Mobilitet

DIT MAGASIN OM ERHVERVSMÆSSIG PERSONTRANSPORT

05
August 2022

Udlandet kalder

Efterspørgslen på udlandsrejser har fået gang i turistkørslen.

Generations-skifte

Rikke droppede sygeplejestudiet og blev direktør.

Transportpolitik er en kampplads

For politiker, Mette Reissmann, er transportpolitik det sted, hvor dilemmaerne står i kø. Og det trives hun med.

Kollektiv trafik | Offentlig kørsel | Turistbussen | Taxi

Dansk PersonTransport

Service, der bringer dig videre.

Opdag plusset for din bus: OMNIplus. Med busspecifikke tjenester, individuelle løsninger og et omfattende sortiment, sikrer vi, at dine køretøjer altid er klar til brug, og din virksomhed forbliver rentabel.

Se mere om OMNIplus byggeklodserne på **www.omniplus.com/dk/home/**

Løsninger Mobilitet Ekspertise Support OMNIplus ON

OMNIplus - Et Mærke fra Daimler Truck AG

OMNIplus
Your performance plus.

Daimler Buses - EvoBus Danmark A/S, Centervej 3, 4600 Køge, telefon 5657 0000

Mere kollektiv transport og gang i turistkørslen

Er den kollektive transport løsningen på klimaudfordringerne? Det mener 57% af de danskere, der er blevet spurgt i en ny befolkningsundersøgelse. Samtidig ser 61% den kollektive transport som løsningen på trængslen i de store byer.

I DPT har vi for nogen tid siden igangsat en kampagne, der skal udbrede forståelsen omkring vigtigheden af den kollektive bustrafik blandt de danske (lokal)politikere. Derfor er det glædeligt, at befolkningsundersøgelsen, som Kantar Public har lavet for LB Forsikring, viser, at danskerne er enige med DPT i behovet for mere kollektiv transport. Det er det rigtige skridt at tage på vejen mod en mere klimavenlig verden, og noget som DPT vil fortsætte med at arbejde for til gavn for alle medlemmerne. Politisk er der afsat midler til at understøtte omstillingen fx med Infrastruktur 2035, hvor der er afsat en kvart million kroner til en grønnere flextrafik. Vi har spurgt en udvalgsformand i hver region, hvordan de tager imod den mulighed og arbejder videre med at sikre midler til omstillingen for alle typer af vognmænd.

Et andet område, hvor vi i DPT har talt vores medlemmers sag, er i forhold til Byrums- og trafikplanen i de større byer i Danmark og især for Middelalderbyen i København. En af dem, vi har været i dialog med, er Mette Reissmann, der er et af Socialdemokratiets medlemmer i Københavns Borgerrepræsentation. Mød hende her i magasinet og læs om hendes holdning til Byrums- og trafikplanen, og hvordan hun tænker persontransport ind i en større helhed. Det handler om arbejdspladser, sårbare borgere, grøn omstilling og ansvar.

Og apropos grøn omstilling og ansvar, så sker der hele tiden nye tiltag, og dem følger vi nøje. Flere vognmænd lagde i juni vejen forbi Aarhus og Aalborg, hvor Dantaxi og Nordfyns Finans havde inviteret til dialog og en prøvetur i nogle af de nye elbiler. At skifte til el er uden tvivl en god måde at tage ansvar på. En anden er at bidrage til at gøre hverdagen nemmere for nogle af samfundets mest sårbare borgere. Det gør de mere end 400 dementvenlige virksomheder i Danmark. Næstved Taxa er en af dem, og formand Hans Henrik Neumann-Petersen fortæller her i magasinet, hvad det sociale ansvar betyder for borgere, medarbejdere og forretningen.

I skrivende stund har en hedebølge ramt vores land, hvilket giver anledning til et tilbageblik på sommerferien. Allerede tidligt på sommeren var det tydeligt, at der kom godt gang i turistkørslen i Danmark og i lidt mindre grad til udlandet, hvor nok især pensionisterne holdt lidt på pengene måske grundet de høje energipriser og bekymringen for en kold vinter. De høje energipriser har også ramt vognmændene, hvoraf mange har været nødsaget til at indføre prisstigningerne, som dog er blevet mødt med stor forståelse hos kunder og gæster, som bare glædede sig til at komme ud at rejse igen. Vi har spurgt flere rejsearrangører, hvordan de har oplevet sommeren, og der er både glæde og travlhed at spore.

I DPT fortsætter vi med at tale persontransportens sag, også i det folketingsvalg der ser ud til at være lige på trapperne.

God læselyst!

Michael Nielsen
Adm. Direktør / CEO

”At skifte til el er uden tvivl en god måde at tage ansvar på”

Indhold.05

08

Mette Reissmann:

"Dialog er et vanvittig vigtigt redskab"

30

Socialt ansvar

Næstved Taxa har gjort ansvaret til en del af forretningen.

Det faste:

06 De korte

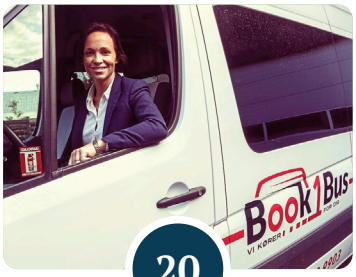
32 Nostalgi-hjørnet

35 Info

16

Offentlig kørsel

Hvordan tager regionerne imod 250 millioner kroner til grøn flextrafik?



20

Medlem

Blev direktør og mødte på arbejde en uge efter, at hun havde født.

24

Taxikørsel

Elbilerne udvikler sig eksplosivt. Hvad siger vognmændene?

26

Turistkørsel

Myndigheder i Europa er usikre på reglerne i den nye Vejpakke.

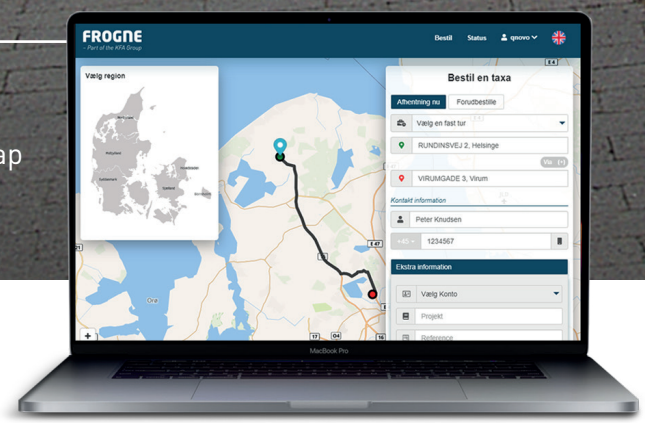
MILJØVENLIG MOBILITET

FROGNE
– Part of the KFA Group

NEXT GENERATION

WEBBOOKING TIL BLANDET TRAFIK

- HOSPITALER: PERSONALE- OG PATIENTADGANG
- INSTITUTIONER: PERSONALE- OG BORGERADGANG
- SKOLEKØRSEL: PERSONALE- OG FORÆLDREADGANG



Succesfulde nordiske bus- og taxiselskaber anvender Frogne løsninger til blandet taxi, bus & handicap kørsel, og optimerer derved drift og indtjening.

