havde fantasi til at forstille sig, hvad der ville ske, da Mette Frederiksen var ude med sit budskab i marts måned. Vi fik meget hurtigt nye ændringer dagligt samtidig med, at en meget stor del af vores branche, turistbusserne, oplevede markant nedgang i deres kørsel og dermed en kæmpe ændring af deres forretningsgrundlag.

Omstillingerne har været mange det sidste halve år, fra hvordan man må gå ind i bussen, hvor mange der måtte være i den, ekstra rengøring i forbindelse med busdriften, nærkontakten med chaufføren og pengehåndtering. Hos os har det betydet, at vi på ugebasis har gennemgået retningslinjerne og set på de ændringer, der er udstukket, og gjort alle de tiltag, der var nødvendige. Vi har koordineret tiltagene med vores trafikselskaber, som også havde forventninger til os. Og ved de tiltag, der har drejet sig om chaufførerne såsom værnemidler og lignende, har vores tillidsmænd og sikkerhedsorganisationen været stærkt involveret.

Ved rutetrafikken har der været nedskæringer, som ramte bredt, men det var slet ikke i samme omfang som på turistbusserne. Oven i nedskæringerne kom kapacitets-tilpasningen, da vi ikke længere måtte have så mange passagerer i busserne som før. Det medførte, at vi fik flere busser ud at køre, og det gjorde, at vi næsten havde samme drift på rutedelen som før corona-pandemien.

Chaufførerne skal stadig beskyttes mod nærkontakt her et halvt år inde i pandemien, så vi skal tænke personlige værnemidler til dem ind i vores hverdag og logistik. Her tror jeg, at vi i fremtiden vil se, at når der skal købes nye busser, vil vi kunne skærme chaufføren mere i forhold til passagerne i businderetningen. (Tidligere har vi har ikke gjort så meget for at værne om chaufføren, som vi har set, at man gør det i andre lande, fordi vi ønskede en god kontakt mellem chauffør og passagerer, men det var altså før corona-pandemien.) Jeg tror, det vil vare længe, før vi kan undvære de personlige værnemidler i det hele taget. En anden ting, corona-pandemien kan medføre, og som jeg synes ville være rigtigt dejligt, er hvis vi kunne undgå at få penge ind i bussen igen, som vi nu ikke har haft det i et halvt år.

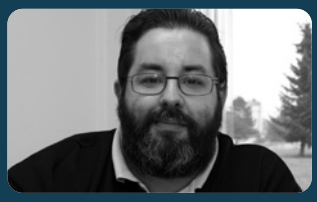
Den store udfordring for den kollektive trafik i de næste år bliver at få passagererne tilbage til bussen. Jeg håber, det bliver forstærket, når arbejdspladserne så småt kommer i fuld sving igen, men jeg tror, at den tid, det tager, før passagererne kommer tilbage, godt kunne blive lang. Der er mange, der har fundet alternativer til den daglige transport, ligesom hjemmearbejdsdage nok bliver mere og mere udbredte i fremtiden.

John Vestergård
Lokalbus A/S

> *”Jeg tror, at den tid, det tager, før passagererne kommer tilbage, godt kunne blive lang”*

Jess Abildskou
Abildskou A/S

John Vestergård
Lokalbus A/S



Ole Gaarde Kristensen
Næstved Taxa

Brian Hansen
Silkebus A/S

Carsten Aastrup
Dantaxi

Uanset hvordan og hvornår såkaldte 'normale tilstande' indfinder sig, er det vores vurdering, at coronakrisen vil betyde langvarige og sandsynligvis permanente ændringer – også i vores branche.

Taxikunderne vil i fremtiden have stor fokus på hygiejne, og de forventer derfor, at vi som taxiselskab kan tilbyde dem en tryg taxioplevelse.

Det vil vi gribe an ved at forbedre og udbygge dels onboarding af nye førere og dels vores interne uddannelsesprogram for eksisterende førere."

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

"Taxikunderne vil i fremtiden have stor fokus på hygiejne, og de forventer derfor, at vi som taxiselskab kan tilbyde dem en tryg taxioplevelse"

NYHED: 3 års garanti på hydraulik cylindere på nye DK lifte købt i 2021

DEN DANSKE LIFT

DK Lifte ApS

Tlf. 4131 7800 · dklifte@dklifte.dk · www.dklifte.dk

Flextrafikken skal omstilles til emissionsfri varianter. Det er gået hurtigt med bybusserne. Men for minibusserne med lift – der er centrale i befordringen af kørestolsbrugere – er der stadig udfordringer. Her er dog busser fra MAN i begge kategorier.

