Mobilitet..

DIT MAGASIN OM BUS- OG TAXIBRANCHEN

01
Januar 2021

MAN LION CITY 12E:

Læs DPT's anmeldelse af den nye, store elbus

TAXILOV-EVALUERING:

Hvordan ser det ud efter den første tid?



Dét vil Dansk PersonTransport arbejde for i 2021

FOKUS:
Det nye år



#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

Godt nytår til alle
Det vil DPT arbejde for i 2021

Et nyt år står for døren, og jeg ved, jeg taler for alle, når jeg siger, at det kun må blive bedre end det, vi har forladt. Dansk PersonTransport præsenterer i dette nummer af Mobilitet arbejdsprogrammerne for 2021, hvor coronaen sætter sit uvægerlige præg, men hvor vi heldigvis også kan se frem til forhåbentligt at mødes igen omkring en række medlemsaktiviteter.

Det nye år er i gang, og vi venter alle sammen på, at vi kan sætte et endeligt punktum for den coronapandemi, som har domineret alles hverdag. Der er ikke en eneste af Dansk PersonTransports medlemmer, der ikke har fået den nye virkelighed at føle i arbejdsdagen og på bundlinjen. Dansk PersonTransport har arbejdet – og arbejder fortsat – benhårdt på at sikre de bedste vilkår for alle vores medlemmer i disse for mange svære tider. Vi fortsætter derfor det væsentlige arbejde med at få de bedst mulige hjælpepakker med realistiske dokumentationskrav og forventer af politikerne, at vores branche ikke spises af med symbolpolitik, hvor det ser ud til, at hjælpen er tilgængelig, når realiteten er, at den er gemt bag så mange virkelighedsfjerne krav. Man skal heller ikke undervurdere nødvendigheden af at få udskudt datokravet i forhold til kørsel i miljøzoner nu, hvor coronakrisen har tømt lommerne hos mange vognmænd.

En ting, vi har lært af coronakrisen, er, hvor vigtigt det er at holde jer opdaterede via video-møder, nyhedsbreve, web, sociale medier og nærværende magasin; Mobilitet. Det er noget, vi fortsat i 2021 vil have fokus på at prioritere højt, men husk, at I altid også er velkomne til at ringe eller skrive, hvis I har idéer eller behov for information.

Arbejdsprogrammerne for 2021 bærer også præg af coronapandemien, der, selv når vaccinen er blevet givet til befolkningen, og smittetallene er banket ned, stadig har sat persontransportbranchen rigtigt langt tilbage og kommer til at trække lange spor.

I Dansk PersonTransports fire sektorer står coronakrisen derfor øverst, og hovedprioriteten er at få fortsat hjælp samt at få sat gang i hjulene igen, når normaliteten kommer tilbage.

Corona fylder heldigvis ikke det hele i arbejdsprogrammerne i 2021; den grønne omstilling ligger højt på prioriteringen. Overordnet vil Dansk PersonTransport arbejde for flere grønne puljer og støtteordninger i overgangen til den grønne omstilling, vi vil understøtte de enkelte vognmænd, arbejde for mere omfattende og bedre ladestrukturer og f.eks. arbejde for bedre rammevilkår for den kollektive trafik og styrke kendskabet til turistbussen som et grønt alternativ. Inden for vores sektor for offentlig kørsel er der en ambition om, at flextrafikken bliver elektrisk inden 2030, og vi ser derfor i dette nummer nærmere på, hvordan det går med elliftbussen. I forhold til rutebussektoren kan du på side 10 læse om, hvor langt vi er i Danmark med klimabusser.

Du kan også i dette nummer læse om, at vi inden for turistbusbranchen arbejder på, at lovgivningen omkring cabotagekørsel håndhæves blandt andet vha. nummerpladescannere og om, at vi inden for taxisektoren har igangsat arbejdet med den vigtige første evaluering af taxiloven.

Dette og meget andet vil vi prioritere i 2021, hvor jeg samtidigt håber, at vi igen har mulighed for at arrangere medlemsaktiviteter. Du vil i magasinet se, at vores årsmøde er flyttet til september, men så snart vi kan, starter vi med at mødes igen. Vi glæder os til at se jer alle i det kommende år.

Der er meget at tage fat i på i det nye år, og vi i Dansk PersonTransport er klar til at fortsætte i samme spor med frisk mod. Og lad os så blive fri for corona hurtigst muligt – og få det persontransport-år, vi har manglet i 2020.

Godt nytår til jer alle.



2021 – lad os få gang i hele persontransportbranchen igen hurtigst muligt …

Michael Nielsen
Adm. Direktør / CEO

Indhold.01



38
Stor testkørsel

MAN Lion's City 12E er klar til det danske marked. Dansk PersonTransport har sat sig bag rattet.



12

Rutebus

Nu kommer elbusserne. Hvor langt er vi kommet i Danmark?



18

Taxi

Taxilovgivningen er blevet evalueret for første gang. Hvad skal ændres allerede nu?

Det faste:

06 De korte

34 Transportpanelet

41 Mød en DPT'er

42 Nostalgihjørnet

47 Info

FOKUS:
Det nye år



24

Turistbus

Udenlandske chauffører skal kontrolleres effektivt. DPT foreslår ANPG-registrering.



28

Offentlig kørsel

Hvordan går det med den elektriske minibus, Bedre Bus Service satte i brug i sommeren 2020?

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



Staten sætter skub i grøn taxi-omstilling

Som en del af strategien om at gøre offentlige indkøb væsentligt mere grønne, er Økonomistyrelsen i gang med at udbyde en fællesstatslig rammeaftale om taxikørsel, hvor staten går med foran for at sætte skub i den grønne omstilling af hele taxibranchen.

Det betyder, at i det nye fællesstatslige taxiudbud vil prisen vægte 60%, mens miljøprofilen vil vægte 40%, når der skal vælges leverandør på rammeaftalen. Taxiselskaberne skal derfor konkurrere om, hvem der kan køre flest taxiture i el- og hybridbiler til de mest konkurrencedygtige priser. Det skal være en del af regeringens mål om, at hele den offentlige køretøjsflåde skal være emissionsfri i 2030.

Motivation for mere grøn kørsel

Den kommende aftale vil bestå af seks geografiske delaftaler, der er tilpasset de forskellige regionale konkurrencevilkår på tværs af landet. Samtidigt er rammeaftalen bygget op om en incitamentsstruktur, der i løbet af kontraktens løbetid på fire år, skal anspore taxiselskaberne til at køre flere ture med el- og hybridbiler. Det fungerer ved, at det enkelte taxiselskab et givent år kan tage lidt højere pris for taxiture, hvis andelen af emissionsfri ture er større, end hvad de oprindelige bød ind med. Omvendt kan taxiselskaberne skulle betale en bod, hvis taxiturene ikke er så grønne som lovet i aftalen.

Aftalen indebærer, at alle de statslige institutioner skal bruge aftalen til deres indkøb af taxikørsel, mens det er frivilligt for selvejeinstitutionerne. Med aftalen behøver de enkelte statslige institutioner ikke at udbyde taxikørsel hver for sig, hvilket minimerer transaktionsomkostningerne – for både taxiselskaberne og for staten.



A/S Storebælt ændrer administrationsgebyr

A/S Storebælt ændrer administrationsgebyret i forbindelse med Grøn rabat for erhvervskøretøjer. Der vil nu være tale om et administrationsgebyr på 600 kr., der opkræves én gang frem for et administrationsgebyr pr. tur på 6,5% af listeprisen, som tidligere oplyst.

For at opnå Grøn rabat skal du være opmærksom på:

- Grøn rabat er en straksrabat på 13% pr. passage, som fratrækkes listeprisen og tildeles 'grønne' erhvervskøretøjer
- Køretøjet skal minimum opfylde Euronorm 6 eller være en el- eller brintbil
- Køretøjet skal være registreret på en Storebælt Erhverv-aftale
- Køretøjet skal benytte automatisk betaling, og køretøjets 'Nummerplade', 'Landekode' samt 'Euronorm' eller 'Drivmiddel' skal registreres hos dit udstederselskab. De registrerede data skal være knyttet til den automatiske betalingsløsning, som anvendes på turen over Storebælt – og svare til det køretøj, som den automatiske betalingsløsning er monteret i.

A/S Storebælt vil foretage kontrol af, om dine køretøjsoplysninger er korrekte enten automatisk eller ved en manuel kontrol. Hvis køretøjsoplysningerne ikke stemmer, kan de udstede et tillæg.

DIGITALT KØREKORT

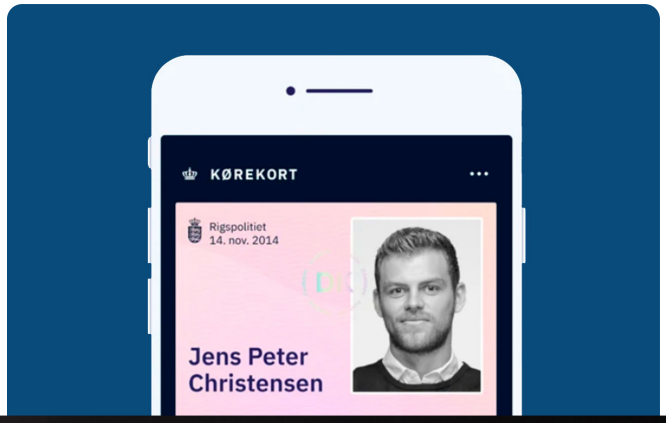
– også til erhvervsmæssig persontransport

Det nye digitale kørekort kan også bruges til erhvervsmæssig persontransport, da det er nøjagtigt de samme oplysninger, der er digitalt som på plastickortet.

Nu er det digitale kørekort blevet lanceret, som er frivilligt og fungerer parallelt med det gamle almindelige kort af plastic. Det digitale kørekort kan bruges inden for Danmarks grænser og er en kopi af de oplysninger, der er på det fysiske kørekort.

Det vil sige, at de koder, der fremgår på det fysiske kørekort for f.eks. erhvervsmæssig persontransport kategori B og D (400 og 425) fremgår også af det digitale kørekort. Man skal ind under "kortinfo" i bunden af appen. Her findes også koder for kørelærergodkendelse mm.

Vær opmærksom på, at chaufføruddannelsesbeviset er et selvstændigt bevis, og det er ikke en del af digitaliseringen (endnu).



Varm kaffe på farten?

Dansk PersonTransport kan i samarbejde med Circle K igen i år tilbyde vores medlemmer at købe Firmakoppen. Med Firmakoppen kan du tanke kaffe ad libitum hos Circle K med en rabat på 25%.

Aftalen er ideel for de vognmænd og chauffører, der har en svaghed for kaffe, da rabatten løber op i store tal på den lange bane.

Koppen er personlig, og det er ikke tilladt at bruge andre kopper.

Kaffekoppen kan bestilles allerede nu og benyttes fra 1. januar 2021 til 31. december 2021.

Linket til at bestille koppen findes på hjemmesiden under *medlemsfordele – firmakoppen*.





Du kan følge med på vores hjemmeside og **virksomhedsguiden.dk** for løbende at se, hvilke hjælpepakker der er åbne.

Genåbning af generelle hjælpepakker

Regeringen har sammen med flere af Folketingets partier besluttet at genåbne de generelle kompensationsordninger for faste omkostninger og omsætningstab for selvstændige.

Genåbning af ordningerne betyder, at virksomheder kan søge hjælpepakker på samme måde, som man ansøgte forårets hjælpepakker. Alle kan søge. Indtil videre gælder kompensationsordningen frem til og med 17. januar 2021, men kan forlænges, såfremt de skærpede restriktioner forlænges.

Hvad kan der søges om

Aftalen omfatter dækning af faste omkostninger og omsætningstab for selvstændige.

For faste omkostninger gælder:

- Forventet omsætningsnedgang på minimum 30% i restriktionsperioden i forhold til referenceperioden, der i udgangspunkt udgør samme periode sidste år.
- Virksomhederne kan modtage kompensation efter trappemodellen, hvor en omsætningsnedgang på fx 30 % giver adgang til kompensation for 40% af virksomhedens udækkede omkostninger.

Omsætningstab til selvstændige:

- Gælder for selvstændige med max 25 ansatte, ejer mindst 25% og arbejde selv i virksomheden.
- Forventet omsætningsnedgang på minimum 30% i restriktionsperioden i forhold til referenceperioden, der i udgangspunkt udgør samme periode sidste år.
- Virksomheder kan få kompenseret 90% af deres tab, dog max. kr. 23.000

bilbud.dk

Vi mang

Vi køber din brugte taxi - allerede i dag

Ring og få et godt tilbud Hurtigt og nemt

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

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



Overskrifter fra Trustpilot:

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

er biler!

Vi køber din taxa uden afgift

Kontant afregning
- afhentning over hele landet

Hurtig handel
Gratis, uforpligtende og professionel vurdering



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

bilbud.dk

FOKUS

Rutesektorens arbejdsprogram for 2021

Af: redaktionen ··· Foto: Keolis

I rutesektorens arbejdsprogram tænkes corona ind på både den korte og lange bane for at tage højde for den løbende udvikling. Et andet stort emne er den grønne omstilling, hvor der fokuseres på samarbejdet med kommuner og trafikselskaber og de politiske rammevilkår.

Corona, korte bane

Løbende beredskab og erfaringsudveksling ifm. restriktioner og forholdsregler omkring corona i trafikselskaberne (værnemidler, passageradfærd, omlægning/reduktion af trafik, forholdsregler ift. chauffører, kompensation af operatøren).

Corona, lange bane

Håndtering af mere vedvarende / permanente ændringer i den kollektive bustrafik som konsekvens/følge af corona (Omstrukturering og omprioritering af trafikken, finansiering, øget fleksibilitet i samarbejde og driftskontrakter).

- **Aktiviteter for/med medlemsvirksomhederne**
- **Brug af Lov om Virksomhedsoverdragelse v. udbud**
- **Justering af omkostningsindekset**

Grøn omstilling af bustrafikken - med trafikselskaber og kommuner

- Videre udbredelse og kommunikation af anbefalinger og erfaringer til trafikselskaber, kommuner og andre interessenter.
- Synliggørelse af kollektiv bustrafik (og elbussen) som centralt element for lokal/kommunal vækst- og klimapolitik.