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

De korte

r2pTracking succes er til at spore efter opkøb af Uniqtracking

Med opkøbet af Uniqtracking den 1. maj 2022 udvider r2pTracking sine aktiviteter i Norden og styrker positionen som førende leverandør på markedet.

Der er tale om et stærkt match. Begge virksomheder tilbyder unik viden inden for GPS-sporing, forsikringssporing og flådestyring til erhvervskunder, der har brug for løsninger, hvor overblik over køretøjer og maskiner er afgørende.

Tidligere administrerende direktør i Uniqtracking, Michael Klemmensen, fortsætter efter opkøbet sin karriere som salgsdirektør i r2pTracking.

Vejhjælp via Mintaxi

Flere vognmænd har tilknyttet vejhjælp til taxi forsikringen tegnet hos Mintaxi. Vejhjælpen udføres af DK-assistance, og det er også dem, som skal kontaktes, hvis der er brug for hjælp.

Hvis man som vognmand har tegnet abonnement på vejhjælp via Mintaxi, og uheldet er ude, skal man kontakte DK-assistance på telefon 70 70 22 10. Man skal være opmærksom på, at hvis man benytter andre selskaber til opgaven, skal man selv afholde omkostningen til vejhjælpen.

Har du endnu ikke vejhjælp tilknyttet forsikringen og ønsker det, kan du kontakte Mintaxi på tlf. 46 30 60 30, hvor du også kan få udarbejdet tilbud på forsikringen til taxi.

Læs mere om Mintaxi på www.mintaxi.dk

Ny medlems-aftale på el-opladning ved Circle K

Dansk PersonTransport har udvidet sin aftale med Circle K, så det også er muligt at lade taxien op med rabat på ladestanderne på Circle Ks stationer. Circle K er i fuld gang med en massiv udrulning af lynladere på stationer i hele Danmark. Der er allerede åbnet ladestandere på de bedst beliggende stationer, og inden sommeren 2023 vil Circle K have etableret mere end 300 ladepunkter i netværket. Som medlem af DPT, kan du altså få rabat pr kw der tankes. Hvis du ønsker at få rabatten, skal du have oprettet et Circle K EUROPE Card med el – det gælder også for eksisterende kunder. Link til tilmelding til aftalen kan fås hos DPT ved at kontakte os på tlf. 7022 7099 eller mail info@dpt-dk.org.

Udløb af fællesskabs-tilladelser

I år udløber de første 10-årige fællesskabstilladelser. Det betyder, at en del af DPTs medlemmer i løbet af 2022, skal søge om en fornyelse af deres fællesskabstilladelse, hvis de ønsker at fortsætte med at køre erhvervsmæssig personbefordring. Ansøgningen skal ske til Færdselsstyrelsen og fornyelsen bliver behandlet på samme måde som nyansøgning, da betingelserne er de samme.

DPT FORSIKRINGS-AFTALE

EKSKLUSIVT FOR DPT MEDLEMMER

- **Årligt udbud i forsikringsselskaber**
- **Unikke forsikringer / fordelagtige præmier**
- **Landsdækkende rådgivning**
- **Branche specifikke DPT dækninger:**

  - Særlig afsavnsaftale
  - Udvidet bagagedækning
  - Krisehjælp
  - Skarp arbejdsskadepræmie pr. chauffør

Vil du høre mere om forsikringsaftalen så BOOK et møde med nedenstående

Söderberg & Partners

Associeret partner for DPT

Kontakt:
DK Øst, Niels Paaske, Mobil 92441101
DK Vest, Pelle Jensen, Mobil 92441100

”Det er i dilemmaerne, jeg trives allerbedst”

Dialog er et vanvittig vigtigt redskab

Mette Reissmann sidder i Teknik- og Miljøudvalget i Københavns Borgerrepræsentation for Socialdemokratiet og er opstillet til næste Folketingsvalg. Hun brænder for velfærdssamfundet og arbejder for en sammenhængende transportpolitik, hvor mobilitet spiller en vigtig rolle.

"Kl. 10 passer fint – jeg har godt nok ferie". Det er svaret fra Mette Reissmann, da jeg skriver og spørger, om vi kan få et interview til Mobilitet. Så alt imens den københavnske lokalpolitiker nyder solen og varmen i Sydfrankrig, fortæller hun, hvad der har fået hende til at vælge at være i politik, og hvad hendes blik er på persontransport.

Starter man med at kigge nogle år tilbage, får man hurtigt øje på, at Mette Reissmann trådte ind på den politiske scene allerede i 2010. Efter to år i Københavns Borgerrepræsentation var hun i en årrække medlem af Folketinget, og i 2021 vendte hun tilbage til lokalpolitik. At partiet og politikken, hun repræsenterer, skal være socialdemokratisk, har hun aldrig været i tvivl om. Det stemmer overens med hendes grundlæggende værdier og alt, hvad hun er vokset op med omkring solidaritet – at de stærke skal hjælp de svage.

– Jeg valgte at blive politiker, fordi jeg har et brændende ønske om at få lov til at være med til at påvirke de beslutninger, vi skal leve vores liv efter. Uanset, hvem vi er, har vi ret til at få det meste ud af livet. Og jeg tror ikke på det med, at man er sin egen lykkesmed, lyder det fra politikeren, der ud over den politiske karriere har en lang erhvervserfaring bag sig. Og så genkender mange hende sikkert, som værten på TV3-programmet Luksusfælden.

Ser storbyen som en helhed

Trods det, at Mette Reissmann er født og opvokset i Esbjerg, skal man ikke tale længe med hende, før man opdager, at København i dag er det sted, hvor hun har hjemme. En hovedstad, som hun ser, har et stort potentiale for udvikling. Netop det potentiale er hun optaget af, at vi udnytter, så byen bliver et bedre sted at være. Både for byens borgere og dem, der kommer til hovedstaden i kortere og længere tid. Det kræver en række beslutninger og uden at kende den lige vej til de bedste løsninger, er hun sikker på én ting: Dialog

Af: Mette Bernt ... Foto: Helle Moos & Bente-Maj Wøldike

og kommunikation er de vigtigste redskaber, når der skal træffes gode beslutninger.