Grøn flextrafik – vi er på vej

Bybusserne og taxier har indtil videre førertrøjen på, når det gælder omstillingen til den klimavenlige eldrift. Hvornår kan specialkørsel og flextrafik komme med på denne udvikling? Trafikselskaberne er endnu på et stadie med forsøgsordninger, erfaringsopsamling og langsom udrulning. Det var også sådan, at det startede med elektrificeringen af bybustrafikken, inden det pludselig gik stærkt.

Af: Lasse Repsholt ··· Foto: Lasse Repsholt

I Nordjyllands Trafikselskab (NT) er målsætningen, at flextrafikken skal være på fossilfri drivmidler i 2030. Underdirektør Nicolai B. Sørensen peger på, at de nye teknologier (Emissionsfri drift, red.) er i god gænge for personbiler, mens de kun er i deres spæde start for minibusser. Derfor starter NT med incitamenter i udbud og kontrakter, der i første omgang fremmer miljørigtig kørsel. (www.kollektivtrafik.dk 27/10/2020).

NT's vision

"Som en start skal der større fokus på den miljørigtige kørsel. Vognmændene skal levere driftsdata på kørselsmønstre og brændstofforbrug. En tryg og sikker kørsel afspejles i kørselsmønsteret, mens brændstofforbruget fortæller, hvor miljørigtigt chaufføren kører. Gode statistikker for begge dele og et fokus på løbende forbedringer vil ifølge NT samlet set være en fordel for både kunder, NT og de private vognmænd. Kunderne får en tryggere og mere sikker rejse, NT får indfriet ambitionerne om mere miljørigtig kørsel, og vognmændene vinder på et nedsat brændstofforbrug og mindre slitage på bilerne, hvilket kommer til at spare dem for en hel del penge," oplyser NT.

Visionen i praksis

Konkret omsætter NT denne vision til praksis i det aktuelle 30. udbud af flextrafik. Her er der indført et delkriterium mht. miljø og klimavenlighed for tildelingen af kørselspakker, så der ved beregning af kørselsudgiften gives et fradrag i timeprisen, hvis vognene tilhører bestemte energiklasser. Ved indførelsen af et delkriterium mht. miljø- og klimavenlighed for tildelingen af kørselspakker gives de største fradrag i timeprisen, hvis vognene kører på grønne drivmidler, f.eks. el.

Fremskyndet udbud af FG7 giver mulighed for forsøgsordning

De tre trafikselskaber – Midttrafik, Sydtrafik og Fynbus – udbyder som bekendt deres flextrafik i fællesskab. De aktuelle udbud af hhv. garanteret og variabel flextrafik (FG7 og FV7) blev udbudt i sommeren 2020 – før planlagt! De tre trafikselskaber måtte opsige deres kontrakter fra FG6 og FV6 før tid og genudbyde på baggrund af en afgørelse fra Klagenævn fra Udbud tidligere på året. Dette gav til gengæld mulighed for et udbud, der forsøger sig frem i udviklingen mod nulemissionsvogne i FG7.

De tre trafikselskaber ønsker med forsøgsordningen at få driftserfaringer med nulemissionsvogne i flextrafik og forberede trafikselskaberne på den forventede indfasning af nulemissionsvogne i kommende udbud, herunder:

- Forberede trafikselskabernes daglige håndtering af driften på de særlige forhold, som er gældende ved nulemissionsvogne.
- Forberede sig på udfordringer ved f.eks. en begrænset rækkevidde for elbiler og (dermed) behovet for opladning af bilerne i løbet af dagen.
- Udvikle gode vilkår for drift med nulemissionsvogne og derigennem understøtte en løbende omstilling fra konventionelle drivmidler.

De nulemissionsvogne, der indgår i forsøgsordningen, benævnes "vogntype 0" og er inden for kategorien af almindelige personvogne. Den i praksis noget sværere drift med minibusser og liftvogne indgår altså ikke i forsøgsordningen.