Grøn omstilling af bustrafikken – politiske rammevilkår

- Bedre rammevilkår for den kollektive bustrafik, herunder implementering af clean vehicle directive, nationale målsætninger, infrastruktur til bustrafikkens fremkommelighed og energiafgifter.
- Eventuel målsætning om overflytning fra bil til kollektiv trafik.
- Arbejde i Transportministeriets klimapartnerskab eller opfølgningen på offentligt indkøbt transport.
- Synliggørelse af muligheden med BRT, som driver af både mobilitet, vækst og udvikling i større danske byer og byområder.



”Helt naturligt har Covid-19 betydet meget for sektorens arbejde det sidste år, og arbejdet med konsekvenserne herom er højt prioriteret i rutesektoren i de kommende 12 måneder. Dette er vigtigt, da det både på den korte og lange bane påvirker vores rammevilkår rigtig meget. På kort sigt ift. praktisk håndtering af både trafikken og restriktioner generelt og på lang sigt ift. evt. konsekvenser af manglende billetindtægter og dermed besparelser i udbud fra kommunerne og regionerne.

Det er også vigtigt at fremhæve både den grønne omstilling og det dertilhørende arbejde med vilkårene ifm. de kommende udbud som vigtige temaer. Sektoren vil gerne være en meget aktiv spiller på disse temaer, så vi er derfor nødsaget til at have en række proaktive holdninger og løsninger hertil, som kan bringes i spil over for trafikselskaberne.

Endelige er der også en række praktiske opgaver, som vi som brancheforening også skal løse for vores medlemmer. Det er opgaver inden for håndtering af både vundne og tabte kontrakter samt deling af viden mellem operatørerne, når dette er til alles fordel.”

Formand for rutesektoren Peter Lanng Nielsen fra Keolis





ELBUSSER



2021: Nu kommer elbusserne

Af: Lasse Repsholt ... Foto: Adobe Stock

Vi skriver 2021, og nu kommer elbusserne! Det er hverken "breaking" eller "fake" news. De fleste, der følger branchen, har efterhånden et klart billede af, at de batteridrevne elbusser rulles ud i stort omfang i verden, Europa og i Danmark. Men hvor langt er vi egentlig kommet?

Hvor mange nye elbusser er sat i drift i løbet af det forgange år, 2020? Nul! Det er måske lidt overraskende i betragtning af, hvor meget elbusserne ellers omtales. Det er alene et spørgsmål om timing af trafikselskabernes nye udbud. 67 nye elbusser blev sat i drift i løbet af 2019 startende med de første – og meget omtalte – 17 elbusser hos Umove i Roskilde 14. april 2019 (Movias udbud A16) og sluttende med en stribe busser hos Anchersen og Arriva i København og Hovedstadsområdet fra 8. december 2019 (Movias udbud A17).

Stærkt comeback i 2021 og 2022

Efter en pause i 2020 gør elbusserne et stærkt comeback med 151 busser i 2021 og (foreløbigt) 247 elbusser i 2022. Hermed tegner der sig et billede af elbussernes udrulning, der mere ligner det europæiske med nærmest eksponentiel vækst. Foruden frontløberne i Hovedstadsområdet og Aarhus melder en hel stribe af byer og kommuner sig nu og har allerede afgjort udbud med en flåde af klimavenlige og emissionsfrie busser, der skal sættes i drift i 2021 og 2022: Odense, Esbjerg, Herning, Kolding, Aalborg, Odder og Skanderborg.

Klimasamarbejdsaftaler driver udviklingen

Én af de ting, der driver udviklingen mod klimavenlige busser, er Transportministeriets klimasamarbejdsaftaler med en lang række kommuner. I første omgang omfattede aftalerne de største kommuner dvs. København og Frederiksberg, Aarhus, Odense, Aalborg og Vejle. Aftalerne indebærer fælles målsætninger i forhold til emissions- og /eller fossilfri busser, kommunernes egne, nyindkøbte personbiler skal være emissionsfri og øvrige, nyindkøbte køretøjer skal være CO_2-neutrale eller emissionsfri inden for en kort tidshorisont.

Siden er Holbæk, Esbjerg, Gladsaxe, Helsingør og Fredericia indtil videre også kommet til og har tiltrådt målsætningerne i klimasamarbejdsaftalerne. Derved har de blandt andet forpligtet sig til, at fremtidige bybusser skal være emissionsfri, mens lokale, åbne ruter som minimum skal være fossilfri.



Vores telefonnummer er 89 32 25 40.

Også midt om natten.

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

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

OK

20807

Der er cirka 3.300 driftsbusser i den kollektive bustrafik i Danmark. Knap 1/3 af alle busserne vil være enten fossil- eller emissionsfri ved udgangen af 2020. Ser vi mere isoleret på bybusserne, hvor de elektriske busser vinder frem, er der cirka 2.300 busser i drift. Ved udløbet af 2022 vil der være sat 465 elbusser i drift svarende til 20 pct. af den samlede bybusflåde.

De fossilfri løsninger spiller stadig en stor rolle

Selv om elbusserne stjæler opmærksomheden, er der også stadig mange, der ønsker fossilfri drift. Det har traditionelt været i form af gasdrevne busser. I perioden 2012 til 2019 er der sat 178 gasbusser i drift rundt omkring i landet. Senest blev NT's 25. udbud sat i drift med 13 gasbusser fordelt flere forskellige buslinjer i det nordjyske.

En anden måde at leve op til fossilfriheden er at benytte traditionelle dieselmotorer, men erstatte brændstoffet med biodiesel, HVO og lignende varianter. Det har man især gjort ved udbud i de seneste år, og 334 busser sættes på gaden i perioden 2019 til 2022 med denne løsningsmodel.

Rekordår for elbusser i Europa

2020 bliver et rekordår for nye elbusser i Europa. Det skriver mediet Sustainable Bus. Det forventes, at 2.000 nye elbusser vil blive registreret i 2020 mod 1.687 i 2019, hvilket i sig selv var tre gange så mange elbusser som i hele perioden 2002 til 2018 (2020 is on track to establish a new record of electric bus registration in Europe, 15. december 2020).

Det er lande som Holland, Sverige og Polen, der er længst fremme med udviklingen af de nye elektriske busser. Det er også den polske busfabrikant Solaris Bus & Coach, der i de tre første kvartaler i 2020 – med en lille margin – er markedsledende i 2020 foran BYD-ADL (Et samarbejde mellem kinesiske BYD og engelske Alexander Dennis Limitied), BYD og hollandske VDL på fjerdepladsen.

Sustainable Bus konstaterer, at coronakrisen ikke har haft mærkbar negativ betydning for salget af elektriske busser i 2020, men omvendt at udbud, der var planlagt til 2021, er blevet udsat.

Det mener Dansk PersonTransport

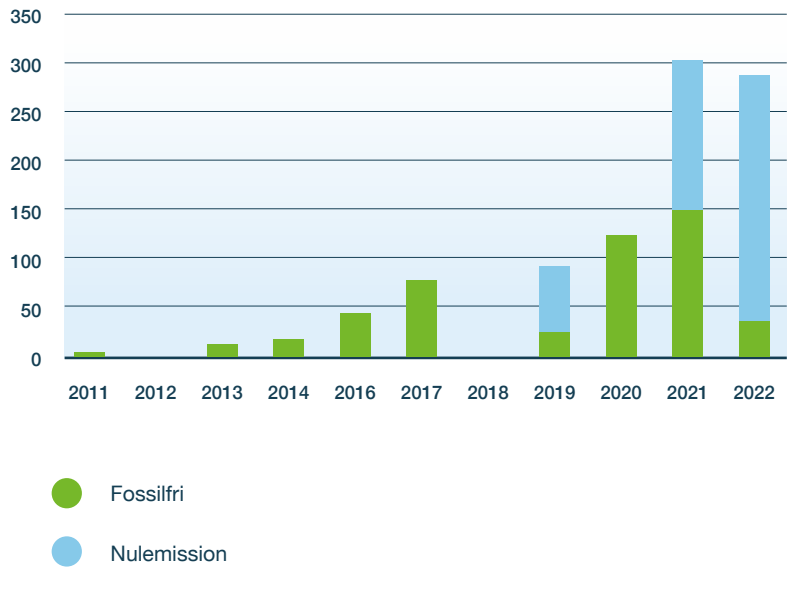
Dansk PersonTransport rutesektor har – også i 2021 – sat den grønne omstilling øverst på arbejdsprogrammet (Se side 8). Kommuner, regioner og trafikselskaber skal finde de grønne og klimavenlige løsninger, der passer bedst til situationen. Der er forskellige slags bustrafik og forskellige forudsætninger med hensyn til økonomi og effektivitet, så det skal gå op i en højere enhed. Elbusser, gasbusser eller omlægning af brændstoffet til HVO. Ingen muligheder bør udelukkes på forhånd.

De emissionsfri elbusser får dog særlig opmærksomhed. Der har været stor succes med at sætte elbusserne i drift, og publikum tager også godt imod, at de nu kører med en klimavenlig, støjsvag og emissionsfri bus.

Men der bør være flere fordele at hente. Elbusserne være ét værktøj af flere i en samlet og større og klimavenlig strategi om at skabe mere bæredygtig mobilitet for borgerne. Hvor der stilles et klimavenligt og emissionsfrit alternativ til rådighed, er det også oplagt at reducere biltrafikken og samtidig integrere med andre tilsvarende transportformer som gang, cykel, samkørsel m.m.

Nationalt bør det også stå klart, at skal persontransporten nå i mål med klimamålsætningerne, kræver det, at endnu flere kører med i de nye klimavenlige busser.

Fossil- og emissionsfri busser fra 2011 til 2022 (År hvor busserne sættes i drift)



Elbusser – hvem trækker det længste strå?

Hvem leverer elbusserne til det danske marked? Lige nu er der tæt opløb mellem kinesiske BYD og hollandske VDL.

Oversigt:
Elbusser i Danmark ultimo 2020

	Antal busser
BYD	27
VDL	29
VOLVO	4
YUTONG	20
I alt	**80**

Aarhus Sporveje har dog lagt en ordre på 29 Volvo 7900 Electric ledbusser, Keolis anskaffer 20 busser fra Yutong til drift i Odense, og i Esbjerg bringer Tide Bus en ny spiller på banen: Kinesiske Xiamen Golden Dragon Bus. Så i takt med, at udbud og aftaler falder på plads, kan dette billede ændre sig.

NYHED

Tank HVO 100 fossilfri diesel

og reducér CO_2 med op til 90%

HVO 100 – hvad er nu det?

- *HVO står for "Hydrotreated Vegetable Oil", 100 fordi det er lavet af 100% genanvendte råmaterialer*
- *HVO 100 er en syntetisk fossilfri diesel, der ikke frigiver ny CO_2 i atmosfæren*
- *Det genanvendte råmateriale optager CO_2 i vækstfasen og dermed opnås en genanvendelighed af CO_2 på op til 90%*
- *HVO 100 giver en mere effektiv og ren forbrænding*
- *HVO 100 opfylder den europæiske standard EN15940 og kan anvendes i dieselmotorer uden ændringer.*



HVO 100 kan tankes på 6 Circle K stationer - og flere er på vej.

Se hvor på **circlek.dk/hvo100**

CIRCLE K®

Take it easy

FOKUS

Taxisektorens arbejdsprogram for 2021

Af: Redaktionen ... Foto: Privat

Taxiloven skal evalueres og følges tæt, den grønne omstilling skal hjælpes på vej, og blandt andet hjælpepakkerne skal justeres, så taxivognmænd kan få den nødvendige støtte.

Coronakrisen

Taxisektorens omsætning har været væsentligt påvirket af coronakrisen og arbejdsprogrammet for 2021 vil derfor være præget af, hvordan coronakrisen påvirker taxierhvervet i 2021. Der skal fortsat være fokus på, at taxierhvervet skal have hjælpepakker, så længe der er restriktioner, der påvirker taxierhvervets omsætning. Derudover skal der fokuseres på om coronakrisen påvirker taximarkedet på længere sigt, f.eks. ved ændrede forbrugsmønstre.

Omstilling af taxiflåden til grøn transport

Der skal fortsat arbejdes med den grønne omstilling af taxibranchen og sikres, at der er biler og ladestruktur til rådighed til branchen. Herunder skal der være fokus på, at eventuelle lovkrav om el-taxier er muligt at gennemføre ikke bare i Storkøbenhavn, men i hele Danmark. Der skal arbejdes for grønne puljer, hvor der kan søges om tilskud til grønne taxiforsøg. Derudover skal der arbejdes for etablering af ladestandere ved offentlige pladser, f.eks. banegårde og sygehuse.

Det skal sideløbende sikres, at nuværende energi- og miljøkrav til taxier m.v. er realistiske i forhold til udvalget af konventionelle biler, der er egnet til taxibrug m.v.

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

Taxilov

Antallet af tilladelser til erhvervsmæssig persontransport gives frit pr. 1. januar 2021, og dermed er overgangsordningen for liberalisering af taxierhvervet ophørt. I overgangsperioden skulle taxiloven efter planen evalueres efter 1 år og 3 år. DPT har givet indspark til, hvilke elementer i taxiloven som bør ændres, og det skal der følges op på i 2021. Det er f.eks. indførelse af lovpligtige vognmandskursus, sprogkrav til chauffører, en mere fleksibel prissætning og udarbejdelse af markedsdata for branchen, som bør ændres og revideres.

Ud over de erfaringer, som taxibranchen har høstet i den 3-årige overgangsordning, skal den fulde liberalisering følges tæt.

Samarbejde med trafikselskaberne

Taxierhvervet er repræsenteret i trafikselskaberne forskellige kontaktudvalg. Taxisektoren vil se på, hvorvidt der kan skabes et forum på tværs af alle trafikselskaber, hvor der kan drøftes overordnede ting omkring branchens udvikling på tværs af taxiselskaber og trafikselskaberne.

Derudover skal der fortsat være fokus på trafikselskabernes uddannelseskrav. Der er fra trafikselskabernes side et øget fokus på mere uddannelse, hvor der i dialog med trafikselskaberne bør sikres, at uddannelseskravene giver mening i forhold til udførelse af kørslen. Herudover bør det sikres, at der ikke er overlap mellem chaufføruddannelsen, evt. kommende vognmandsuddannelse samt BAB-kurser. Det skal ligeledes tilstræbes, at uddannelseskravene er ens for alle trafikselskaber.

Der skal fortsat samarbejdes med trafikselskaberne for at sikre ordentlige og realistiske udbudsvilkår.