Noget af det, der har fyldt meget hos Dansk PersonTransport og i Teknik- og Miljøudvalget, er Byrums- og trafikplanen for Middelalderbyen i København. Den 24. juni blev et udkast sendt i høring, og her havde Mette Reissmann stillet nogle ændringsforslag til det oprindelige udkast. Ændringer, som kom blandt andet på baggrund af den viden, hun havde fået gennem dialog med Dansk PersonTransport.

– Da det går op for mig, at forslaget indeholder det, der nærmest er et standsningsforbud, tænker jeg, at det går jo ikke. Vi kan ikke bede fx ældre turister og handicappede om at gå halvanden kilometer for at se Amalienborg, mener hun.

Ændringsforslaget går derfor på, at turisterne skal kunne sættes af ved turistattraktionerne, og at busserne kan køre hen og parkere i parkeringszoner blandt andet på Nørre Voldgade.

– Det er det gode ved at tale med branchen. Jeg kan jo ikke på samme måde læse i en rapport, hvordan det er at være chauffør eller vognmand, og hvilke udfordringer de og passagerne oplever, understreger Mette Reissmann.

Dilemmaerne står i kø

Et kardinalpunkt for den erfarne politiker er at tænke transportområdet ind i en helhed. Ikke bare i forhold til persontransporten, men også når det gælder transport af varer til fx byens restaurationer.

– Transportpolitikken er en kampplads, og du skal have beslutningerne til at spille sammen med andre områder som fx erhvervspolitikken. Du kan risikere, at dine valg koster arbejdspladser. Og når det gælder turismeområdet, så bakker det op om, at der netop er arbejdspladser i København. Skal erhvervet kunne fungere, er der brug for, at folk kan komme af og på fx turistbusserne, lyder det fra Mette Reissmann.

I det hele taget fremhæver hun de mange dilemmaer, hvor det handler om at finde den optimale balance. Både mindre trængsel i middelalderby og det gode danske ord 'Livability' er vigtig for lokalpolitikeren, der samtidig gerne vil støtte turisterhvervet. Hun er opmærksom på behovet for mobiliteten, men også at de bløde trafikanter kan bevæge sig sikkert rundt. At dilemmaerne står i kø, er det, der gør det interessant for hende at arbejde med transportpolitik og politik i det hele taget.

– Det er i dilemmaerne, jeg trives allerbedst. Og her er dialog og kommunikation vanvittig vigtige redskaber for at nå en balance, siger Mette Reissmann og fremhæver de ret store borgersamlinger, der har været i København i forbindelse med Byrums- og trafikplanen.

Det har været kæmpemøder, hvor der har været en god dialog. Noget Mette Reissmann er utrolig glad for, og hun gør i det hele taget altid en indsats for at komme ud og lytte til de involverede parter. Derfor har hun også talt med restauratørerne, som gerne vil have lov til at sætte borde ud på fortovene. Over for dem står Dansk Handicap Forbund, som er kede af, at det er vanskeligt at komme frem på fortovene for de handicappede.

– Min opgave er sætte mig i deres sted. Og så gør min erfaring i både politik og erhvervslivet, at jeg ikke blindt følger dem og blot er deres forlængede arm. Vi skal udfordre hinanden. Alle er klar over, at ingen kan få alt, og dem jeg taler med, lytter til mig, som jeg lytter til dem, siger hun med et smil.

Dialogen og de mange input er derfor på alle måder vigtig, når Mette Reissmann er med til at udvikle en mobilitetsplan for hele byen. For det handler ikke alene om veje og trafik men om at balancere de mange forskellige hensyn. At tænke byudvikling over en bred kam og på en måde, så alle kan have det godt i byen.

– København skal først og fremmest være for mennesker. Det skal være mulighedernes by, og derfor skal vi have et erhvervsliv, der blomstrer. For uden erhvervsliv, ingen vækst og ingen penge til velfærd, fortæller Mette Reissmann.

I sidste ende handler det naturligvis også om, hvad der er vigtigt for hende både som person og politiker. Og hendes fokus rækker længere end til blot at koble transportpolitik, erhvervspolitik og udviklingen af København. Den grønne omstilling og den rene luft er afgørende – og derfor dukker endnu flere dilemmaer op på transportpolitikkens kampplads.

– Som tidligere medlem af etisk råd, har jeg været et sted, hvor der kun er dilemmaer. Måske er det netop derfor, at de ikke skræmmer mig, siger hun.

Talte bæredygtighed allerede i nullerne

I årene 2005-2007 bestred Mette Reissmann jobbet som juridisk direktør i GE Money Bank. Et job, hvor hun bl.a. rådgav kunderne om grøn omstilling og CSR – længe før Scope 1, 2 og 3 kom på dagsordenen i bestyrelseslokalerne i de danske virksomheder.

Som folketingspolitiker var hun også fortaler for trængselsringen, der blev lagt i graven i 2012.

5 ting Mette Reissmann gerne vil kendes for som politiker

1. At hun har en lang erfaring både politisk og erhvervsmæssigt
2. At hun har et varmt hjerte og empati, men også forstand på økonomi og jura
3. At hun er meget fremadrettet i forhold til udvikling
4. At hun har forstand på bæredygtighed, grøn omstilling og sociale udfordringer
5. Livsklogskab

> *"Jeg bliver klogere af, at der andre, der har en anden holdning end mig"*

OM METTE REISSMANN

Født i Esbjerg i 1963

Medlem af Socialdemokratiet fra 1996

Medlem af Københavns Borgerrepræsentation for Socialdemokratiet 2010-2011

Folketingsmedlem for Socialdemokratiet i Københavns Storkreds 2011-2019

Medlem af Københavns Borgerrepræsentation for Socialdemokratiet 2021-

Genopstiller til næste Folketingsvalg

Uddannelse: Cand.merc.jur., Copenhagen Business School 1989.

Har bl.a. været juridisk direktør, GE Money Bank, direktør, Forbruger Europa, salgschef, Forbrugerinformation, jurist i Forbrugerrådet, selvstændig og tv-vært, Luksusfælden på TV 3.

Mette Reissmann har derudover bl.a. skrevet bogen 'Styr din økonomi' og har været redaktør på håndbogen 'Social Ansvarlighed' og skrevet flere artikler om bl.a. CSR og etik.

Man kunne så tro, at hun nu drømmer om bilfrie byer, men sådan forholder det sig ikke. Derimod ser hun for sig, at alle motoriserede køretøjer i fremtiden er drevet af el. Dog er det helt afgørende, at mobiliteten bliver tænkt ind i borgernes hverdag.

– Altså, hvis du fx cykler noget af vejen, skal der være god mulighed for at få din cykel med i den offentlige transport, siger hun og fortsætter

– Jeg er optaget af, at vi nedbringer CO_2-udledningen. Selvfølgelig er jeg det. Det skal være grønt, så det virkelig batter. Så vi skal tale om CO_2-fangst men også det, at folk bliver syge af partikelforening. Vi skal ikke af med bilerne. Vi skal jo ikke afvikle landet og byerne. Livet skal hænge sammen, og det skal du kunne regne med, siger hun.