De 12 vogne i forsøgsordningen er fordelt med én vogn med hjemsted i hver af byerne Odense, Middelfart, Esbjerg, Sønderborg, Aabenraa, Kolding og Vejle samt fem i Aarhus. Fire selskaber prøver fra kontraktstart 1. marts 2021 kræfter med den nye teknologi: SafeNcare Aps (4 vogne), Vojens Taxi og Servicetrafik ApS (4 vogne), Movicare ApS (3 vogne) og Dybbøl Turist (1 vogn) .

Den gennemsnitlige timepris for elbilerne i forsøgsordningen er 12,1 procent højere end den tilsvarende gennemsnitspris for vogntype 2. Dertil kommer så, at trafikselskaberne skal tage højde for udfordringer i forhold til kapacitet, rækkevidde og planlægning med elbilerne.

Movia: Et mulehår foran

Et mulehår foran er Movia, der allerede 1. oktober 2020 satte de to første eldrevne biler i drift. For Movia er målet at have flextrafikken på el i 2030. Som for kollegerne vest for Storebælt handler det derfor om at få indhentet erfaringer med eldrift.

"Vi vil se på, hvordan elbiler effektivt kan implementeres i hele Movias flextrafik, og hvordan flextrafikken skal indrettes fremover, så der kommer størst mulig værdi med den grønne udvikling. Det er f.eks. som noget nyt behovet for tid til opladning og en anden tilrettelæggelse af chaufførpauser, så tiden til opladning kan udnyttes bedst muligt," oplyser Movia til Mobilitet.

Det er DPT FlexTransport ApS, der skal drive de to elbiler på kontrakt med Movia. Det er også rigtig nok de første udbudte elbiler i Movias flextrafik, men allerede i sommeren havde Bedre Bus Service i Ishøj Danmarkspremiere med en eldrevet MAN liftbus. Du kan læse mere herom i forrige nummer. Med denne premiere tog Bedre Bus Service livtag med det, der opfattes som én af de større udfordringer i flextrafikken – at de få de store og krævende, handicapvenlige liftbusser på eldrift!

Fakta om elbilerne i Movias flextrafik

- Elbilerne begynder at køre ved kontraktstart 1. oktober 2020.
- Elbilerne er begge Hyundai Kona Electric med et 64 kWh batteri, som kan køre ca. 350 km på én opladning.
- Elbilerne kører 9 timer om dagen, hver dag hele året. Det vurderes, at bilerne vil køre 100.000 til 120.000 km om året i de 2½ år, kontrakten varer.
- En elbil har ikke nogen udledning, når de kører rundt med kunderne (opgjort i tank-til-hjul perspektiv). En normal bil i Flextrafik udleder 127 gram CO_2 per km, 115 gram CO_2 per personkilometer. Herudover udleder elbiler, modsat dieselbiler, ingen NOx- og partikler (opgjort i tank-til-hjul perspektiv), og er mere lydløs end en normal bil.

Det mener Dansk PersonTransport

- For flextrafikken er det godt og nødvendigt, at trafikselskaber og operatører får indhentet nogle erfaringer med eldriften. Udviklingen går hurtigt, og selvfølgelig skal branchen kunne leve op til forventningerne og ambitionerne om en grøn omstilling senest i 2030. Bilernes rækkevidde, begrænsede muligheder for opladning og andre forhold kan dog stadig gøre sig gældende. Dertil kommer, at den krævende liftbuskørsel endnu ikke er tilgængelig i eldrift.
- Der skal tænkes på tværs. Trafikselskaberne har størrelsen og styrken til at gå forrest og bane vejen for andre områder. Etablering og deling af ladeinfrastruktur, muligheder for samdrift og synergi mellem flextrafik og andre former for erhvervsmæssig kørsel (f.eks. taxikørsel) samt tæt koordinering med kommuner og lokalt erhvervsliv, der også står foran en grøn transition af deres køretøjsflåder, er en god idé.

Miljøbevidst vognmand

Af: Marie Brask ··· Foto: Green Energy Scandinavia

John Jalkiewicz har monteret solceller på fem af sine busser. På den måde kan han spare på CO_2-udslippet, dieselen, batteriet og generatoren. Solcellerne er 3 mm. tykke, lavet af gamle mobiltelefoner og tager under en dag at montere.