Samling af taxierhvervet

Der skal arbejdes på, at alle taxierhvervets aktører samles under DPT. Det er vigtigt, at taxierhvervet taler med én stemme og arbejder sammen i forhold til de forskellige politiske dagsordner, f.eks. omstilling af taxibranchen til grøn transport.



”Alle taxisektorens vedtagne arbejdsprogrampunkter er vigtige, men jeg vil gerne fremhæve to punkter, som er særdeles vigtige for branchen på kort sigt: Det første punkt er Covid-19-nedlukningen, som har ramt mange brancher hårdt, og taxibranchen og den øvrige persontransport branche er bestemt ikke nogen undtagelse. Vi er alle hårdt ramt, og her er det vigtigt, at DPT fortsætter det gode arbejde med, at vognmændene kan få del i hjælpepakkerne og ikke mindst, at kriterierne for at få del i hjælpepakkerne ikke er så besværlige eller umulige, at det ender med, at få eller ingen kan få del i hjælpepakkerne.

Det andet punkt er den længe ventede revidering af taxiloven. Jeg er for så vidt enig i, at der skal arbejdes med de punkter, transportministeren har fremlagt i evalueringen, men jeg havde et håb om, at ministeren også ville genindføre vognmandskurser. Det var desværre ikke med i evalueringen, så det er bestemt noget, DPT skal arbejde på bliver genindført i taxiloven, så vi sikrer, de nye vognmænd har de rigtige kvalifikationer. Jeg har noteret mig, at trafikselskaberne er enige i det synspunkt, så jeg håber, vi sammen kan få overbevist politikkerne om, at vognmandsuddannelsen skal genindføres hurtigst muligt.”

Sektorformand for taxisektoren Torben Kirketerp, Esbjerg Taxa



CASE

Første evaluering af taxiloven

Af: Lasse Repshott ··· Foto: iStock

Den oprindelige aftale om taxiloven fra 2017 lød på, at loven skal evalueres efter 1, 3 og 6 år. I december 2020 blev den første evaluering løbet i gang, hvor transportministeriet peger på tre elementer som man foreslår, bliver ændret nu og en række forhold, der bør ses på senere i de kommende evalueringer.



På et møde i starten af december præsenterede Transportminister Benny Engelbrecht et oplæg til den første evaluering af taxiloven. Mødet blev afholdt med ordførerne i taxiaftalen og interessenter i taxibranchen, herunder Dansk Person-Transport.

Den første evaluering af taxiloven er baseret på opgørelser og data indhentet før coronakrisen og primært fra 2018 og 2019. Oplysningerne til evalueringen er hentet fra:

- Færdselsstyrelsen,
- et seminar afholdt i marts 2019, hvor Dansk PersonTransport også deltog,
- interviews og databehandling fra Deloitte,
- og bemærkninger indsendt af myndigheder og interessenter.

Taxiloven indføres som bekendt gradvist, og mange taxivognmænd kører stadig efter den gamle taxilov, da tilladelserne ikke er ombyttet til nye tilladelser. Det har medført, at markedet er delt op i forskellige regler og krav, som forplumrer overblikket. I evalueringen vurderes det, at mange af disse problematikker vil løse sig selv gradvist, som de gamle tilladelser udløber. Branchen er samtidigt hårdt ramt af coronakrisen, og derfor indstiller transportministeriet i evalueringen at dele det op i to. Nemlig: Emner, der skal evalueres på her og nu, og emner, der kigges på ved en senere evaluering.

Emner, som Transportministeriet foreslår bør behandles nu:

Taxilovens §10 om overenskomstforhold-
Taxiloven §10 om overenskomstforhold i den nye taxilov ses som uklar, og det vurderes, der er behov for en indsnævring af fortolkningsmulighederne. Som det er nu, er der flere overenskomster, der lever op til kravene. I den oprindelige udlægning fremgår det, at man skal følge de kollektive overenskomster på området. Det foreslås i evalueringen, at der laves en klar bestemmelse, der helt eller delvist bliver som de nye bestemmelser på bus- og godskørselsloven, eller at der udarbejdes en egentlig fortolkningsvejledning.

Sprogkrav til chauffører
Som lovgivningen er i dag, er det uddannelsesstederne, der vurderer chaufførernes sprogevner. Aktører i branchen oplever, at det ikke er tilfredsstillende, og at sprogkravet bør gøres objektivt, hvor en kursist enten skal fremvise folkeskolens afgangseksamen eller have gennemført Dansk 2.

Justering af gebyrer og afgifter
Tidligere var det kommunerne, der var ansvarlige for at godkende bestillingskontorer, udstede tilladelser og kørekort til chauffører. Ved den nye lov kan kommunerne overdrage tilsynspligten til Færdselsstyrelsen, hvilket 80 kommuner har benyttet sig af. Det har medført, at Færdselsstyrelsen oplever et behov for ensretning og oprydning samtidigt med, at der er kommet mere sagsbehandling og flere ansøgninger til chaufførkort og EP-tilladelser end tidligere . Derfor er gebyrerne for disse ikke længere dækkende, og der er behov for at hæve dem for at undgå at fortsætte med underskud. Derfor foreslås det, at afgiften for udstedelse af EP-tilladelser forhøjes fra 1.200 kr. til 1.770 kr. Det foreslås også, at styrelsen hæver gebyret for chaufførkort fra 800 kr. til 1.470 kr.

→

Emner, der behandles ved næste evaluering

Den næste evaluering af taxiloven er udskudt til 2022, for at branchen kan nå at stabilisere sig efter coronakrisen. Her vil der blive fulgt op på denne evaluering, og der vil blive gået i dybden med forholdet mellem vognmænd og kørselskontorer, prisudviklingen, kørselskontorer i landdistrikterne, teknologisk udvikling og limousine- og flex-erhvervet.

Forhold ml. vognmænd og kørselskontorer og kapitalkrav
Der er relativt få, store kørselskontorer, hvilket ifølge transportministeriet giver dem en uforholdsmæssig styrke i forhold til de enkelte vognmænd. For at justere forholdet mellem vognmænd og kørselskontorer foreslås det i evalueringen, at kravene for at opnå tilladelse til at drive kørselskontorer lempes ved at nedsætte eller udelade egenkapitalkravet på 500.000 kr.. Man påtænker også at lempe restancekravet til kørselskontorer og vognmænd og endeligt at øge kapitalkravet til vognmænd. Et højere kapitalkrav kan ifølge transportministeriet få flere økonomisk konsoliderede vognmænd på markedet . Dermed er det håbet, at vognmænd som en samlet gruppe kan stå stærkere i forholdet til kørselskontorerne. Transportministeriet foreslår, at forholdet mellem vognmænd og kørselskontorer analyseres nærmere til næste evaluering, hvor man også vil kigge på tilslutningsaftalerne mellem kørselskontorer, og man vil overveje nogle reguleringer; for eksempel en begrænsning af konkurrenceklausuler.

Taxi i landdistrikter
I den nye taxilov er der mulighed for at etablere kørselskontorer i landdistrikterne på mere lempelige vilkår, hvor egenkapitalen nedsættes til 40.000 kr. for at understøtte markedet i mindre befolkede områder. Almindeligvis må kørselskontorer køre i hele landet, men for at kompensere for de lempeligere vilkår, må landdistriks-kørselskontorer kun sælge inden for et afgrænset område med maks. 3 vogne. Evalueringen af dette udskydes til 2022, da man først kan se resultater og drage konklusioner, når lovgivningen er helt indfaset.

Prisudvikling og forbrugerbeskyttelse
Den nye taxilov indfører en såkaldt paralleltakst til prissætning for taxikørsel, der skal ske inden for et landsdækkende prisloft. Paralleltakster afviger fra de brydningstakster, flere taxiselskaber tidligere har brugt. I de kørselskontorer, der prissætter efter den nye paralleltakst, viser nuværende data, at der er en forskel på priserne på tværs af kørselskontorerne. Man kan dog ikke sammenligne en til en, da den nye paralleltakst har en starttakst, en kilometertakst og en tidstakst, hvor ved brydningstaksten tæller taxametret enten kilometertakst eller ventetidstakst, alt efter om bilen kører eller holder stille/venter. Samtidigt erfares det, at den nye taxilovs krav om prissætning på taxierne ikke har den forbrugeroplysende effekt, som ønsket, fordi 10 km/12 min., som paralleltaksten er, ikke er typisk for bykørsel.

Der nedsættes en arbejdsgruppe af både forbrugerrepræsentanter og branchen til at undersøge, hvordan alternative former for forbrugerbeskyttelse kan udformes, samtidig med at taxibranchens behov for at kunne justere priserne løbende tilgodeses.

Teknologisk udvikling og limousinekørsel
Siden indfasningen af taxilovgivningen startede, er der ikke sket en teknologisk udvikling af taxametre eller andre kontrolsystemer, der giver anledning til overvejelser om ændret regulering på nuværende tidspunkt.

Der er heller ikke sket omfattende ombytninger af tilladelser inden for limousinefaget. Parter i branchen pointerer, at den nye værdigrænse, der er sat for at sikre en differentiering på limousine og taxi, på 500.000 kr. er hæmmende for limousinefaget og vanskelig at administrere i praksis. Foreløbige undersøgelser indikerer dog, at der ikke er behov for at sænke værdigrænsen.

Det vurderes, at en yderligere evaluering af både det teknologiske område og limousineerhvervets udvikling udskydes til anden eller tredje evaluering.

Det mener DPT

Dansk PersonTransport er enige i evalueringens oplæg om at udskyde evalueringen af elementer af lovgivningen til senere. Taxibranchen står i sin største krise nogensinde, hvor det er svært at forudse, hvordan markedet udvikler sig. Dog mener vi, at man bør indføre krav om vognmandskursus til nye tilladelsesindehavere også ved denne første evaluering. Taximarkedet er blevet mere konkurrenceudsat og mindre reguleret, hvor det er vigtigt, at nye virksomheder er klædt på til opstart af virksomhed. Det er et tiltag som bla. også støttes af Trafikselskaberne i Danmark.

I taxievalueringen er ganske kort opremset en række data fra Færdselsstyrelsen. Data som er fremkommet på baggrund af indberetninger fra kørselskontorerne. DPT anbefaler, at Færdselsstyrelsen årligt laver en offentlig markedsanalyse på baggrund af de data, som indberettes til dem. Det kender vi fra det tidligere taxinævn i Region Hovedstaden og har vist sig som et effektivt værktøj der vil være med til at give et mere detaljeret overblik over udviklingen i taximarkedet.



”Det er klogt, at der alene lægges op til at lave en light-evaluering af taxiloven alt den stund, at loven har fungeret i meget kort tid samtidig med, at taxibranchen er hårdt ramt af coronakrisen. Når det er sagt mener vi, at man udover de tre områder også bør indføres krav om vognmandskursus til nye tilladelsesindehavere, som vil ruste nye vognmænd til at stå stærkere i et mere konkurrencepræget taximarked”

Trine Wollenberg, vicedirektør i Dansk PersonTransport

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 reservedels-liste på: christonik.dk



ISO 9001 CHRISTONIK CERTIFIED

CHRISTONIK
Comfortable movement

SPAR BRÆNDSTOF..!

Dansk produceret oliefyr, designet til at levere optimale resultater til dine busser



OLIEFYR:
- Kører på diesel, biodiesel, HVO, RME og ethanol
- Kan udstyres til elektrisk natdrift
- Kan udstyres med LE-funktion

HYBRID:
- Opvarmning til el busser - Miljørigtigt kombi-fyr
- Specialudviklet til Hybrid og El-busser

EL:
- Fossilfri varme i El-busser
- Kan fås i forskellige spændings- og varmekapaciteter
- Op til 4 varmeelementer
- Eks: 620VDC 20kW med 7,5 + 12,5kW
- Eks: 672VDC 60kW med 4 x 15kW

stroco
MOBILE HEATING SOLUTIONS
Stroco ApS · Banealle 8 H · DK-8450 Hammel
Tlf. 8696 1066 · Email: info@stroco.dk · www.stroco.dk

Scandlines

OVER 60 DAGLIGE AFGANGE

Rødby - Puttgarden · Gedser - Rostock





For booking af overfart samt mad ombord kontakt **grupper@scandlines.com** eller læs mere på **bus.scandlines.dk**

bordershop.com/dk



BorderShop i Puttgarden og Rostock er **åben alle ugens dage.**



Prøv også vores lækre mad ombord.

FOKUS

Turistbusektorens arbejdsprogram for 2021

Af: Redaktionen ... Foto: Privat

De store slag turistbusbranchen har fået under coronakrisen har naturligvis sat sig tydelige spor i arbejdsprogrammet for det kommende år i form af målrettet arbejde for at få branchen op at stå igen. Sideløbende vil Dansk PersonTransport blandt andet arbejde for at modvirke social dumping, fremme grøn omstilling og den bedst mulige omstilling til miljøzoner.

Coronakrisen

- Arbejde for at medlemmerne får så meget kompensation som muligt under corona krisen
- Oplyse og vejlede medlemmerne om reglerne for kompensation
- Arbejde for at sektoren kommer godt i gang efter corona-krisen
  - Arbejde for at få gang i turistbuskørslen igen lokalt, nationalt og internationalt.
  - Arbejde for at lette grænseoverskridende kørsel.
  - Arbejde for at få gang i krydstogtsturismen igen.
  - Italesætte bustransport som en miljøvenlig transportform.
  - Nedsætte et udvalg der skal komme med gode ideer til hvordan vi kommer bedst i gang efter corona-krisen.

Udenlandske busser

- Opfølgning på at den nye lov om lønvilkår for udenlandske chauffører bliver håndhævet f.eks. gennem brug af nummerpladescannere.
- Sikre at EU ikke ændrer på den nye fortolkning om cabotage.

Fastholdelse og rekruttering af chauffører

- Arbejde for at EU (og dernæst DK) nedsætter aldersgrænsen for buskørekort fra 21/23 år til 18 år.
- Analyser og igangsæt muligheden for at tiltrække chauffører efter corona.

Digitalisering

- Arbejde for at digitalisere alle dokumenter få linje med kørekortet f.eks. EU-kvalifikationsbevis, BAB, BHOR, sygesikringsbevis og arbejde for at de digitale dokumenter også vil gælde i resten af EU.