Derfor kræver den grønne omstilling også en god dialog med foreninger, borgere og de andre politiske partier. Når det handler om sidstnævnte, understreger Mette Reissmann, at brede aftaler er det bedste særligt for infrastrukturen, som skal kunne eksistere i mange år.

– Jeg bliver klogere af, at der andre, der har en anden holdning end mig. Hvad er motivet bag, at nogen vil have alle biler ud af byen og gøre middelalderbyen til et egnsmuseum med stokroser? spørger lokalpolitikeren.

Nemt at komme fra a til b

Med et hjerte, der banker for at udvikle vores hovedstad, er der ingen tvivl om, at Mette Reissmann er glad for arbejdet som lokalpolitiker. Alligevel vil man se hendes plakater i lygtepælene næste gang, der bliver udskrevet folketingsvalg.

– Som folketingspolitiker kommer man bare – meget apropos – op på den helt store klinge. Her får man den store muskel i gang. Blandt andet inden for transport, hvor der virkelig er noget at kæmpe for, lyder det fra Mette Reissmann.

At hun ved, hvad hun snakker om med hensyn til transporten, fortæller hendes politiske cv, hvor der står otte år som medlem af transportudvalget. Både dengang og nu, er hun optaget af, hvordan vi kan udvikle både land og by med fokus på mobiliteten.

Men hvad er det vigtigste i forhold til mobiliteten? – Når vi står op om morgenen, tager vi det for givet, at det er let at komme fra a til b. Bryder det sammen, eller møder vi forhindringer, kan det ødelægge hele vores dag, siger Mette Reissmann.

Og det 'vi' hun taler om, er ikke bare dem, der går på arbejde. Det er i lige så høj grad samfundets sårbare – de ældre, de handicappede, de psykisk udfordrede og barnet med autisme, der kun kan komme i skole, hvis det er med en taxa frem og tilbage.

Som medlem af Folketingets transportudvalg var den tidligere og nu måske kommende folketingspolitiker taxaordfører, og hun ser netop taxaerne som en del af den sammenhængende trafik. Og også, at vognmænd og chauffører er med til at løse en vigtig samfundsopgave. For hende er det, der kendetegner vores velfærdssamfund det, at vi drager omsorg for mindre grupper i samfundet.

Det velfærdssamfund hun taler om, er ikke blot det samfund, vi kender i dag. Det er også fremtidens by- og landområder. For selv om Mette Reissmann bor på Østerbro, ikke ejer en bil og har en hverdag, hvor hun kombinerer fx cykel, havnebus og metro, rækker hendes blik også ud på de små landeveje.

– Jeg kan godt forstå, at det er noget andet ude på landet. At det er en anden udfordring, hvis der ikke kommer en bus. Omvendt skal der jo også være økonomi i det, understreger hun og siger afslutningsvist:

– Hele persontransportområdet er så spændende lige nu. Der er en rivende udvikling. Vi ved ikke, hvad der kommer til at ske i fremtiden. Vi er nødt til at holde øje med, hvad der sker i udlandet, og hvad vi kan lære af det. Vi er nødt til at teste, evaluere, være i dialog og hele tiden siden se, hvad der virker, og hvad vi kan og skal gøre bedre.

Vognmand Jørgen Andersen er død

Af: Redaktionen

Dansk PersonTransports mangeårige medlem Jørgen Andersen, Gråhundbus er gået bort i en alder af 78 år. Han var en sand entreprenør, der brændte for sin forretning og buserhvervet og vil blive husket for sin store personlighed.

I oktober 1967 oprettede Jørgen Andersen som 23-årig en bybuslinje i Ballerup med én bus. Sidenhen drev han forretning indenfor lokal og regional kollektiv bustrafik igennem en meget lang periode præget af stor udvikling i danskernes transportvaner og ikke mindst mangfoldige omorganiseringer mellem kommuner, amter, regioner, trafikselskaber og operatører. Jørgen Andersen var tæt involveret i denne udvikling – og med succes – helt indtil juni 2007, hvor det det firma han var medstifter af - City-Trafik – blev solgt til franske Keolis. Sidenhen har den navnkundige Bornholmerbussen samt forskellige andre buslinjer til f.eks. Malmö præget Jørgen Andersens virke.

Idérigdom pg parathed …

Kollektiv Trafik Forum giver i en nekrolog - udarbejdet af Thomas de Laine - Jørgen Andersen dette skudsmål.

”Idérigdommen og paratheden til at sige systemet imod gjorde naturligvis Jørgen Andersen både berømt og berygtet, og der er næppe nogen, der har kunnet bakke ham helhjertet op i hver eneste sag. Det er heller ikke nogen hemmelighed, at flere folk hos HT og diverse myndigheder til tider har fundet den åbenmundede vognmand decideret irriterende. Jørgen Andersen havde til gengæld både person og passion i sit virke. Hans entusiastiske forhold til transport var stort, og selvom DSB til tider var mål for hans hårde kritik, havde vognmanden faktisk etableret sin egen lille smalsporsjernbane, Stormose Jernbane, i baghaven i Smørumnedre. Han drev derudover Restaurant Kongemosen, også i Smørum.”

… gavn for blandt andet Øresundsregionen

Bornholmerne og Øresundsborgerne var med rette glade for Jørgen Andersen. Det kom blandt andet frem da han i 2011 blev overrakt Øresundsbroens Ildsjælepris.

”En mand, der aldrig giver op. Og en iværksætter ud over det sædvanlige. I årevis har Jørgen Andersens busser kørt danskere og svenskere mellem København og Skåne. En forretning, der tog tid om at skabe overskud. I dag kører over 20.000 passagerer med rute 999 mellem København og Malmø hver måned. Jørgen Andersen har gjort meget for Øresundsregionen gennem sit utrættelige arbejde med sine Gråhundsbus-ruter mellem København og Malmø, Ystad og Sturup. Allerede inden broen åbnede var Jørgen Andersen visionær og hvor andre så grænser, så Jørgen Andersen muligheder. Han er en sand entreprenør, der brænder for sin forretning og altid har nye ideer til at udvide den. Derfor skal Jørgen Andersen tildeles Øresundsbrons Ildsjælepris 2011.”

”Dette billede stemmer fuldt ud overens med vores oplevelse af Jørgen Andersen som medlem af Danske Busvognmænd og sidenhen Dansk PersonTransport. Loyalt medlem af foreningen med høje forventninger til, hvad busbranchen kan levere og og hvordan brancheforeningen skulle støtte dette arbejde. Hvis han tog ordet på de årlige generalforsamlinger – hvilket han ofte gjorde– kunne man være sikker på at få klar besked om, hvad der forventedes men også et glimt i øjet og et klap på skulderen,” fortæller Lasse Repsholt, sektorchef for Dansk PersonTransport.