Solen skinnede ikke, da John Jalkiewicz' busser med de nye solceller blev præsenteret, men det var slet ikke nødvendigt. Solcellerne på tagene af de fem busser laver strøm ved selv det mindste lys. John Jalkiewicz er ejer af Johns Turist- og Minibus i Nykøbing Falster.

Men hvad får en vognmand til at investere i solceller nu midt under coronakrisen?

"For det første er jeg meget optaget af miljøet, jeg synes, det er spændende og har aldrig været bange for prøve noget nyt. På grund af corona havde jeg ikke andet at lave - og tid til at kigge på det nu – og det bedste er altså besparelsen," forklarer John Jalkiewicz og uddyber:

"Hvis jeg kan spare mellem 3-5% på brændstoffet, og mit batteri og generator holder omkring 20% længere, fordi de bliver aflastet af strømmen fra solen, så er det virkelig en god investering samtidig med, at jeg går en grønnere vej. Lige nu står bilerne med solceller snorlige på toppen med strøm, de selv står og laver, mens de andre står og er trætte, og jeg skal fylde strøm på udefra."

John Jalkiewicz forklarer, at når han kører skikørsel med store grupper, så kører tre busser ud og en hjem. Så har de to busser stået i Norge i en uge i 30 graders frost, og batterierne er blevet helt tomme, når de skal hjem, og der skal derfor startkabler til at få liv i dem igen. En bus med solceller kan han bare sætte sig ind i den med det samme. Planen er også at sætte solceller på liftbusserne, for mange steder må de ikke stå i tomgang. Nu kan han lade dem stå og lade fra lyset hele dagen.

Fra venstre til højre:
Per Schmeltz – Salgsdirektør/Green Energy,
Jens Ottosen – Teknisk Direktør/Green Energy,
Morten Nygaard – Buskonsulent/Europart A/S,
John Jalkiewiez – Vognmand John's Bus.

Sparer diesel på rute 800

”Vores mål er at køre med de fem første busser frem til marts 2021. Så regner vi på det, og hvis de regnestykker, jeg har lavet indtil nu, holder, så har jeg det på alle biler inden udgangen af 2021. Jeg har dog forbehold på, hvad jeg vil, og hvad jeg gør, for alting er jo anderledes pga. corona. Ingen aner ikke, hvad der sker i overmorgen,” siger han.

Lige nu har John Jalkiewicz installeret solcellerne på tre små og to store busser ud af sine i alt 40 busser. Fire af dem kører skolebus, og den sidste kører linje 800 fra Nykøbing Falster til Odense. Det er en tur på 265 kilometer, der kører hver dag hele året undtagen juleaften:

”Da jeg fik idéen, tænkte jeg, at det er hvert fald denne her, der skal have solcellerne. Rute 800 kører hver eneste dag i dagslys, og vi kommer til at spare 5-10 liter diesel om dagen”.

Grønne overalt

”Selvfølgelig er jeg forretningsmand og kigger på, at jeg både kan spare og være miljøbevidst. Jeg sparer på diesel, slitage, arbejdstid og generatorerne, som får en længere levetid. De går i øvrigt sjovt nok altid først går i stykker, når man ER i udlandet. Men miljøet er også utroligt vigtigt for mig,” understreger han. John’s Turist og Minibus har udelukkende Euro 5 og 6-busser, og de er miljøbevidste med alt. Det er lige fra at sørge for, hvor affaldsprodukterne afleveres, til plasticflasker til batterier.

”Selv autoshampoo går vi op i. Jeg vil ikke have en sæbe, hvor man skal have åndedrætsværn på, før man må bruge det,” siger han.

”Jeg er miljøbevidst uden at være en tosse og uden at overdrive. Jeg tror, at mange busser har solceller på tagene om et års tid. Det ville være dumt ikke at have det.”