Miljøzoner

- Arbejde for at udskyde datoen for Euro 6-kravet, så det ikke træder i kraft allerede 1. januar 2022.
- Arbejde for at København ikke bliver lukket helt af for turistbusser og "opentop", men at der findes en løsning, som kan fungere. Arbejd i den forbindelse på at få etableret bedre muligheder for turistbusparkering i og omkring København.

Grøn omstilling

- Arbejde for at turistbusserne får tid til den grønne omstilling og at alle for nuværende biobrændstoffer (HVO, GTL) og naturgas (LNG) bliver tilgængelige og mere økonomisk attraktive at benytte som grønne brændstoffer.
- Arbejde for at sikre støtteordninger til den grønne omstilling som turistbusmedlemmerne (og leverandører) kan gøre brug af.

Aktiviteter

- Medlemsmøder om hjælpepakker og erfaringsudveksling om ansøgninger
- Kom i gang efter corona
  - evt. møder omkring krav ved international kørsel
- Grøn omstilling: Hvilke krav? Mulighed for støtte?



”Meget af mit foreningsarbejde er gået med at bekæmpe udenlandske turistbusser i Danmark, og som forening har vi haft fuld opbakning fra alle medlemmer og deres chauffører. Uden deres hjælp var det ikke lykkedes at få nogen overbevist om problemets størrelse. Godt, der har været politisk opbakning til at få ændret loven, således at de udenlandske busser ikke længere har de samme muligheder for at udføre social dumping på anden overenskomst og ingen momsafregning.

Covid-19 ankomst har lagt vores branche ned, og der er stort set ingen turistkørsel, så nu er alle kræfter sat ind på, at vores branche får bedst mulig adgang til hjælpepakkerne. Selvfølgelig arbejdes der også på en plan for, hvordan branchen kommer tilbage til det gamle niveau. Det bliver et langt sejt træk.”

Sektorformand for turistbussektoren, Lars Larsen,
Københavns Bustrafik ApS



CASE



Dansk PersonTransport har sammen med et samlet transporterhverv kontaktet justits- og transportministrene, hvor vi opfordrer til, at nummerpladecannere bruges til at kontrollere udenlandske chaufførers kørsel.

Udenlandske buschauffører skal kontrolleres effektivt

Dansk PersonTransport mener, at nummerpladegodkendelse er et nødvendigt værktøj for at sikre, at cabotage- og aflønningsregler overholdes.

Af: Teddy Becher ·· Foto: Stockfoto

Politiet og Færdselsstyrelsen skal gøre brug af de allerede eksisterende nummerpladescannere, når de nye regler om dansk løn til udenlandske lastbil- og turistbuschauffører skal håndhæves fra årsskiftet. Det er budskabet i en kampagne, som Dansk PersonTransport tog initiativ til og har samlet det danske transporterhverv omkring. Branchen har som resultat i fællesskab kontaktet justitsminister Nick Hækkerup og transportminister Benny Engelbrecht for at sikre en effektiv og konsekvent håndhævelse af de nye regler.

Dansk PersonTransport har længe arbejdet for at sætte en stopper for den ulige konkurrence mellem danske og udenlandske vognmænd, der inden COVID-19-pandemien har hersket på det danske turistbusmarked, hvor udenlandske vognmænd systematisk har udført social dumping og undergravet den danske samfundsmodel.

Positiv udvikling

I den seneste tid har der været en rigtig positiv udvikling på området, og det ser ud til, at myndighederne har lyttet til de argumenter, som bl.a. Dansk PersonTransport er kommet med.

I november 2019 offentliggjorde transportministeren, at han fremover vil fortolke EU-reglerne om buscabotage således, at udenlandske chauffører kun må køre cabotagekørsel i syv sammenhængende dage pr. måned. Det var en mærkbar forbedring i forhold til de 2-3 måneder før, hvor reglerne i øvrigt ikke blev håndhævet.

Nye regler

Folketinget vedtog dernæst i juli 2020 nye regler, der betyder, at udenlandske busselskaber fra 1. januar 2020 får pligt til dels at registrere deres cabotagekørsel i Danmark, dels at aflønne deres chauffører med en timeløn, der som minimum er på niveau med de repræsentative overenskomster på området. Sidenhen er også EU-reglerne for udstationering på transportområdet ændret sådan, at det nu er slået fast, at udenlandske chauffører er udstationeret, når de kører cabotagekørsel, hvilket betyder, at man skal følge de overenskomster, der gælder i det land, man kører i.

Alt dette er naturligvis rigtigt positivt umiddelbart, men set fra Dansk PersonTransports synspunkt afhænger effekten af de nye regler af, at der bliver sikret en effektiv håndhævelse og kontrol af de nye regler. Det er helt essentielt at udenlandske virksomheder, der udfører cabotagekørsel – og man kan sikkert forvente mange af dem, når pandemien er ovre – mødes med en striks håndhævelse, der sikrer, at de overholder de danske regler om anmeldelsespligt, aflønningskrav og antal dage, hvor der kan køres cabotage i Danmark.

”Dansk PersonTransport har længe arbejdet for at sætte en stopper for den ulige konkurrence mellem danske og udenlandske vognmænd, der har hersket på det danske turistbusmarked, hvor udenlandske vognmænd inden COVID-10 systematisk har udført social dumping og undergravet den danske samfundsmodel til egen fortjeneste – det skal effektivt sikres nu, at dette ikke fortsætter, når turistbusbranchen skal i gang igen efter pandemien.”

ANPG

Politiets automatiske nummerpladescannere, ANPG, er for Dansk PersonTransport et helt afgørende værktøj til at finde og dernæst sikre en effektiv kontrol af de virksomheder, der udfører cabotagekørsel i Danmark. Brug af nummerpladescannere og den mulige sammenholdning af de oplysninger, der findes fra politiets nummerpladescannere, der er opsat ved grænserne med de oplysningerne, der findes i Sund & Bælts scannere ved de fem største byer (for at håndhæve miljøzonekravene), kan man lettere og mere effektivt klarlægge udenlandske køretøjernes kørselsmønster og dermed håndhæve reglerne om cabotagekørsel og udstationering.

Nummerpladescannere kan ligeledes anvendes til at kvalificere, hvilke køretøjer der skal stoppes, når der udføres vejsidekontrol f.eks. i tilfælde, hvor en udenlandsk operatør ikke har betalt bøder, der tidligere har været dem pålagt, eller hvis chaufføren ikke er registreret i det kommende register for udenlandsk transportkørsel i Danmark.

Under kontrollerne er det naturligvis også væsentligt, at dokumentationskravene ved kontrollen inkluderer f.eks. bevis på, at den løn, der står i ansættelseskontrakten, faktisk bliver udbetalt til chaufførernes bankkonti. Kun på den måde kan det sikres, at alle regler overholdes.

Dansk PersonTransport arbejder hårdt på, at de ansvarlige ministre, nemlig justitsminister Nick Hækkerup og transportminister Benny Engelbrecht, tager automatisk nummerpladegenkendelse i brug også i forhold til den ulovlige cabotage, så indsatsen effektivt rettes mod de chauffører, der ikke følger reglerne. •

DPT: Udskyd miljøkravene

Dansk PersonTransport er i kontakt med miljø- og erhvervsministeren for at gøre opmærksom på, at kommende krav omkring kørsel i miljøzoner truer en turistbusbranche, der i forvejen med nød og næppe holder hovedet oven vande.

Dansk PersonTransport opfordrer kraftigt miljøminister Lea Wermelin og erhvervsminister Simon Kollerup til at række turistbusbranchen en hjælpende hånd i forbindelse med kravene om kørsel i miljøzoner. Som det er nu, skal vognmænd pr. 1. januar 2022 have påmonteret partikelfilte på deres busser eller have investeret i busser der opfylder Euro VI-normen. Kravene til denne omstilling falder lige efter en coronakrise, hvor turistbusbranchen som bekendt har oplevet en omsætningsnedgang på 85% og dermed er ekstremt økonomisk og likviditetsmæssigt presset

Dyr omstilling

”På grund af bussernes særlige konstruktion, hvor det i mange tilfælde kræver en ombygning af motorrummet for at få plads til filteret, er det meget omkostningstungt og teknisk vanskeligt at montere filtrene. Ifølge vores oplysninger koster det pr. bus i gennemsnit omkring 140.000 kr. at installere et godkendt partikelfilter. Det er en uforholdsmæssig stor udgift i forhold til, at virksomhederne i forvejen er pressede på deres økonomi,” siger Teddy Becher, der er sektorchef for turistbussektoren. Samtidigt er markedet for videresalg af Euro IV- og V-busser for nuværende ikkeeksisterende, og dette vil ikke ændre sig, før coronakrisen er ovre, og der er kommet godt gang i turistbuskørslerne igen.

Dispensation

I maj 2020 pegede miljøminister Lea Wermelin på muligheden for dispensation, så erhvervet får mulighed for at tilpasse sig. Dansk PersonTransport erfarer imidlertid, at det på Miljøministeriets hjemmeside fremgår, at en dispensation kun kan gives i særlige tilfælde og i korte perioder på få måneder. Reglerne er lavet på en måde, så det i praksis bliver umuligt for en turistbusvognmand at få tildelt en dispensation.

”Vi efterspørger en generel dispensation for turistbusser, som sikrer, at Euro V kan køre i miljøzonerne, indtil coronakrisen er overstået, og markedet for brugte busser på internationalt plan er genoprettet. Det er Dansk PersonTransports forventning, dette tidligst vil ske i slutningen af 2023,” siger Teddy Becher og understreger:

”Sideløbende med ønsket om den generelle dispensation, håber vi også i Dansk PersonTransport, at regeringen vil iværksætte en tilskudsordning til reduktion af partikeludslip fra turistbusser og dermed give et økonomisk tilskud til de vognmænd, der bliver tvunget til en omstilling i disse svære tider.” •

”Det er en uforholdsmæssig stor udgift i forhold til, at virksomhederne i forvejen er pressede på deres økonomi”

Teddy Becher, sektorchef for turistbussektoren



FOKUS

Sektor for offentlig kørsels arbejdsprogram for 2021

Af: Redaktionen ··· Foto: Privat

De mange aflyste kørsler på grund af coronakrisen har medført, at det nu er nødvendigt at tage højde for smitteudbrud og pandemier i fremtidige kontrakter. Samtidigt vil der blandt andet i 2021 blive fokuseret på at klæde DPT-medlemmer på til at byde på udbud, at understøtte omstillingen til grøn transport og at samle operatørerne for at forbedre samarbejdet med trafikselskaberne.

Coronakrisen

Sektor for offentlig kørsel har været berørt af corona-krisen i forbindelse med nedlukning af skoler, dagcentre m.v. Via KL blev der forhandlet en kompensationsmodel til afregning af den aflyste kørsel, som er anvendt i mange kommuner. Det skal sikres, at der i fremtidige kontrakter tages højde for afregning ved smitteudbud og pandemier, bl.a. via dialog med KL. Der bør ligeledes være fokus på vaccinen mod corona, herunder om chauffører i offentlig kørsel skal prioriteres i kraft af deres arbejdsfunktion.

Omstilling af flexkørsel til grøn transport

Sektor for offentlig kørsel omfatter special kørsel for kommunerne og flexkørsel i regi af trafikselskaberne. Kørslen udføres typisk i køretøjer til mellem 4-15 passagerer. Trafikselskaberne har udarbejdet visioner for, at flextrafikken i 2030 skal være omstillet til grøn transport, konkret formuleret til el-drift. Der skal arbejdes med at understøtte omstillingen i de enkelte vognmandsforretninger: Se på hvilke muligheder, der er inden for de enkelte køretøjsstørrelser, se på muligheder for tilskud til forsøgsordninger samt udveksle erfaringer om de enkelte trafikselskabers forsøgsordninger samt andre tiltag.

Ny taxilov – nye muligheder:

1. januar 2021 liberaliseres taxiloven fuldt ud, som også betyder ændringer inden for offentlig kørsel. Blandt andet vil OST-tilladelserne udfases ved udløb, og der er mulighed for ombytning til tilladelse til erhvervsmæssig persontransport. Der skal arbejdes på, f.eks. via medlemsmøder, at medlemmerne er klar over de nye regler samt mulighederne ved den nye tilladelsestype.

Udbud

Der skal løbende arbejdes på, at medlemmerne er rustet til at håndtere udbudsopgaver for kommunerne og trafikselskaberne. Fra selve udbudsprocessen, hvor udbudsmateriale gennemgås, og der bydes på opgaven til gennemførelse af udbudsforretningen. Det kan ske gennem kurser i udbudsret, information gennem nyhedsbreve m.v.

Derudover skal udbudskalenderen videreføres, så der skabes overblik over, hvornår kontrakter om offentlig personbefordring i de enkelte kommuner, regioner og trafikselskaber bliver udbudt.

Samarbejde med trafikselskaberne

DPT skal fortsat samle operatørerne inden for flextrafikken for at forbedre samarbejdet med trafikselskaberne og vilkårene for udførelse af flextrafikken.

Samarbejdet med trafikselskaberne sker primært gennem trafikselskabernes forskellige kontakt- og entreprenørudvalg. Det skal løbende sikres, at der er en rigtige repræsentation i udvalgene i forhold til kredsen af medlemmer, der udfører kørsel i de enkelte trafikselskaber.

Der skal derudover ses på yderligere tiltag, der kan udvikle samarbejdet med trafikselskaberne, f.eks. via erfa-grupper og lignede.



”Til trods for det noget udfordrende 2020 har sektor for offentlig kørsel lagt en del energi i at fremkomme med et bredt arbejdsprogram. Vi ønsker at være fremsynede og prøve at påvirke udviklingen i en positiv retning samtidig med, at vi er meget opmærksomme på den pressede situation, som mange medlemmer befinder sig i.

Vi skal have fokus på grøn omstilling af de køretøjer, der anvendes til offentlig kørsel. Trafikselskaberne har en målsætning om, at flextrafikken skal være omstillet til el i 2030, og flere kommuner går samme vej med minibuskørsel og på et tidspunkt også kørsel med skolebusser på B-kontrakter. Det er vigtigt, at vi sikrer, at køretøjerne er der til vognmændene, at de er egnet til kørsel med handicappede, og at de har en ordentlig driftsøkonomi.