Jørgen Andersen blev 78 år gammel. •

TDC Erhverv

Se hvad vi kan gøre for jer på **tdc.dk**

I behøver ikke være mange for at få

- **Lynhurtigt og sikkert internet**
- **Effektiv it-sikkerhed**
- **Danmarks bedste mobilnetværk**
- **Enkle omstillings- og samarbejdsløsninger**

TDC Erhverv – til hele Danmarks små og mellemstore virksomheder

Kvart milliard skal gøre flextrafikken grønnere

I den politiske Infrastrukturplan 2035 er der afsat 250 millioner kroner til flere grønne busser og accelerering af omstillingen til grøn flextrafik. Udmøntningen varierer en del i de fem regioner.

Af: Thomas La Cour

Fra 2022 til 2026 vil der hvert år være en pulje på 50 millioner kroner, som regioner, kommuner eller trafikselskaber, der udfører offentlig servicetrafik, kan søge. Midlerne er øremærket initiativer til nul-emissionskøretøjer og ladestandere.

Men hvordan tager regionerne imod muligheden? Vi har stillet de samme fire spørgsmål til de udvalgsformænd i regionerne, som sidder med det politiske ansvar:

Bent B Graversen
Region Midtjylland

Peder Kay Kristiansen
Region Nordjylland

Marianne Frederik
Region Hovedstaden

Michael Nielsen
Region Syddanmark

Christian Wedell-Neergaard
Region Sjælland

Har regionen en klimamålsætning for flextrafikken og i givet fald, hvad er den?

Bent B Graversen, Region Midtjylland:
– I Region Midtjyllands bæredygtighedsstrategi er der på sundhedsområdet målsætninger om, at det i alle nye udbud fra 2025 vil blive prioriteret, at personbiler og varevogne bruger 100 pct. grønne drivmidler, og at der fra 2030 udelukkende anvendes CO_2-neutrale drivmidler.

Peder Kay Kristiansen, Region Nordjylland:
– Region Nordjylland har kun patientbefordring ud af de mange flextrafik-produkter, der findes, og det er de samme biler, som kører alle flexprodukterne. Klimamålsætning for hele flextrafikken fastlægges igennem NT´s Grønne Strategi, og vi har sluttet os til målsætningen om, at flextrafikken som minimum skal være fossilfri i 2030. I realiteten skipper vi nok det fossilfrie stadie og går direkte til emissionsfrie køretøjer.

Marianne Frederik, Region Hovedstaden:
– Region Hovedstaden har ligesom de øvrige regioner indgået en klimasamarbejdsaftale med regeringen, der inkluderer målsætning for patienttransporten: "At minimum 75 pct. af ny-leasede og nyindkøbte regionale vejgående køretøjer (eksklusive ambulancer) skal anvende et CO_2-neutralt drivmiddel eller være nulemission fra 2024." Vi arbejder for at indfri målsætningen i kommende udbud af siddende patientbefordring.

Michael Nielsen, Region Syddanmark:
– Regionsrådet i Region Syddanmark har den 23. maj 2022 vedtaget at skærpe klimamålene i form af et reduktionsmål på mindst 35 pct. Måler er for den samlede klimabelastning for Region Syddanmark frem mod 2030 i forhold til 2020. Udover regionens egen drift omfatter klimamålet, som noget nyt også regionens køb af varer og tjenesteydelser. Flextrafik er et eksempel på en tjenesteydelse Region Syddanmark indkøber.

Christian Wedell-Neergaard, Region Sjælland:
– Regions Sjællands klimamålsætning for Flextrafikken er, at den er omstillet til el inden 2030. Region Sjælland efterstræber at kunne opfylde denne målsætning, hvis det er teknisk muligt, og de økonomiske rammer er til stede. Det fremgår også af klimasamarbejdsaftalen.

I infrastrukturplanen er der afsat 250 millioner kr. til flere grønne busser og omstilling af flextrafikken. I forhold til omstilling af flextrafikken, hvordan ser regionen, at puljen kan anvendes til at understøtte omstillingen?

Bent B Graversen, Region Midtjlland:
– Regionen vil gerne understøtte tiltag, der kan bidrage til mere grøn mobilitet og større trafikal sammenhæng. Aftalen betyder bl.a. anskaffelse af elbusser og batteritog samt et samarbejde med Midttrafik og Aarhus Kommune om forsøg med emissionsfrie biler i flextrafikken. Puljen kan anvendes til lignende tiltag og udbredelse af dem.

Peder Kay Kristiansen, Region Nordjylland:
– Der er ca. 1000 flexvogne i kontrakt hos NT, det er dog ikke alle, der er aktive. En af de største udfordringer i forhold til at få muliggjort en grøn omstilling af flextrafikken er, at der skal opbygges et net af ladestandere, der er så fintmasket, at det understøtter behovet i driften. Det indebærer samtidig, at det skal være ladestandere, der er tilgængelige, når bilerne i flextrafikken har mulighed for opladning. Det kan eksempelvis være ved sygehuse, aktivitetscentre og andre steder, hvor chaufførerne holder pauser. Steder, hvor der måske ikke er et kommercielt grundlag for at opstille ladestandere. Her ser vi i høj grad, at puljen vil kunne gøre en forskel.

Marianne Frederik, Region Hovedstaden:
– Til brug for den siddende patientbefordring kræves typisk større køretøjer, hvor der er plads til lifte og kørestole. Markedet og udviklingen er her ikke gået lige så stærkt som for de almindelige personbiler. Med kortere rækkevidder, og dermed et øget behov for ladeinfrastruktur, samt højere meromkostninger på køretøjer med lift, forventes en omstilling af patientbefordringen at medføre årlige meromkostninger for regionerne. Ved at få økonomisk hjælp til at dække 50 pct. af meromkostningerne, forbedrer det regionernes muligheder for at omstille flextrafikken. Det ser vi selvfølgelig positivt på.

Michael Nielsen, Region Syddanmark:
– En af flere udfordringer ved omstilling af flex-trafikken til emissionsfri drift er ifølge oplysninger fra trafikselskaberne tilstedeværelse af tilstrækkelig lyn-lader kapacitet forbeholdt flexbiler, fx ved sygehusene. Puljen til grønne busser og grøn flextrafik kan evt. medvirke til at adressere den udfordring.