Semi-hybrid solceller på bus og biler:

- Solcellerne produceres i Schweiz og England og laves blandt andet af gamle smartphones.
- Monteringen kan foretages af egen mekaniker og tager mellem 5 timer til en dag afhængig af størrelsen. Alternativt kan montører anvises i hele Danmark.
- Prisen er omkr. 11.000 kr. for en minibus, 20.000 kr. for en bybus og 30.000 kr. for en turistbus.
- Solcellerne kan producere 0,8 kilowatt i timen. Der er ca. 5% besparelse på brændstof, generatoren kører 20% længere, og bilens batteri holder 20-25% længere.
- For hver liter diesel sparet bliver miljøet skånet for godt 2,6 kg CO_2.
- Fra sin smartphone kan ejeren løbende via en app (option) følge med i, hvad hver enkelt bil bruger, strømproduktionen og CO_2-reduktionen. Dermed kan data dokumenteres.
- Når først solcellerne er installeret, er der ingen vedligeholdelse eller service, og de producerer i bilens levetid. Der er 10 års garanti på 100% ydelse.
- John Jalkiewiez’ solceller er leveret af Green Energy og Europart A/S.

”På grund af corona havde jeg ikke andet at lave, og det bedste er altså besparelsen”

Sådan ser solcellerne ud.

Kombardo Expressen sadler om

Kombardo Expressen omstiller til biodiesel fra december 2020. Målet er at sænke CO_2-aftrykket med 90%.

Kombardo Expressen, Molslinjens hurtigbuskoncept, der er et samarbejde mellem Herning Turist og Molslinjen, er gået sammen med Circle K for at omstille Kombardo Expressens busser til at kunne køre på biodiesel – i dette tilfælde HVO – fra december 2020.

Ronny Gasbjerg, der er manden bag Herning Turist og Kombardo Expressen, fortæller, at målet er at nedsætte CO_2-udledningen med 90% på hele ruten. Noget, der har kostet de tre parter i Kombardo Expressen et tocifret millionbeløb.

"Vi sætter penge efter det, for vi tror på, at den grønne profil er vejen frem. Og det kunne jo være, at vi var så heldige, at vi fik tre kunder mere på den konto. Mange mennesker overvejer miljøet, når de rejser, og vi håber, at de vælger bussen på biodiesel," fortæller Ronny Gasbjerg.

Løsning indtil udviklingen følger med

Det er i alt 28 af de 200 busser i Herning Turist, der kommer til at køre på HVO. Her er otte af HVO-busserne tilknyttet Kombardo Expressen. De har eksperimenteret med en grønnere buskørsel i to år, blandt andet ved den senest afholdte Smukfest , for at se, hvordan HVO-busser fungerer i en stor skala. Efter at have regnet på det nåede de frem til, at HVO var den bedste løsning her og nu, men at det måske ikke vil være det i det lange løb:

"Det er ikke sikkert, at HVO-løsningen er den rigtige løsning, men det er måske vejen frem, indtil der er udviklet andre løsninger. Elbusser er et hipt emne i øjeblikket, og mange offentlige udbud skifter over til el,

Af: Marie Brask ··· Foto: Thomas Sinkbæk

Fakta

- Kombardo Expressen køres af Herning Turist i samarbejde med Molslinjen.
- 28 af 200 busser i Herning Turist omstilles til at køre på biodiesel fra december 2020 i samarbejde med Circle K. Heraf otte til Kombardo Expressen.
- Kombardo Expressen har 500.000 passagerer årligt på omkr. 19.000 busture.
- Brændstofforbrug inden omstillingen: 1. mio. liter. Målet er at sænke CO_2-aftrykket med op til 90%
- Biodieselen er i form af HVO, hydrogeniseret vegetabilsk olie.

”HVO Biodiesel er en 100% biologisk dieselolie, der stort set har de samme tekniske egenskaber som fossil diesel. Dog skal der laves mindre ting om ved busserne, og derefter kan man køre på det én til én.”

Ronny Gasbjerg

men i fjern- og turistbussen er vi i et segment, hvor vi ikke kan undvære forbrændingsmotoren, fordi vi kører så langt. Der kunne HVO være muligheden for at komme frem og dække det hul i en periode, indtil P2X (Power-to-X) kan overtage,” siger Ronny Gasberg.

Timingen

”Vi har selvfølgelig kigget på, og det er interessant at være first-mover med det her. Lige i øjeblikket tænker jeg, at regeringen er begyndt at starte op med klimaforhandlingerne, så det har været grundlaget for timingen,” fortæller Ronny Gasbjerg.

For at gøre kunderne opmærksomme på det nye ved busserne, kommer der statements på siderne af busserne, der vil komme forskellige artikler om det, og Circle K vil gennemføre en markedsføring af det.