På et enkelt punkt vil det blive særligt spændende at følge udviklingen – nemlig den nye taxilov, hvor der vil kunne opnås universal-tilladelse i 2021. Vi vil i sektoren gennem en række seminarer klæde medlemmerne på til at forstå mulighederne i taxiloven, men også reglerne på området. Det har i mange år været en udfordring, at der bydes ind med meget lave priser på kørsel for trafikselskaber, hvor løndækningen er minimal. Det har sektoren arbejdet med siden 2005 og vil fortsat gøre det, bl.a. i samarbejde med arbejdsgiverforeningerne, så vi sikrer ordentlige forhold i flextrafikken.

Har medlemmer af sektoren gode idéer til udvikling og forenkling, vil vi rigtigt gerne høre fra jer pr. mail. Der er forsat covid-19 i Danmark, som vi også arbejder med. Men til trods for diverse udfordringer skal vi også ser fremad og kommer i gang med arbejdsprogrammet til gavn for alle.

I ønskes alle et rigtig godt nytår fra alle i sektor for offentlig kørsel.”

Sektorchef for sektor for offentlig kørsel Allan Mørup, Mørups Turistfart ApS

CASE



"Brugerne kan med det samme se, at bussen skiller sig meget ud fra vores andre busser, der er hvide, hvor denne her er skrigende grøn. De synes, den kører meget behageligt og meget blødt i det, fordi man ikke kan mærke, at den skifter gear, og der er heller ikke opbremsninger som sådan. Det er jo bare en elastik, der kører derudad," siger Rune Olesen fra Bedre Bus Service.

ELLIFTBUS:

"Det kan godt være, vi har fået den for tidligt, men vi lærer en masse"

Af: Marie Brask ... Foto: Marie Brask

Sidst i juni 2020 startede Bedre Bus Service elliftbussen på Sjælland. Mobilitet har besøgt adm. dir. i Bedre Bus Service Rune Olesen om, hvordan det går et halvt år efter. Han fortæller om en del torne, de er stødt på hen ad vejen, men han fortryder ikke et øjeblik.

"Der er flere ting, man skal tage højde for med denne elbus: Den kan ikke køre en hel dag på en opladning, så man skal tage højde for, hvor man kan oplade og lave et program, hvor det tænkes ind. Man kan ikke vide, hvornår standeren er ledig, og man risikerer at skulle vente eller skulle bruge strøm og tid på at finde en anden stander. Man skal også planlægge, hvor meget og hvorhenne den kører, for det tærer mere på batteriet, når man kører på motorvej, end når man kører ad små veje. Opladningen om natten er også en faktor, man skal tænke ind. Det er de færreste chauffører, der kan have vognen med hjem, for det kræver, at de bor i egen villa, hvor vi kan betale for at få sat en lader op. En chauffør, der bor på Amagerbrogade, kan jo ikke have en ledning ud ad vinduet. Derfor står bussen hos os om natten, og så møder chaufføren her om morgenen til en fuldt opladt og opvarmet bus," indleder adm. dir. i Bedre Bus Service Rune Olesen.

Batteriet og bremsen

Den største udfordring med elliftbussen er batterilevetiden og den nødvendige opladning midt i arbejdsdagen. Rune Olesen fremhæver igen og igen, at der er stor mangel på ladestationer, og det udgør en af de største hurdles. Varmen, der er nødvendig inde i bussen, tærer meget på batteriet, og lange stræk på motorvejen, hvor bussen ikke har mulighed for at køre i frihjul og dermed oplade sig selv, besværliggør hverdagen:

"Det giver ingen mening ikke at køre på motorvejen, da vi ligger lige ved siden af, men hvis chaufføren kører ad almindelige veje, sparer han seks-syv kilometer på batteriet. Bussen fungerer lidt som en dynamo; når du slipper speederen, bremser den automatisk op, og den energi, der bliver genereret ved at køre frihjul, optages i batteriet," fortæller Rune Olesen og tilføjer, at det frustrerer mekanikeren, at chaufførerne derfor sjældent bruger bremsen:

"Det er klart, at når man kører i den, bruger man næsten ikke bremserne, og der er ikke noget slitage i den



Elbussen lades op hos virksomheden om natten, for det er de færreste chauffører, der har mulighed for at lade op hjemmefra. Om natten lader den med 11 kilowatt, men når den er på farten, skal man finde en stander, der lader med 50 kilowatt, for at bussen kan blive ladet hurtigt nok op til at komme på farten igen.



Nogle steder er ledningen for kort, og bussen er tvunget til at holde på tværs af båsene.

som i en almindelig bil, for det er bare en elmotor, der drejer rundt. På en almindelig dag kan man sagtens nøjes med at træde på bremsen en 2-3 gange. Så siger mekanikeren 'Kan I så bruge bremsen! Det hele sætter sig jo fast', men man bruger ikke bremsen med den måde, man kører på."

Chaufføren kigger på nålen

Det er nødvendigt med lidt optræning af chaufførerne, for dels skal man lære den anderledes kørestil, hvor man tager højde for vind og vejr og opbremsningsmønstre, dels skal man være opmærksom på bussens kørsel.

Rune Olesen fortæller, at det blev for meget for en chauffør, der måtte opgive at køre elbussen:

"Alle vores chauffører, der har været ude og køre i den, siger 'uha'. Man sidder jo og holder øje med nålen og prøver, om man kan spare noget strøm, og man kan se, når man sætter varme på, så begynder den at tikke hurtigere. Vi startede med en fast chauffør, der havde en oplader installeret derhjemme i forvejen, som vi kunne overtage, og så kunne vedkommende køre hjemmefra og ud. Men chaufføren blev alt for stresset af at sidde og kigge på nålen. Det går stærkt nogle dage. Det kunne vedkommende ikke, for man bliver stresset af; 'gud, jeg har brugt 23 km på at køre herud!', så vi var nødt til at finde en anden chauffør. Han har ikke oplader hjemme og møder her hver morgen og henter bussen."



Bedre Bus Service præsenterede den nye bus i fællesskab med Movia 30. juni 2020, som du kunne læse i Mobilitet nr. 4 fra 2020.

Fakta

Bussen er en MAN TGE 3.140E, den er indrettet af VBI Group og finansieret af Jyske Finans. Alle i øvrigt associerede medlemmer af Dansk PersonTransport.

Motoren er en Electro (100kW/136 HK, 290 Nm):
Forhjulstræk
Energiforbrug: fra 21.54 kWh/100 km
CO_2-udledning: 0 g/km

Mangler ladestationer

Problemet med opladning i løbet af dagen bliver meget større af, at der ikke er nok ladestationer, der er kraftige nok. Der er nogle, der er på 11 kilowatt, men så skal vi bruge 7 timer på at lade, det er ikke nok. Chaufførerne kan se på en app, hvor den nærmeste ledige oplader er, men der kan sagtens nå at komme en og tage den, inden han når frem. Der er for få at de ladestandere, der kan lade vognen hurtigt nok op til, at det kan betale sig, og det er ikke altid, laderne er placeret mest hensigtsmæssigt:

"Når man laver nogen, så sætter man dem i Rødovrecenteret under halvtaget, så det vil sige, der kan vi ikke komme ind. Der er også steder, som i Køge, hvor vi →

"Man sidder jo og holder øje med nålen og prøver, om man kan spare noget strøm, og man kan se, når man sætter varme på, så begynder den at tikke hurtigere"

skal holde på tværs af båsen, fordi ledningen ikke er lang nok. Så vi skal vide og kende, hvor vi kan komme ind med vores bus," siger Rune Olesen.

Fremtiden

Bedre Bus Service laver et skema for hver dag, elbussen har kørt. Her noterer de, hvor meget den har kørt, hvor meget der ladet, hvor lang tid det har taget, hvordan vejret har set ud, hvor mange gange der er brugt lift m.m. Selv om der er mange faktorer, der besværliggør brugen af bussen, er der ingen tvivl hos Rune Olesen om, at de sparer penge. Elbussen koster omkring 1500-2000 kr. i strøm pr. måned (ca. 800 kWh), hvor diesel-tvillingen koster 3000-3500 kr. i diesel om måneden. Bussen kører i gennemsnit 150-185 km pr. dag, men flere faktorer spiller ind såsom vind, motorveg og muligheden for at oplade ved en hurtigoplader på 50 kWh, som dels er lidt dyrere, og som der er for få af.

Samtidigt er Rune Olesen optimist og understreger, at de lærer noget af det.

"Det kan godt være, vi har fået den for tidligt, men vi lærer, hvad den kan, og hvor begrænsningerne er. Vi kigger på den lange bane, for det er først om fem år, vi kan vide, om det løber rundt. Den har været dyrere i indkøb, men billigere i drift, og vi får nogle gode erfaringer.

Jeg ser det ikke som problemer, vi har med bilen, men som udfordringer, for det er den vej, vi skal. I 2030 skal 70% jo være på el," siger Rune Olesen og slutter af med et råd:

"Jeg ville råde andre til at vente lidt. Hvis jeg skal have en toer, vil jeg vente, til der kommer en med mere batteri-kapacitet. Hvis der f.eks. kommer en, jeg ved, kan køre dobbelt så meget, så den kan køre en hel dag, er vi jo ude over problemet med ladestandere. Desværre ser det ikke ud til lige nu, at der kommer en opdateret model i serieproduktion inden for det næste år."



Bussen er indrettet fuldstændigt som sine dieselmodel-søstre, for den skal kunne køre samme kørsel. At køre selve liften bagpå op og ned tærer ikke ret meget på strømmen. Problemet ligger i opvarmning, og hvor man kan lade.



Elminibus til bykørsel

Det er vigtigt at være opmærksom på elminibussens muligheder og begrænsninger, når man vælger at tage springet ud i den grønne bølge.

Med den teknologi vi har til rådighed i dag, har vi to parametre, som skal gå op i en højere enhed: Vægt og radius. En minibus skal transportere en busfuld af passagerer og skal derfor kunne flytte en relativ høj mængde vægt. Samtidig skal den også kunne køre tilstrækkelig langt. Vi ser på markedet i dag elektriske køretøjer, som kan køre længere end en MAN eTGE, men som stort set ikke må laste noget. Derfor gælder det om at finde det rette kompromis imellem vægt og radius. Resultatet er i dag, at MAN som én ud af meget få bilmærker, kan tilbyde en minibus, som er beregnet til at fungere optimalt i kørsel i storbyer som f.eks. København. Det busselskab, der måtte overveje en grøn løsning i form af en elektrisk minibus, skal derfor gøre sig grundige overvejelser omkring behov og kørselsmønstre.

De rette forudsætninger skal være til stede

En elektrisk minibus er ikke et allround køretøj, der skal kunne lidt af hvert. Den skal ikke drøne rundt på motorvejen og tilbagelægge mange km. Den er nemlig bygget og beregnet til udelukkende at køre i storbyen, hvor gennemsnitsfarten er lav, og hvor der er mange stop og starter pga. rødt lys og trafik, og hvor elmotoren igennem rekuperation (bremseenergi oplader batteri) oplades under selve kørslen. Her kommer den til sin ret, og med sin hurtige acceleration bevæger den sig smidigt igennem trafikken, og med sin støjsvage elmotor er den perfekt til bevægelse i byen. – Og ikke mindst med meget glade passagerer, der pludselig kan sidde og tale sagte med hinanden uden at bliver overdøvet af en brummende dieselmotor.

Det er vigtigt at planlægge el-minibussens rute, så der er tid til et middagsstop, hvor frokosten kan indtages, imens man på ca. 45 minutter kan oplade

batterierne til 80 procents kapacitet, præcis nok til at fortsætte turen hele eftermiddagen og nå hjem til fyraften, hvor bussen kan oplade til 100 procent natten over. Ved at have planlagt ruten i bykørsel undgår man, at chaufføren bliver stresset af at stirre på nålen, men tværtimod oplever stressfri og støjsvag kørsel.

Lademuligheder – endnu en forudsætning

Når man hører om Rune Olesens erfaringer omkring opladningsmuligheder og sammenholder dette med politikernes store ambitioner om grøn trafik i Danmark, så er det klart, at der er en stor udfordring for at nå i mål med de politiske visioner. Der skal mange flere ladestandere op i byerne, og de skal naturligvis være bygget, så varebiler og minibusser også kan benytte dem. Jo højere ladekapacitet, jo hurtigere kan minibussen igen komme på vejen. Omvendt er det også en forudsætning, at man som busvognmand sætter sig godt ind i, hvor i byen man kan lade, så chaufføren ikke skal køre rundt og lede efter opladningsmuligheder.

Kan det betale sig at investere i el-minibus?

Ja, det mener vi hos MAN helt klart, at det kan. Vi har allerede fået ordrer på 9 nye elektriske minibusser, og vi ser, at både staten og mange kommuner nu lægger større og større vægt på, at deres leverandører skal sikre en grøn kørsel med de køretøjer, som skal bruges i byerne. Dette gælder både for håndværkere, der udfører opgaver på kommunale og statslige bygninger, og for busselskaber, der skal køre skole- og/eller handicapkørsel. Se blot, hvad der lige nu sker på bybus-området, hvor stort set alle store bykommuner nu forventer el-drift, når de udliciterer deres buskørsel. En investering i en grøn profil er ikke kun for miljø-fanatikerne, det er også en god investering for alle busvognmænd, der gerne vil fortsætte med at køre i byerne og signalere en grøn profil.

> *”En investering i en grøn profil er ikke kun for miljø-fanatikerne, det er også en god investering for alle busvognmænd, der gerne vil fortsætte med at køre i byerne og signalere en grøn profil”*
>
> Claus Lindholm, MAN



Her er en oversigt over kredsmedlemmer i 2021, og hvem der er på valg.

Hvem er på valg?