Christian Wedell-Neergaard, Region Sjælland:
– Det synes lige nu mest fornuftigt at bruge den statslige pulje til forsøg og udvikling af løsninger for de store liftvogne og understøtte markedet i at omstille til el for personbilerne i flextrafikken

For de mindre personbiler vil Movia udbrede kendskabet til brugen af el-biler hos operatørerne gennem etableringen af en "elbils ambassadørordning". Gennem denne ordning vil Movia proaktivt hjælpe operatørerne med at indhente erfaringer og kendskab til brugen af elbilerne som fx at give dem mulighed for at låne en elbil.

Har regionen gjort sig nogen tanker om, hvordan man vil vægte henholdsvis regional trafik og flextrafik i ansøgningerne for 2022 og 2023?

Bent B Graversen, Region Midtjylland:
– Region Midtjylland har hovedsageligt fokus på den grønne omstilling af den regionale bus- og togtrafik, og det vil også afspejle sig i ansøgningerne. Det gælder blandt andet elbusser med driftsstart i 2023 og nul-emissionsbusser i 2025 og 2027. I forhold til flextrafikkens lademuligheder ved hospitalerne kan det være relevant at undersøge det nuværende behov og fremtidige potentialer for at understøtte infrastrukturen bag den grønne omstilling.

Peder Kay Kristiansen, Region Nordjylland:
– I Region Nordjylland lægger vi op til, at NT fortager en vurdering af vægtningerne af ansøgninger, specielt da de har ansvaret for hele flextrafikken. Som nævnt tidligere er der i flextrafikken flere forskellige kørsler, hvoraf regionen kun har en enkelt (patientbefordringen). Her mener vi, det vil give mest mening, hvis fremtidige ansøgninger koordineres gennem NT, der har indblik i den optimale fordeling af ansøgninger mellem hele flextrafikken og bustrafikken.

→

Marianne Frederik, Region Hovedstaden:
– Vi planlægger at søge puljen om midler til både omstilling af flextrafik og regionale busruter. Vi har flere regionale busruter, der skal i udbud i 2022 og 2023, som vi planlægger at søge tilskud fra puljen til. Vi er derudover ved at forberede et udbud af den primære del af regionens patientbefordring, der varetages af private leverandører. Til dette kan vi ansøge puljen i 2023.

Michael Nielsen, Region Syddanmark:
– Region Syddanmark har lige nu ikke overblik over trafikselskabernes planer vedrørende ansøgninger for 2022 og 2023.

Christian Wedell-Neergaard, Region Sjælland:
– Region Sjælland har ikke fastlagt, hvordan vægtningen mellem bus og Flextrafik i ansøgningerne bør være. Det kræver et bedre vidensgrundlag, som forhåbentligt kommer i løbet af det kommende år.

Har regionen nogen målsætning for, hvordan den grønne omstilling af flextrafikken kan fremmes på længere sigt?

Bent B Graversen, Region Midtjylland:
– Den traditionelle kollektive trafik er generelt under økonomisk pres på grund af højere energipriser og færre passagerer. Flextrafikken forventes derfor at få en større rolle fremover særligt i områder med få passagerer. Behovsstyrede transportløsninger i stedet for store tomme busser giver borgerne et transporttilbud samtidig med, at de bidrager til mere grøn transport. Det er vigtigt, at region, kommuner og trafikselskab har et tæt samarbejde om at skabe gode og effektive transporttilbud, så de samlede ressourcer til kollektiv trafik udnyttes optimalt.

Peder Kay Kristiansen, Region Nordjylland:
– En udvidelse af ladeinfrastrukturen er et nøgleparameter på vejen mod at muliggøre en grøn omstilling af flextrafikken, særligt med fokus på de geografiske knudepunkter for flextrafikken. Det, sammenholdt med en forventet fortsat udvikling af rækkevidden for elbiler, vil gøre en stor forskel for, at vi kan bevæge os mod en grøn flextrafik, der også muliggør en fornuftig driftsafvikling.

Marianne Frederik, Region Hovedstaden:
– Vi ønsker at præge udviklingen af grønne køretøjer i flextrafikken gennem udbud. Det gjorde vi ved seneste udbud af vores patientbefordring i 2018, hvor et enkelt delområde i Københavns centrale dele, blev udbudt med krav om nul-emission. Ved det kommende udbud til næste år forventer vi at øge andelen betragteligt. Herudover samarbejder vi med Falck om den første prototype på en elektrisk ambulance, som vi forventer vil være klar til test af liggende patientbefordring i Region Hovedstaden senere i 2022.

Michael Nielsen, Region Syddanmark:
– Region Syddanmark er en region præget af lange afstande. Tilstrækkelig rækkevidde i flexkøretøjer og lynlader kapacitet forbeholdt flexbiler kan sandsynligvis være en hensigtsmæssig måde at fremme den grønne omstilling. Generelt kan det siges, at Region Syddanmark har meget ambitiøse målsætninger, som blandt andet siger, at vi ved udgangen af 2030 skal spare 35 pct. af vores klimaaftryk. Det vil aldrig kunne løses uden, at flextrafik og kollektiv trafik indgår.

Christian Wedell-Neergaard, Region Sjælland:
– Region Sjælland har ikke en egentlig målsætning. Men det synes fornuftigt at se på lovgivningen omkring nødvendigheden af krav til stort kørekort for liftvogne og få gang i en konstruktiv dialog med inddragelse af trafikselskaber og vognmænd.

Movias evaluering fra forsommeren 2022 omkring mulighederne for at omstille flextrafikken peger på, at en lovændring, som gør det muligt at bruge lille kørekort for kommende el-liftvogne svarende til for varevogne, kan fremme omstillingen og dæmpe omkostningerne.

I det hele taget er det sikkert nyttigt for staten at have en dialog med trafikselskaber, vognmændene og andre interessenter på området.

Taxabud.dk

VI KØBER DIN BRUGTE TAXI

SÆLG DIN TAXI ALLEREDE I DAG!

Kontakt Taxabud.dk

+45 25 735 735

TAXABUD.DK - en del af

bilbud.dk

KONTAKT

Bilbud.dk Randers
Virkevangen 54
8960 Randers SØ
+45 25 735 735
salg@bilbud.dk

Bilbud Sjælland
Sankt Annæ Plads 13
1250 København K
+45 25 735 735
salg@bilbud.dk

OPRET DIN BIL - og få en uforpligtende salgsvurdering inden for få timer

KØBSTILBUD - modtag et uforpligtende købstilbud fra Taxabud.dk

SOLGT - omgående afregning og afhentning på din adresse

"Det har kostet blod, sved, tårer og mange ofringer – men det er det hele værd"

Da Rikke Bjerreby blev direktør for Frederikssund Handibusser, var det for at drive sin fars hjerteblod videre. Med udgangspunkt i farens DNA, men med en ny ledelsesstrategi.