”Jeg håber på stor interesse, det skal strækkes over et stykke tid,” siger Ronny Gasbjerg.

Forskellen i kørslen

”Selve brændstoffet har en anden lugt, så står man bag bussen, kan man mærke en forskel fra udstødningen. Lugtesansen er selvfølgelig individuel, men jeg synes, det lugter lidt af en friturегryde. Der er også en lille smule forskel, når man kører med den, fordi motoren forbrænder anderledes, men det er ikke noget, man mærker som passagerer i bussen,” forklarer Ronny Gasbjerg og afslutter:

”Jeg synes, at det er en interessant retning, vi her har taget, fordi regner man på bustransporten, er det jo mange tusinde tons CO_2, vi sparer på årsbasis med denne indsats.”

Nostalgi-hjørnet

Taxi med muskelkraft

1

2

3

4

Fra de første motoriserede drosker kom i 1902, blev taxituren som regel noget, som foregik i en bil. Men under besættelsen medførte manglen på benzin, at man måtte ty til alternativer, heriblandt den rå muskelkraft man anvendte før motorerne blev opfundet.

Mange erhvervsdrivende skiftede deres biler ud med hestevogne, enten gamle eller bygget fra ny, og brugte nu ægte hestekræfter til deres kørselsbehov. Heste anvendtes nemlig fortsat i stor stil i landbruget, og derfra kunne de nemt erhverves og genindsættes i byernes kørselsbehov.

Det kom også til at omfatte taxikørslen, hvor de gammeldags hestedrosker nu genindfandt sig i bl.a. København.

Sideløbende gjorde flere forsøg med cykeltaxier, hvorved man kunne tilbyde et par passagerer befordring under tag, imens chaufføren selv måtte sidde i det fri og træde i pedalerne. Bl.a. nu afdøde Simon Spies drev cykeltaxi-firma med fire "vogne", men det gik ikke godt, idet han måtte afvikle med gæld.

Efter befrielsen blev varesituationen efter nogle år normal, hvorfor taxituren nu igen kunne foregå i en motoriseret bil. •

1. Da brændstoffet til de motoriserede taxier var rationeret, kom de gamle hestedrosker igen ud at køre, som det her ses ved Københavns Hovedbanegård i 1941.

2. Hestedroskerne udgjorde et vigtigt supplement, da hyrevognenes benzin var rationeret og privatbilerne var klodset op. Her ses hestehenh. motordrosker side om side ved Københavns Hovedbanegård i 1941.

3. Flere taxiselskaber eksperimenterede endvidere med cykeltaxier, typisk med plads til to passagerer under tag, mens hastigheden bestemtes af chaufførens benmuskler.

4. Heldigvis normaliseredes benzinsituationen efter krigen, så den gængse taxi igen blev en bil, som denne Ford omkring 1947.

Udarbejdet af Bushistorisk Selskab. Tekst: Lars Ersgaard, redaktør på Bushistorisk Selskabs medlemsblad "Busbladet". Billeder: Sven Erik Ersgaard i Lars Ersgaards arkiv.

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 businderetningen.

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

Associerede medlemmer af Dansk PersonTransport

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

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

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: Michael Jensen
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

Teddy Becher
Chefkonsulent
tbe@dpt-dk.org

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

Nya Vecht *(På barsel)*
Kommunikationsansvarlig
nve@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. 5 / December 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
1.600 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 2 2021.

Deadline for indlevering af annoncer er senest d. 14.12 2020.

Forsidebillede
Mediegruppen

NORDISK MILJØMÆRKNING
Svanemærket tryksag 5041 0601

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

MG 14459

SCANIA

FABRIKSNYE DEMOBUSSER

3 GODE TILBUD – TIL HURTIG LEVERING

Ved at vælge en fabriksny Scania demobus vil du ikke kun bidrage til et bedre miljø, men også gøre en god investering.

Uanset hvilken type busdrift du beskæftiger dig med, kan Scanias busser og turistbusser hjælpe dig med at forbedre effektivitet, brændstofforbrug og produktivitet.

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

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

SCANIA TOURING HD TURISTBUS 13,7 M – SUPER LUKSUS

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

SCANIA TOURING HD TURISTBUS 13,7 M – SUPER LUKSUS

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

SCANIA BEULAS JEWEL DOBBELTDÆKKER – SUPER LUKSUS

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