Kreds 1
(Midtjylland & Nordjylland)

Lars Brøchner (formand) **(på valg)**
Brøchners Biler

Richard M. Motzfeldt **(på valg)**
Aarhus Taxa

Poul Svendsen
Sydthy Rute- og Turistfart

Sargon Stenbakken **(på valg)**
Solsidens Turistfart ApS

Ove Jensen
Stoltzes Rute & Turistbusser

Ole Jepsen
Engesvang Turistfart I/S

Kreds 1 turistsektor:
Lars Brøchner
Brøchners Biler

Ole Jepsen **(på valg)**
Engesvang Turistfart I/S

Kreds 1 taxisektor:
Inger Therkildsen **(på valg)**
Kalø Taxi

Ulrik Fredensborg **(på valg)**
Aarhus Taxa

Kreds 1 rutesektor:
Ronny Gasbjerg
Herning Turist

Torben Hansen **(på valg)**
Arriva

Kreds 1 offentlig kørsel:
Poul Svendsen
Sydthy Rute- & Turistfart

Allan Mørup **(på valg)**
Mørups Turistfart

Kreds 2
(Sønderjylland & Fyn)

Peter Papuga (formand)
Papuga Bus

Chris Lykke Christensen
CLC-Turist Odense

Allan Jensen
Egeskov Turistfart ApS

Benny Petersen **(på valg)**
Vejle Turisttrafik ApS

Lars Schmidt **(på valg)**
Alssund Busser

Kurt Jensen **(på valg)**
Haarby Turist

Kreds 2 turistsektor:
Benny F. Petersen
Vejle Turisttrafik

Peter Papuga **(på valg)**
Papuga Bus

Kreds 2 taxisektor:
Torben Kirketerp **(på valg)**
Esbjerg Taxa

Tadzudin Kasami **(på valg)**
Taxa Syd

Kreds 2 rutesektor:
Tim Valbøll
Umove

Steen Rügge **(på valg)**
Tide Bus

Kreds 2 offentlig kørsel:
Anders Larsen
Vester Skerninge Bilerne

Jimmy Hansen **(på valg)**
De Blå Busser

Kreds 3
(Sjælland, Lolland, Falster)

Poul Anchersen (formand)
Anchersen A/S

Rikke Bjerreby
Frederikssund Handibusser A/S

Peter Nygaard
Nygaards Turist & Minibusser

Niels Gregers Boers
DitoBus Excursions A/S

Flemming Madsen **(på valg)**
Nordsjællands Turistfart ApS

John Jalkiewicz **(på valg)**
Johns Turist- og Minibus ApS

Suppleant:
Jan Martin Jørgensen **(på valg)**
Skørringe Turistbusser

Kreds 3 turistsektor:
Poul Anchersen
Anchersen A/S

Lars Larsen **(på valg)**
Københavns Bustrafik

Kreds 3 taxisektor:
Kim Grøn **(på valg)**
Kalundborg Taxa

Hendrik Larsen **(på valg)**
Dantaxi 4x48

Kreds 3 rutesektor:

Søren Englund
Anchersen

Peter Lanng Nielsen **(på valg)**
Keolis

Kreds 3 Offentlig kørsel:
Peter Nygaard
Nygaards Turist & Minibusser

Mogens Pedersen **(på valg)**
Egons Turist- & Minibusser

i

Kredsgeneralforsamlinger ergrundet COVID-19 flyttet til 4., 5. og 6. maj (kreds 1, 2, 3) og årsmøde til 17. september. Årsmødet afholdes i forbindelse med transportmessen, der i 2021 afholdes 16.-18. september.

Busterminal til fremtiden

Af: Lasse Repsholt ...

Transport- og Boligministeriet og Københavns Kommune, der står bag beslutningen og udformningen af den kommende fjernbusterminal på Dybbølsbro, er blevet enige om den endelige udformning.

Finansieringen er på plads

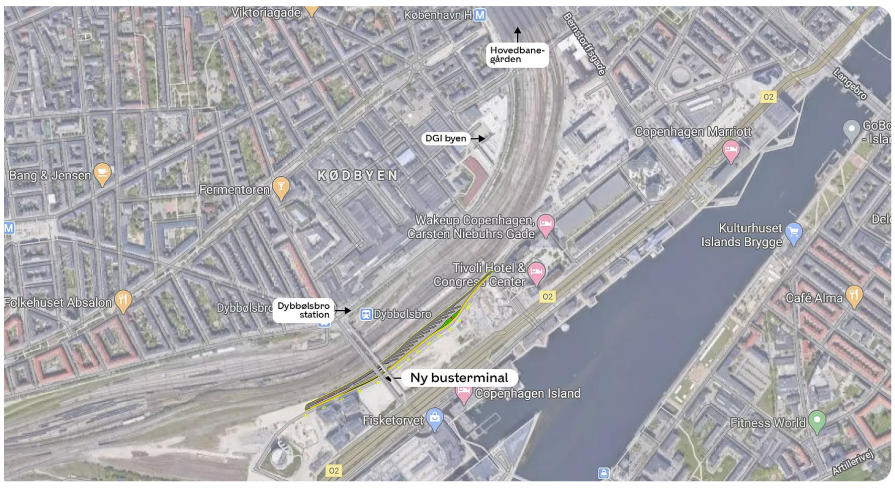
Fjernbusselskaberne og deres passagerer kan efter planen tage en ny fjernbusterminal i brug i starten af 2023. Anlægsomkostningerne forventes at beløbe sig til cirka 80 mio. kr., hvoraf staten betaler 20 mio., Københavns Kommune 40 mio. kr., mens de resterende 20 mio. kr. skal hentes fra brugerne – altså fjernbusselskaberne – i form af en løbende betaling for brug af terminalen over en tiårig periode.

Der var et princip om 50/50-finansiering mellem Staten og Københavns Kommune, der blev tilsidesat i den sidste fase af beslutningen. Det vigtigste er dog, at midlerne nu er til stede, og der er også en god rimelighed i, at brugerne af terminalen er med til at finansiere den.

Hvad er næste skridt?

Vejdirektoratet er i den seneste tid blevet kendt for at gennemføre store anlægsprojekter til tiden og inden for budgettet. Derfor er Dansk PersonTransport meget tryg ved, at Staten og Københavns Kommune har lagt opgaven med at få fjernbusterminalen bygget netop hos dem. Lige nu er Vejdirektoratet ved at forberede udbudsprocesserne og sætte en projektgruppe sammen, der skal koordinere arbejdet. Københavns Kommune deltager i sagens natur også sammen med trafikselskabet Movia, der efter planen skal stå for den daglige drift, når terminalen står færdig. Vejdirektoratet bekræfter, at den foreløbige tidsplan med en færdig og brugbar terminal i starten af 2023 stadig er målsætningen.

Dansk PersonTransport understreger, at det er vigtigt, at de kommende udbuds- og anlægsprocesser foregår på en måde, så målsætningen om en færdig og brugbar terminal i starten af 2023 realiseres.



Fjernbusterminalen forventes indrettet på en måde, så busserne skal bakke ud fra holdepladserne. Det kræver skærpet opmærksomhed fra chaufførerne. Til gengæld bliver pladsforholdene for fodgængere og ventende buspassagerer bedre samtidig med, at tilgængeligheden for handicappede også forbedres.

(Kilde: Københavns Kommune)

En hård fødsel

Fjernbusterminalen har været et ønske fra branchen i mange år. Siden 2017 tog udviklingen dog fart. Her er nedslagspunkterne fra de seneste 3 år.

Februar 2017
Trafikstyrelsen vurderer behovet og mulighederne for en fjernbusterminal i København (Fjernbusterminal i København - placering, kapacitet, organisation)

Marts 2018
Transport-, Bygnings- og Boligministeriet og Københavns Kommune udarbejder et indledende beslutningsgrundlag for en fjernbusterminal ved Dybbølsbro i København

April 2019
Vejdirektoratet foretager VVM-screening af fjernbusterminal ved Dybbølsbro.

August 2019
Vejdirektoratet udarbejder en Fase 2-undersøgelse for etablering af en fjernbusterminal ved Dybbølsbro.

Oktober 2019
Københavns Kommune afsætter 38 mio. til kommunens medfinansiering (½-delen) af fjernbusterminalen i forbindelse med Budgetaftale 2020.

April 2020
I en aftale 2. april 2020 mellem regeringen og støttepartierne afsættes 20 mio. kr. til medfinansiering af de 80 mio. kr., anlægget af terminalen forventes at koste.

Maj 2020
Med budgetaftale 14. maj 2020 afsætter Københavns Kommune 40 mio. kr. til fjernbusterminalen. Derudover aftales mellemfinansiering af yderligere 20 mio. kr., der skal betales tilbage ved brugerbetaling for terminalen over 10 år.

MØD TRANSPORTPANELET



Rikke Bjerreby
Frederikssund Handibusser A/S



Carsten Aastrup
Dantaxi



Ib Gregers Boers
DitoBus A/S



Lars Søndergård
Ry Bussen

Transportpanelet om digitalisering

Digitalisering er og bliver en uundgåelig ting i fremtiden for persontransporten, men hvor langt er vi, og hvad forhindrer os i at komme videre?

Spørgsmålene:

- Vil I gerne være mere digitaliserede i jeres virksomhed?
- Hvad er barrieren for, at I bliver mere digitaliserede?

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 nve@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!

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



Rikke Bjerreby
Direktør, Frederikssund Handibusser A/S

Ja, vi vil gerne være mere digitaliserede. Den it-software, som der er på eksempelvis planlægnings/disponeringsområdet, er ikke optimal, og vi kan ikke bruge alle facetterne i systemet, hvis det skal køre optimalt. Lige nu er der ingen planlægningsmæssige systemer, som kan tage højde for trafikken, når der er tale om en rute, som ikke kun er fra a til b, men når den eksempelvis er fra a til b til c osv. Det giver et problem i forhold til at lade et system lave automatisk ruteplanlægning.

Derudover kan vores kunder på handikapområdet ikke forventes at kunne betjene et digitaliseret bestillingssystem.

Alt tegner til, at man kun kan være for lidt digitaliserede i denne tid. Vi har allerede brugt betydelige ressourcer på at digitalisere væsentlige processer, og vi vil fortsætte ad den vej.

Digitalisering er en dyr proces, og der er betydelige stordriftsfordele forbundet med at indføre digitaliserede processer. Sagt med andre ord: Det er rasende dyrt at digitalisere – det er rasende svært at gennemføre vellykkede digitaliseringsprocesser – og jo større enheder, der er til at bære omkostningerne, desto større konkurrenceforbedring kommer der ud af en vellykket digitalisering.

Alle bus-forretningsområder har behov for omfattende digitalisering. Der er ikke forskel på, om man kører turistbus, rutebus eller minibus.

”Alle bus-forretningsområder har behov for omfattende digitalisering.”



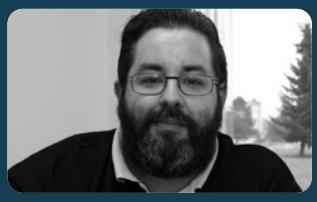
Ib Gregers Boers
DitoBus A/S



Jess Abildskou
Abildskou A/S



John Vestergård
Lokalbus A/S



Ole Gaarde Kristensen
Næstved Taxa



Brian Hansen
Silkebus A/S

Vi vil rigtigt gerne være med til at digitalisere og effektivisere arbejdsprocesserne, så tingene bliver mere overskuelige, så vi kan servicere vores kunder bedre. Der er dog flere ting, vi som et lille firma tager med i overvejelserne; resurserne, behovet og målgruppen.

Ingen programmer er gratis, og disse udgifter kan være svære at tjene ind igen i vores busbranche, uanset om det er turistkørsel eller kontraktkørsel. Vi er meget glade for de digitale programmer, vi har. Det letter samarbejdet med revisor og banken og giver en sikkerhed i, at chaufførerne har fået alle de informationer, de skal bruge, men vi må også erkende, at udgifterne er store i forhold til firmaets størrelse. Vi er også opmærksomme på, at reklame- og personlovgivningsreglerne overholdes, så man ikke ukritisk lægger alt op på f.eks. Facebook eller sender invitationer eller information ud til kunderne. Vi skal også passe på, at man ikke mister den daglige kontakt med kunderne og de ansatte. Nogle kunder som f.eks. seniorgrupperne har en tryghed i, at man taler sammen, så man ”mærker”, om man forstår hinanden. Vores chauffører har i forvejen et alene-arbejde, og hvis de kun får digital info ved at klikke ind i køreprogrammet, kan det blive en ensom hverdag for nogen.

Vores digitale hverdag består i dag bl.a. af:

Hjemmesiden:
- Info, hvem er vi, hvad tilbyder vi og kontaktformular
- Et fremadrettet mål kunne være: Tilmelding til udflugter/events, pladsbestilling mv.

Facebook:
- Info om kommende udflugter, eller hvor vi har været
- Et fremadrettet mål kunne være: Nyheder, konkurrencer mm., med personlovgivningens regler
- Brug af følgere og andre kontakter til videredele af vores info.

MobilePay:
- Salg af busudflugter, drikkevand og mundbind.

Reklame:
- Annoncebanner, Led lysreklamer og videofilm.

Busserne:
- Wifi, skærme, div. stik til mobil opladning mv., led-skilte i forruden
- Et fremadrettet mål kunne være: It-system og flere skærme, så man kunne have undervisning/konkurrencer på turen eller fællessang.

Planlægnings-/køreprogram:
- r2pTracking (bussernes placering, tids- og kilometerforbrug pr. tur)
- Webtour (turprogram, kundekartotek, chauffør og vognplanlægning for dagen/året, opfyldning og reminder om div. kontrol af busser samt fornyelse af chaufførbeviserne mv. og samarbejder med vores regnskabsprogram: e-conomic.
- Et fremadrettet mål kunne være: F.eks. at der automatisk sendes en rykker til kunden, hvis der står ubetalte regninger. Beregning af: time- og vogn forbrug og chaufførens time-/månedssedler.

Regnskabsprogram:
- E-conomic, samarbejder med vores kørerprogram og revisor og banken.
- Programmet kan mere, end vi selv har helt styr på pt. og i forhold til firmaets størrelse, men det letter meget arbejde og giver en vis tryghed/dokumentation.
- Et fremadrettet mål kunne være: Større brug af balance og forventet regnskabsår nu og fremover.
- Øvrige ønsker: Digital bestilling / info / samarbejde med udlandet vedr. f.eks. mindsteløn ud fra vores lønsystem eller anden registrering f.eks. under cvr.nr. eller virk.dk.
- Udvidelse af betaling for parkerings-/vejafgift i flere lande – f.eks. via BroBizz og andre apps.
- Mere direkte / digitalt samarbejde med andre samarbejdspartnere, turistpartnere og kommunerne vedr. f.eks. kontrakter, miljøkrav, tidsforbrug og priser.”