Af: Kristine Buske ··· Foto: Frederikssund Handibusser

Når Rikke som barn tog telefonen derhjemme, sagde hun altid "Frederikssund mini- og Handibusser". For privattelefon og firmatelefon var den samme. Dødirriterende, når veninderne ringede. Da hendes forældre blev skilt, flyttede hendes to søstre med deres mor, og Rikke blev hos deres far. Hun hjalp med at stemple feriekort og var allerede der en del af virksomheden, som transporterer børn og unge med handicap mellem skole, SFO og hjemmet. Derfor tænkte hun, det kunne være sjovt at tage et buskørekort som 21-årig, så hun kunne hjælpe til, når hun var hjemme fra sit job på Oslobåden efter en 14 dages vagt. Planen var at det blot skulle være indtil, hun skulle læse medicin. Senere begyndte hun at disponere over busserne og hjalp også til på kontoret.

– Disponering er vildt sjovt. Jeg er meget detaljeorienteret, har en autistisk hukommelse, og jeg elsker at få puslespil til at gå op. Det, fandt min far ud af, at jeg er god til, siger Rikke.

I fars hjulspor

Da hun havde søgt ind på sygeplejestudiet – et sprængbræt til at læse medicin – begyndte hun i lære hos sin far som vognmand og leder. Inden for kort tid gik hun all in på Frederikssund Handibusser og sagde nej til studiet.

– Jeg drev virksomheden sammen med min far et stykke tid. Han havde en drøm om at gå på pension som 50-årig og lave generationsskifte for virksomheden videre til en af sine børn. Og da mine søskende slet ikke viste interesse for faget, valgte jeg at udleve hans drøm og gøre ham stolt, fortæller Rikke.

Mor, studerende og direktør

Det blev en glidende overgang, hvor Rikke drev virksomheden, ansatte, fyrede og stod for administrationen, mens hendes far holdt en uges ferie om måneden og var på kontoret max fire dage om ugen. Da det var planen Rikke skulle overtage virksomheden, var hun gravid med sin første søn, og derfor ventede hendes far med at lave skiftet til hun havde fået ham, fordi han var bekymret for om hun ville kunne klare det imens hun var gravid. Men det viste sig at hun godt kunne kombinere arbejde og børn, så derfor overtog hun officielt rollen som direktør i slutningen af 2014.

– Jeg fortsatte med at arbejde til den dag, jeg fik veer og mødte ind på arbejde en uge efter, jeg havde født. Min daværende mand og jeg havde købt hus ved siden af virksomheden, og han blev hjemmegående og tog sig af vores søn. Ved middagstid kom han ind på kontoret, så jeg kunne amme vores søn ved skrivebordet, og så tog han ham med hjem igen. Min eksmand var min klippe og årsagen til, at min karriere kunne lykkes samtidig med familielivet.

På bare tre år fødte Rikke tre børn samtidig med, at hun var 100 procent til stede i sin virksomhed, og hun tog en MBA (Master ind Business Administration) da den yngste var blot 1 måned gammel.

– Ved direktørskiftet havde min far og jeg en enkelt større konflikt. Min far traf en beslutning, som jeg overrulede. Det var der, jeg for alvor satte foden i jorden som ny direktør, og i dag kan han godt se, at det var det rigtige, jeg gjorde. Det var en sund og nødvendig konfrontation.

Ny strategi, samme humor

Siden ejerskiftet har Rikke indført flere ting i virksomheden med strategisk udvikling øverst på listen. En af de større ændringer er sammensætningen i bestyrelsen. Før var bestyrelsesmedlemmerne alle familie eller venner. Selvom Rikke kunne se, at de var dygtige, ønskede hun en fordeling, hvor der kun var 33 procent af bestyrelsesmedlemmer, der havde en personlig relation til virksomheden.

– Det har givet en god synergi med nye perspektiver, at vi har fået helt nye ansigter ind, som har givet os det skub, vi havde brug for. Den nye bestyrelse kræver meget af os, og det er det, der giver udvikling, fortæller Rikke.

Selvom ledelse og strategi er trukket i en ny retning, så forsøger Rikke at bevare sin fars DNA i virksomheden.

– Min far har brugt humor meget i sit arbejdet. Det, har jeg taget med videre. Det giver noget godt i arbejdsmiljøet. Der →

Rikkes far brugte humor i sit arbejde. Det har den unge, kvindelige leder valgt at tage med videre.

Rikke Bjerreby var blot 25 år, da hun blev leder i Frederikssund Handibusser.

er stor diversitet i gruppen af medarbejdere, og her er den humoristiske jargon vigtig, siger Rikke og tilføjer:

— Jeg frygtede, at chaufførerne ville sige op, når hende den unge på 25 kom ind og troede, at hun skulle bestemme over en flok mænd i 40-60 årsalderen. Men det er gået overraskende godt, og de har taget godt imod min ledelsesstil.

Vognmand med lille talje

Som kvinde i en mandsdomineret branche får man ofte spørgsmålet, om det ikke er svært at passe ind. For Rikke har det aldrig været en udfordring. Hun fik chaufførjargonen serveret ved morgenbordet, og hendes far har altid inviteret hende ind i sin verden, hvor fodbold og jagttegn var en naturlig del af hverdagen.

– Jeg er en kvinde med ben i næsen, der kan sige min mening. Jeg føler sagtens, jeg kan komme til orde, selvom jeg ikke er den typiske vognmand, lyder det fra hende.

Alligevel bliver Rikke ofte mindet om, at hun skiller sig ud i branchen. Når hun selv kører ud med busserne, siger kunderne, at de ikke vidste, der var stewardesser med.

– Det er kun sjovt, at jeg får den reaktion. Min kæreste kalder mig også ”vognmanden”. Da hans venner mødte mig første gang, blev de overraskede, fordi de troede, at de skulle se en maskulin pige, i stedet mødte de et lille nips. Jeg kan godt lide at være med til at bryde de fordomme, siger hun med et smil.

En stolt direktør

Udviklingen i Frederikssund Handibusser stopper nok aldrig. Rikke mener, det er nødvendigt hele tiden at optimere virksomheden, hvis den skal eksistere i fremtiden.

– Vi arbejder med en ny turistafdeling, som vi dog måtte sætte på standby under corona-krisen. Og så kigger jeg hele tiden på nye teknologiske muligheder, som kan optimere vores processer. For eksempel har vi skabt vores eget planlægningssystem, som har været en stor gevinst for driften og har hjulpet os med de tunge, praktiske opgaver, siger Rikke.

For hende handler rollen som direktør i Frederikssund Handibusser dog ikke kun om ledelse og udvikling. Da hun var, lille sad hun i autostolen ved siden af en pige med down syndrom, som i dag 30 år efter stadig kører med hende. Og de minder følger med.