Lars Søndergård
Ry Bussen

”Der er flere ting, vi som et lille firma tager med i overvejelserne; resurserne, behovet og målgruppen”

MØD TRANSPORTPANELET



Rikke Bjerreby
Frederikssund Handibusser A/S



Carsten Aastrup
Dantaxi



Ib Gregers Boers
DitoBus A/S



Lars Søndergård
Ry Bussen

Da man begyndte at snakke om digitalisering i turist- og rutebranchen og har oplevet den udvikling, vi har haft hen over årene, var der nok ikke mange i busbranchen, som tænkte på, at det var noget, vi som branche fik meget brug for. Dengang kunne man nøjes med en Mayland-kalender, og så kunne man sagtens styre driften.

Før man i branchen så digitaliseringen som en fordel, skulle man kunne se de fordele, der lå i at frembringe data, som senere kunne bruges i digitaliseringens hellige navn. Rutebranchen havde i mange år lavet planer med papir og blyant, og i turistbranchen var det som sagt Mayland-kalenderen eller noget tilsvarende, der var arbejdsværktøjet.

Rutekørsel

Da vi begyndte at få digitale vognplaner direkte fra trafikselskaberne i rutebranchen, var det noget, man skulle forholde sig til – at disse filer kunne indlæses direkte i forskellige planlægningssystemer og derved effektivisere og minimere tastefejl. Digitaliseringen startede primært op i de store virksomheder, som kunne se en stor arbejdsmæssig fordel i at indlæse alt direkte ind – også selv om det var tidskrævende at få systemerne implementeret i virksomhederne. Der lå store tidsmæssige og økonomiske besparelser i at kunne planlægge vagter og turnus til medarbejderne digitalt. Senere udvikledes lønsystemet, som blev koblet direkte til planlægningssystemet. Det blev dermed endnu mere effektivt og nemmere at lave løn, samtidig med at fejl og mangler blev minimeret

Efterhånden som systemerne blev udbygget og forbedret, var det en naturlig forudsætning, at alle operatører begyndte at bruge de udviklede systemer. Den lille og mellemstore operatør kunne nu også se en arbejdsmæssig fordel i at investere i digitaliseringen.

Hvor er vi så i dag?

Vi er kommet rigtig langt med digitaliseringen. De fleste data indlæses direkte via bestillingsfil fra trafikselskaberne. Alle arbejdsgange formes i planlægningssystemet og resulterer i både vagter og turnus i den anden ende. Rapporter og statistikker kan trækkes via planlægningssystemet til brug for opfølgning på effektivitet og økonomi.

Vi bruger digitaliseringen til at styre og optimere i virksomheden. Vi har også i et vist omfang lært at dele data med andre uden for virksomheden. Vores kunder bruger de kvalitative output til at vurdere kvaliteten på det, vi leverer, så ringen ligesom er sluttet. Fremtiden vil nok være endnu mere fokuseret på hurtighed og tilpasnings løsninger for at optimerer den enkelte virksomhed. Da internettet blev udbredt, har mange måske været lidt i tvivl om om det var noget der var kommet for at blive. I dag bliver de fleste tilbud, i branchen også afviklet digitalt via internettet.

Der skal ikke herske nogen tvivl om at digitaliseringen er kommet for at blive. Digitaliseringen har været en stor gevinst for busbranchen, og fremadrettet er der ingen tvivl om, at det vil blive endnu mere udviklet og brugt i hverdagen.



John Vestergård
Lokalbus A/S

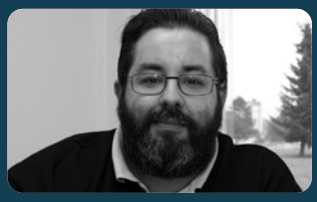
> *”Digitaliseringen har været en stor gevinst for busbranchen, og fremadrettet er der ingen tvivl om, at det vil blive endnu mere udviklet og brugt i hverdagen”*



Jess Abildskou
Abildskou A/S



John Vestergård
Lokalbus A/S



Ole Gaarde Kristensen
Næstved Taxa



Brian Hansen
Silkebus A/S

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

Digitalisering i en vognmandsforretning i 2020 er simpelt hen en forudsætning for at drive forretningen. Næsten al kommunikation med kunder, leverandører osv. forgår igennem en computer eller på en smartphone. Det er ikke spørgsmål, om vi vil være mere digitaliserede i fremtiden. Kravene kommer af sig selv, da "alle" tror, at det hele bliver nemmere, jo mere vi får over i den digitale verden.

Men det, at vi er blevet digitaliseret, har ikke nødvendigvis gjort hverdagen nemmere. Flere og flere muligheder opstår sammen med den øgede digitalisering. Hver gang der bliver fundet på noget nyt og smart, skal vi bruge resurser på at sætte os ind i de nye sager. Det kræver meget disciplin at styre den store mængde af data, og hvem har ikke siddet og bandet over, at nu skal vi finde på og indtaste et nyt password et eller andet sted i et system. Eller hvor pokker har jeg nu gemt det password …

En hel anden og meget stor udfordring er sikkerheden på vores anlæg. Kravene til, at vi som arbejdsgiver opbevarer folks data sikkert, indtil de skal slettes. GDPR.

Fremtiden byder helt sikkert på nye og spændende tiltag! Men det offentlige følger desværre ikke rigtigt med? Vi har langt om længe fået et digitalt kørekort, som kun virker i "Danmark", men er vi ikke medlem af EU? Og hvad med hele den pallette af kursusbeviser, førerkort osv. vores medarbejdere skal stadig medbringe en mappe med fysiske beviser. Hvor bliver digitaliseringen af alt det papir af?

Vi mennesker har på en eller anden måde både gjort hverdagen smartere, men så sandelig også mere kompliceret.

Vi glæder os til udviklingen, ikke indviklingen.



Jess Abildskou
Abildskou A/S

> ***"Vi glæder os til udviklingen, ikke indviklingen"***



Carsten Aastrup
Dantaxi

I Dantaxi ser vi os selv som en digital virksomhed, som over en årrække har taget store skridt i en digitaliseret retning. Det gælder i forhold til kunder og interne administrative processer. Digitalisering er derfor en naturlig del af vores hverdag. Eksempelvis vil vi i 2021 tage kunstig intelligens i brug. Vi regner med at implementere kundeforbedrede produkter i første halvår.

Af digitale løsninger rettet mod kunden har vi jo vores app, internetbooking og voice response-systemet. De forskellige løsninger retter sig mod forskellige kundesegmenter.
En særegenskab ved taxidrift på de nordiske markeder er stærk kontrol af de oplysninger der genereres ifm. en taxi tur. Disse oplysninger bliver samlet op i taxameteret. Det er særdeles effektivt i forhold til kontrol med de indtægter der skal foregå til skat, og generel kundebeskyttelse. Det er godt, men kan i nogle situationer langsommeliggøre teknologisk udvikling, hvis udviklingen kræver ændringer i kommunikationen med taxameteret.



MAN Lion's City 12E klar til det danske marked

Af: Mikael Friis ··· Foto: MAN og Mikael Friis

Den danske MAN Truck & Bus-importør har været på Danmarksturné med sit bud på en 12,2-meters elektrisk bybus. Vi var med og fik lejlighed til at prøvekøre Lion's City 12E, der er gået i serieproduktion og kan leveres på det danske marked allerede midt i 2021.

Den elektriske revolution i den kollektive trafik er så småt ved at komme i gang, og MAN vil selvfølgelig også være med på (el-)vognen. Første skud i det elektriske produktprogram er den 12,2-meters MAN Lion's City 12E, der er en elektrificeret udgave af den velkendte Lion's City dieselbus. Designet med de karakteristiske skærmbuer er nogenlunde det samme som ved introduktionen af dieselversionen for et par år siden, men nu er der tilsat unikke designelementer for at markere springet ind i den elektriske tidsalder.

Under huden er Lion's City 12E tilpasset den nye elektriske drivline med en central drivmotor på trækakslen samt de tunge batteripakker på taget (ca. 2,8 tons). Kapaciteten i de seks Lithium-Ion batteripakker med NMC-teknologi (Nikkel-Magnesium-Cobalt) er 480 kWh, men af hensyn til batteriernes levetid er det dog kun muligt at anvende 65% af kapaciteten, altså 312 kWh. Dermed kan MAN yde en 6-årig garanti på, at batterierne har fuld effekt også efter op til 400.000 km kørsel.

Resten af højvolts-komponenterne, herunder den elektriske drivmotor med en kapacitet på 160 kW ved normal drift og op til 240 kW ved spidsbelastning, er omfattet af samme 6-årige garanti, mens bussens øvrige komponenter er omfattet af en udvidet 24-måneders garanti og typisk vil være dækket af en komplet service- og reparationsaftale.

Kun depotopladning

Batterikapaciteten giver en elektrisk rækkevidde på 200-270 km afhængig af kørselsforholdene, og opladning til fuld kapacitet kan gennemføres på max. 3 timer. Lion's City E vil udelukkende kunne leveres med udstyr til depot-opladning, dvs. med CCS-stik, men ikke med pantograf.

Mens der på MAN's traditionelle diesel-/dieselhybrid-busser er mange muligheder for in-



Designet på MANs Lion's Cuty 12E med de karakteristiske skærmbuer er nogenlunde det samme som ved introduktionen af diesel-versionen for et par år siden, men nu er der tilsat unikke designelementer for at markere springet ind i den elektriske tidsalder



Førersædet i MAN Lion's City 12E.

> ***”Batterikapaciteten giver en elektrisk rækkevidde på 200-270 km afhængig af kørselsforholdene, og opladning til fuld kapacitet kan gennemføres på max. 3 timer”***

dividuelle tilpasninger efter kundekrav, er det anderledes med denne 1. generation el-busser. Den 2-akslede Lion's City leveres kun som lavgulvsbus og kun i én længde med enten 2+2+0 eller 2+2+2 døre. Den tilsvarende 3-akslede ledbus vil kunne leveres i 18,1 meters længde med 2+2+2 døre. Punktum! Indretningen kan naturligvis tilpasses trafikselskabernes krav i et vist omfang, men der er ingen tvivl om, at de elektriske versioner er mere standardiserede produkter end de tilsvarende diesel-/dieselhybridbusser.

Vi har tidligere haft mulighed for at prøvekøre Lion's City 12E på en testbane ved München, men ved den danske præsentation fik vi lejlighed til at køre en kort prøvetur på offentlig vej. Den strakte sig over ca. 15 km fra MAN-importørens hovedsæde på Ventrupparken i Greve ad snoede veje gennem det nærliggende industrikvarter, ad

→







Den korte konklusion efter turen er, at MAN Lion's City 12E er en meget vellykket elektrisk bybus. Den styrer fint, trods det højere tyngdepunkt på grund af batterierne på taget, hvor ESP hjælper chaufføren, hvis farten skulle blive for høj i svingene.

landevej til Karlslunde og retur ad motorvej E20. Undervejs fingerede vi adskillige stop og start ved udvalgte busstoppesteder, og på trods af den relativt korte rundtur gav ruten en god fornemmelse for bussens styreegenskaber, accelerationsevne, retningsstabilitet osv.

Vellykket elektrisk bybus

Den korte konklusion efter turen er, at MAN Lion's City 12E er en meget vellykket elektrisk bybus. Den styrer fint, trods det højere tyngdepunkt på grund af batterierne på taget, hvor ESP hjælper chaufføren, hvis farten skulle blive for høj i svingene. Den er meget letkørt og retningsstabil, og det gælder også helt op til tophastigheden på 83 km/t på motorvej. Bremseegenskaberne er også rigtig gode, hvor det hurtigt bliver til en vane at bremse blødt og forudsigeligt for at udnytte den elektriske drivlines evne til at regenerere bremseenergien til elektricitet, der sendes retur til batterierne.

MAN Truck og Bus Danmark oplyser, at serieproduktionen af Lion's City 12E og ledbus-varianten 18E allerede er gået i gang. Der er endnu ikke solgt nogle i Danmark, men allerede i januar 2021 leveres 22 stk. til Malmö, og MAN har også sikret sig en ordre på 17 enheder til Verkehrsbetriebe Hamburg-Holstein til levering i foråret 2021. MAN i Danmark deltager selvfølgelig i alle igangværende udbud i Danmark, hvor de første har driftsstart i december 2021. •

MAN Lion's City 12E

Type:
Batteri-elektrisk

Batteritype:
Lithium-ion, NMC

Rækkevidde:
ca. 200 km

Nominel effekt:
Normal ydelse 160kW,
spidsbelastning 240kW

Maks. moment:
2.100 Nm

Batterikapacitet:
480 kWh

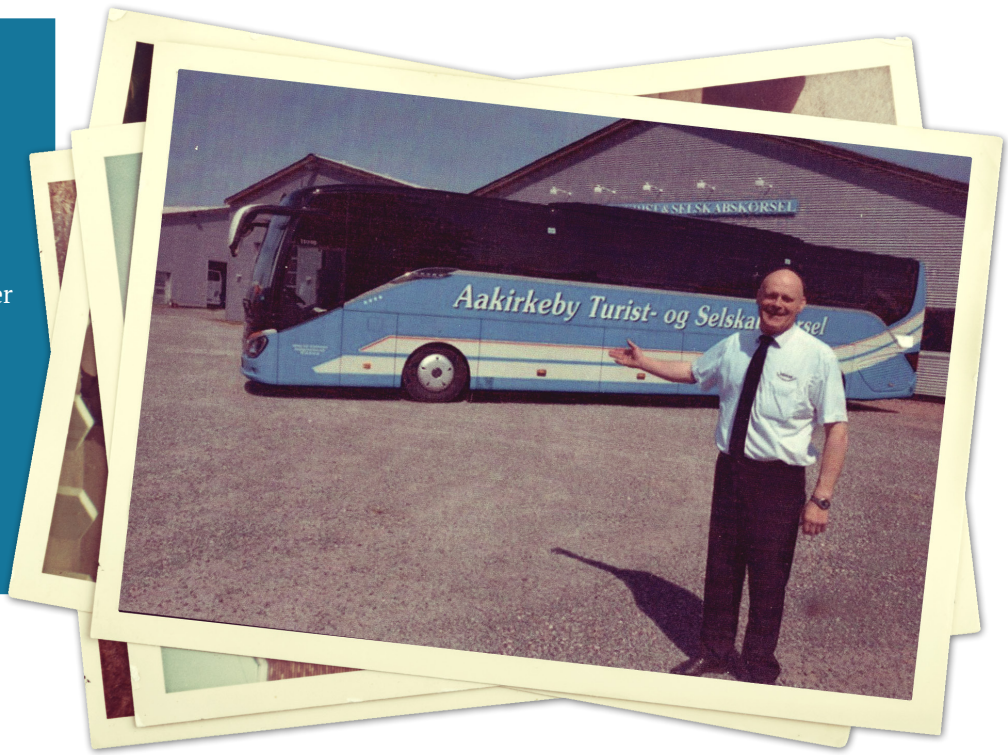
Drivline:
1-trins el-motor på bagakslen

Maks. kapacitet:
88 passagerer, heraf 41 siddende

Dimensioner:
Længde 12.200 mm,
bredde 2.550 mm, højde, 3.320 mm

Blå bog

- Direktør og ejer Preben Christiansen
- Aakirkeby Turist- og Selskabskørsel har 19 busser deraf 2 minibusser
- Turistbusvirksomhed med skolebuskørsel



”Vi må finde de små fornøjelser”

Af: Marie Brask ... Foto: Privat

Preben Christiansen har i knap 20 år sidder bag rattet som direktør i Aakirkeby Turist- og Selskabskørsel. Coronaen kan mærkes i den 70 år gamle virksomhed på solskinsøen.

Hvad består dit arbejde af?
Jeg møder ind klokken 6 om ugen – om sommeren er det 5/5:30. Så er der ro til at tænke dagen igennem. Normalt tjekker jeg mails, og så starter jeg rutebilen op og kører 6.40. Efter at have kørt skolebus en time er jeg på kontoret, hvor jeg står for koordineringen af kørslen. Eller også er jeg på værkstedet – man kan altid pudse lidt på en gammel bus eller slå noget græs. Så kører jeg skolerutebus igen klokken 12:45.

Hvad er de største udfordringer ved dit erhverv?
Lige p.t. er den største udfordring, at vi ikke ved, hvad vej det går med hensyn til corona. Hvis vi bare kunne få datoer på, hvornår det ændrer og hvornår det slutter. Det er som at være ud at sejle med en båd, og vinden overrumpler os – hvilken retning skal vi navigere imod? Vi må finde de små fornøjelser og glæder – være glad for at det ikke regner, for eksempel. Du skal bare være positiv.

Hvad ville du gerne ændre ved persontransportbranchen?
Vi kan ikke ændre noget som sådan, der er intet at gøre. Vi håber på, der snart kommer gang i vaccinen, og vi kan få gang i rejserne igen. Det har været en god tid for Bornholm, men det har været almindelige gæster. Vi har ikke haft grupperejser og rejser ud fra øen.z

Hvor længe har du været medlem af DPT?
Firmaet har været med hele tiden, også fra før jeg overtog.

Hvordan synes du, DPT hjælper dig?
Vi læser jo nyhedsbrevene og informationerne, der sendes ud. Det kan være, vi kan læne os op ad taxibranchen, der også er blevet hårdt ramt. Jeg synes, det er godt, at man er støtter hinanden og står sammen.

> ”Det er som at være ud at sejle med en båd, og vinden overrumpler os – hvilken retning skal vi navigere imod”
>
> Preben Christiansen

Nostalgi-hjørnet



1



2



3



4

Trafikterminaler i Sorø

Da Sorø kom på jernbanenettet i 1856, blev jernbanestationen anlagt 2 km syd for Sorø, i bydelen Frederiksberg.

Det blev en væsentlig drivkraft til man siden etablerede en jernbane fra Sorø station igennem Sorø By til Vedde. Denne åbnede i 1903, og gav Sorø en jernbanestation i centrum, Sorø Bystation.

Vedde-banen blev dog en fiasko, persontrafikken nedlagdes nemlig allerede i 1933, bl.a. fordi der i 1920 var begyndt at køre en bybus i Sorø, der gav bedre forbindelse til togene fra den lokalt benævnte "Landstationen" i bydelen Frederiksberg.

Rutebilerne havde fra begyndelsen holdt på Sorø Torv, men omkring 1927 fik man etableret rutebilstation i Hotel Postgaarden i Storgade nr. 25. Her blev pladsen dog hurtigt for trang, så allerede i 1929 flyttede man i stedet ind i Coldings ejendom på Storgade nr. 6-8 ved Sorø Torv.

Rutebilerne holdt derfor på Torvet indtil 1983, hvor man flyttede dem til en nyanlagt busterminal på Rådhusvej, Sorø Byterminal – i øvrigt anlagt på det gamle areal fra Sorø Bystation.

Et par år før havde man endvidere anlagt en busterminal ved "Landstationen" i Frederiksberg, for at give nemmere omstigning imellem togene og de lokale busser.

Denne er dog siden blevet omlagt til at være væsentligt mindre for at skaffe parkeringsplads til togpendlernes privatbiler. •

1. En Dodge årgang 1949 fra DSBs København-Korsør-rute, ved Coldings ejendom på Torvet/Storgade.

2. En Volvo årgang 1964 fra Vagn Dam i Sorø, på Sorø Torv i juli 1981.

3. En Leyland-DAB fra 1988 fra Lissi Andersen i Sorø, på Sorø Byterminal i august samme år.

4. En række busser på busterminalen ved "Landstationen", Sorø station, i august 1985.

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

VBI GROUP



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

@VBI.Group

www.vbi-group.eu • Tlf.: 74 56 13 26

CHRISTIANSFELD AUTOPOLSTRING

Alt i ompolstring

Sæder - Loft - Sider - Gulvtæppe - Gardiner



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

Biler, både, campingvogne & andet klarer vi også.

Topmoderne polsterudstyr & mere end 200 designs.

Ring & få et uforpligtende tilbud

Tlf. 22 60 90 00

VBI MINIBUS & COMPONENTS APS



Alt i dele til minibusopbygning

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

Kundetilpassede løsninger

Finn Hansen - Tlf. 40 28 15 45

Busvognmand Jørn Pedersen går på pension

Efter et langt arbejdsliv som busvognmand går Jørn Pedersen på pension. Han efterlader en succesfuld, veldrevet virksomhed efter at have udbygget og styrket forretningen i over 40 år.

Af: Bjarne Svendsen og redaktionen ··· Foto: Privat



”Jeg er en tilfreds mand, som har haft det privilegium at kunne have min hobby som min levevej. Det har været hårdt, udfordrende og slidsomt gennem årene, men glæden med mange dejlige oplevelser har næsten båret lønnen i sig selv,” siger Jørn Pedersen.

16. januar 1979 oprettede Bente og Jørn Pedersen firmaet Jørns Busrejser med en bus og Jørn som den eneste ansatte. Kørslen bestod for det meste af skolekørsel til kommunens skoler, lidt bybuskørsel og lidt turistkørsel. Forretningen havde tidligere været ejet af Aage Pedersen. Jørn havde gennem en årrække kørt lastbil, og han var selvstændig fra 1974 til 15. december 1978. I 1980 startede Bente med at arbejde på kontoret i busfirma-et. Hun er oprindelig bankuddannet og nåede at fejre sit 25-års jubilæum på Brønderslev Rådhus i Skole og Kulturforvaltningen.

1. august 1980 indgik firmaet aftale med Brønderslev Kommune om bybus-kørsel i Brønderslev by, og der blev til dette indkøbt en ny, flot Scania bybus. Det var i samarbejde med broderen, Ole Pedersen, at Jørn startede denne del af firmaets kørsel; de var begge ud af en vognmandsfamilie, og deres forældre havde været selv-stændige.

Støt udvidelse

I årene 1980 – 1983 blev bybuskørslen udvidet bl.a. med en ekstra bybus. Der er gennem årene blevet købt flere nye bybusser, og Jørns Busrejser har gennem flere NT-licitationer formået at beholde bybuskørslen i Brønderslev.

I 1983 blev afdelingen for turistkørsel fast etableret, og der blev investeret i yderligere en turistbus. I første omgang blev der udelukkende kørt bestilte ture, men Bente og Jørn arrangerede også selv mindre ture og udflugter. Jørns Busrejser har kørt for en lang række sportsklubber, foreninger, firmaer og private selskaber. I flere år kørte firmaet fast for bl.a. Panter Rejser i Aarhus, Nilles Busrejser i Dybvad og Eurolines kørsel for Thinggaard i Aalborg.

I 1987 byggede Bente og Jørn det nuværende garageanlæg på Eventyrvej i Brønderslev. Garagen blev brugt som værksted og vaskehal, og der kunne være fire busser under tag. Bag garagen var der parkering til alle firmaets øvrige busser, som Jørn helst ville have adresse til på hjemmebasen. Samtidig var der flotte og gode chaufførfaciliteter. Firmaet var veldrevet i en familiær og rar ånd, hvilket gav gode og tilfredse chauffører med lange ancienniteter. Domicilet blev kraftigt udbygget i 2015 med kontor og værkstedsfaciliteter på den mod-satte side af gaden.



Jørn Pedersen foran sin første bus i januar 1979.

Licitationer i NT

I 1995 gennemførtes en licitation i NT i den nordlige del af trafikselskabet. Firmaet i Brønderslev bibeholdt kørslen på bybussen, lokalrute 644 og vandt yderligere kørsel på rute 212 mellem Brønderslev og Dronning-lund. I år 2000 overtog Jørns Busrejser kørslen på rute 228 samt på to telebusruter i Brønderslevs opland.

1. januar 2001 blev forretningen udvidet med købet af vognmandsforretningen Fritjof Jensens busser i Ø. Brønderslev med en liftbus samt den tilhørende telebus rute 645. Fra 2001 voksede virksomheden støt og roligt til en stor velrenommeret forretning med rute-, telebus-, skole- og turistkørsel. Firmaet havde i en årrække også to taxibevillinger i Brønderslev. I 2002 overtog man K. B. Edelskovs kørsel med liftbus inkl. en bus til dette formål.

I juni 2006 oprettede Jørn Pedersen i samarbejde med Hørby Turistbusser og Hans Ole Burskov i Klokkerholm virksomheden KS VendBus, der fra 26. juni 2006 kom til at stå for bybuskørslen i Frederikshavn. KS Vendbus kørte også rute 200 mellem Blokhus og Aalborg, hvor der var stationeret to busser i Pandrup. Dette firma ophørte i sommeren 2011 efter tab af al kørsel i NT's 17 udbud.

"Bærer næsten lønnen i sig selv"

I 2009 blev der vundet yderligere kørsel for NT bl.a. med et par skolebusruter i Jammerbugt kommune. Fra 2010 kørte firmaet på otte lokal-/telebusruter samt Brønderslev Bybus, vognparken bestod af 24 køretøjer, og ud over Jørn og Bente var der ansat ca. 25 faste chauffører samt en del afløsere. Firmaet vandt i NT's 17 Udbud kørsel på yderligere fem ruter med ni driftsbusser for en otteårig periode fra sommeren 2011.

"Det er altid stort at vinde en licitation. Vi har faktisk aldrig tabt en, vi har altid vundet, så vi er gået frem. Det har været meget spændende, og vi har vundet første præmie for rutekørsel syv gange for NT," siger Jørn Pedersen og fortsætter:

"Jeg er en tilfreds mand, som har haft det privilegium at kunne have min hobby som min levevej. Det har været hårdt, udfordrende og slidsomt gennem årene, men glæden med mange dejlige oplevelser har næsten båret lønnen i sig selv". Bente og Jørn tænkte dog på dette tidspunkt allerede over fremtiden, da der ikke umiddelbart var nogen naturlige arvtagere til virksomheden. De fornyede en stor del af vognparken og ekspanderede fremadrettet mod et salg. Dette blev en realitet i 2016, da en køber så gode muligheder i det veldrevne firma.

Navnet består

Jørn Pedersen solgte 51% af aktiverne i Jørns Busrejser til DitoBus i Holbæk i juni 2016. Siden er der hvert år blevet overdraget yderligere 10% af virksomheden, og de sidste 19% blev overdraget i december 2020. Navnet Jørns Busrejser består stadig som en del af DitoBus Gruppen. Ud over aktiviteterne i Brønderslev har man udvidet med afdelinger i bl.a. Sæby, Dronninglund, Dybvad og Hjørring, da virksomheden også består af de opkøbte firmaer Thinggaard Ekspress og Nilles Busser samt Jørns Rutetrafik.

68-årige Jørn Pedersen har i en lang årrække været et meget aktivt medlem i Landsforeningen af Danmarks Bilruter (LDB), i Danske Busvognmænd (DB) – det nuværende Dansk Persontransport (DPT). Jørn har haft plads i bestyrelsen for turistsektoren, og han har været utrættelig i flere sager til gavn for sine kolleger og foreningen bl.a. med godkendelsen af Tempo-100 i Danmark. •



Jørn Pedersen, Brønderslev, har været busvognmand i 41 år. Firmaets motto har altid været: Intet er for småt – intet er for stort – Vi er til for kundernes skyld.

Associerede medlemmer af Dansk PersonTransport

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

Jyske Bank/Finans
Kontakt: Michael Jensen
Kastaniehøjvej 2
8600 Silkeborg
Tlf. 89 89 81 20

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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. 1 / Januar 2021

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 Person-Transports. 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 14 2021.

Deadline for indlevering af annoncer er senest d. 19.03.2021.

Forsidebillede
Adobe Stock

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

MG 30120



Söderberg & Partners

Vil I gå 2021 i møde med en optimeret forsikringsaftale?

Vores fordelagtige og unikke forsikringsaftale har skabt bedre forsikringsvilkår og -dækninger for rigtig mange medlemmer af Dansk PersonTransport, siden vi lancerede den for tre år siden. Derudover har vi som følge af restriktionerne i 2020 forhandlet en attraktiv stilstandsaftale til gavn for vores kunder indenfor transportbranchen.

Spar penge eller få go' vin – på vores regning

Vi er stolte af vores forsikringsaftale. Derfor tør vi godt satse vores vinkælder på, at I som medlemmer af Dansk PersonTransport kan spare penge på jeres forsikringsaftale sammenlignet med andre forsikringstilbud med lign. vilkår og dækninger.

Söderberg & Partners - en af Nordens førende forsikringsmæglere

Som mæglervirksomhed har vi udelukkende fokus på jeres virksomheds interesser, når vi skræddersyr en forsikringsdækning, der sikrer jer mod ubehagelige overraskelser.

Kontakt os allerede nu for et forsikringstjek

Jylland og Fyn

Pelle Bo Jensen
Tlf: 9244 1100
pelle.jensen@soderbergpartners.dk

Sjælland

Niels Paaske
Tlf: 9244 1101
niels.paaske@soderbergpartners.dk