– Der er ikke noget skønnere end en glad dreng eller pige, der kommer og krammer dig om morgenen. Det er klart de mennesker, vi kører med og de dygtige chauffører, vi har, som gør mig stolt af virksomheden siger hun og tilføjer:

– Det har kostet blod, sved, tårer og mange ofringer. Men det har været det hele værd.

På tre år fik Rikke tre børn og drev samtidig Frederikssund Handibusser.

SYDGLAS SYDGLAS DANMARK DANMARK – just better
Alt i glas, med speciale i Person, Bus & Last
Tlf. 7464 4189 • www.sydglas.dk

“PÅ MIN OK KAN JEG FØLGE ALT, HVAD JEG VIL”

Tommy Andersen, direktør,
Alex Andersen Ølund A/S

Har du et OK Truck Diesel-kort, har du Danmarks sikreste kort. Kortet kan du selv begrænse, som du vil, og uanset hvor dine chauffører tanker hos OK, har du digitalt overblik over alle køb og kørte kilometer. Døgnet rundt. Det er mere end OK for Alex Andersen Ølund A/S.

Tal med os på 89 32 25 40 om, hvordan du får Danmarks sikreste kort.

ok.dk

OK

21960

Elbiler besigtiget med interesse og skepsis

Kører den næste taxi på el? Det var der delte meninger om, da Dantaxi og Nordfyns Finans i juni indbød vognmænd til et kig, en snak og en prøvetur i Aarhus og Aalborg.

Af: Thomas La Cour ··· Foto: Xxxxxxxxx

Elbilerne udvikler sig atter eksplosivt efter et par års stilstand i coronaens skygge. Trods krigen i Ukraine og medfølgende nye prøvelser for bilbranchen er der alligevel sket en del det sidste halve års tid. Bilproducenterne er for alvor begyndt at udfordre Teslas position i markedet.

På Mosevej i Risskov ved Aarhus samlede Dantaxi en række bud på fremtidens og nutidens eldrevne taxi: En Mercedes EQE, en Mercedes EQV minibus, en VW ID.4, en Hyundai Ioniq 5 og jokeren Ford Mustang Mach-E.

Færdigfolieret leasing-løsning

ID.4'eren var pakket ind i folie fra Dantaxi og stod klar til at køre taxikørsel. Dermed kunne arrangørerne også slå på tromme for det skræddersyede tilbud, de havde til vognmændene.

– Vi tilbyder et færdigt koncept med lovpligtig taxiopbygning, betræk til sæderne, cykelholder og udvendig foliering i en samlet leasingaftale. Dermed får vognmanden en bil, der er klar til taxikørsel, og han slipper for selv at skulle finde 30.000 kr. eller mere til foliering og opbygning, siger Bo Aagaard, der er kundechef i Nordfyns Finans.

Mange taxaer skal snart udskiftes

Nordfyns Finans har lukrative aftaler med leverandørerne, så de kan få bilerne til de rette priser. Leveringstiden skæres også ned, da finansieringsvirksomheden løbende indkøber elbiler til taxikørsel – også før, der er en aftager. Leverandørerne er interesserede i at få deres modeller ud at køre taxi, fordi en taxi kører fire til fem gange så meget som en privatbil. Kommer der flere eldrevne taxier på vejene, får producenterne dermed langt mere valide data på drift og økonomi.

Blandt de fremmødte vognmænd var der udbredt positivitet – dog iblandet en smule skepsis.

– Elbiler er ikke taxivenlige endnu. Vi ved jo aldrig, hvor langt vi skal køre på en dag, og så skal de lades op i tide og utide. Der er ikke ladestandere nok, og der er ikke rækkevidde nok. Det skal nok komme, men jeg venter og ser tiden an. Det er også alt for dyrt nu. Jeg har selv en Mercedes GLB, der er ét år gammel. Den kostede det halve af den Mercedes EQE, som måske er alternativet på el, siger vognmand Naradin Ali fra Aarhus.

Ledningsfri opladning

Opladningen afskrækker ikke vognmand Kenn Fonnesbæk fra Silkeborg. Men han efterlyser en mere effektiv og taxivenlig infrastruktur på ladestanderne.

– I Norge har de induktive ladestandere - altså ledningsfri ladestandere. Det skal vi også have her. Lige nu er ladestrukturen i Silkeborg for ringe. Vi ville få problemer, hvis alle vognmænd gik over til el, mener Kenn Fonnesbæk.

Men frygten for at mangle strøm til en længere tur afskrækker ham ikke.

– Hvis jeg fik en kunde ind på sædet, der ville køres til Sjælland, ville jeg blot spørge, om han havde tid til en pause på 30 minutter i Fredericia, hvis jeg gav ham en rabat på 200 kroner. Men jeg er jo også min egen arbejdsgiver, så det er lettere for mig at træffe den slags beslutninger, siger Kenn Fonnesbæk, der netop står og skal anskaffe sig en ekstra taxi. Den kommer dog ikke til at køre på el.

– Jeg overvejer stærkt at købe en Tesla som privatbil, men som taxi er tiden ikke helt moden endnu. Der sker så meget for tiden, at jeg ville være bange for at investere forkert, siger Kenn Fonnesbæk.

En rækkevidde på 4-500 km er nok

Vognmand Lasse Bjarnesen fra Skanderborg er til gengæld ret sikker på, at hans næste taxi kommer til at køre på el.

– Det er jo fremtiden. Min nuværende dieselvogn er fem år gammel, så jeg vil gerne skifte næste år. Den kommer helt sikkert til at køre på el. Det kan være en Mercedes EQE, som dækker mine behov ganske godt. Jeg kører typisk 2-400 km om dagen, så hvis bilen har en rækkevidde på 4-500 km, ser det fornuftigt ud, siger Lasse Bjarnesen.

Lave driftomkostninger

Dermed bidrager Lasse Bjarnesen også til den udbredte "vent og se"-holdning blandt de fremmødte vognmænd ved arrangementet i Aarhus. Men der er flere gode grunde til at skifte diesel ud med el lige nu.

– Driftomkostningerne er væsentligt lavere end på diesel. Vi har haft biler, der har kørt 2-300.000 km, før de skal have lavet bremser.

Kundechef Bo Aagaard (tv.) og salgskoordinator Mikkel Egsvang fra Nordfyns Finans tilbyder en færdig, skræddersyet løsning, hvor foliering og ombygning til taxi indgår i leasingaftalen.

Regionscheferne Stefan Vinther (tv.) og Kenneth Larsen fra Dantaxi mærker en stigende interesse for at køre på el blandt vognmændene.

Lasse Bjarnesen ved, at han skal finde en ny arbejdshest i 2023. Den kommer til at køre på el. Lige nu er favoritten en Mercedes EQE, der koster i omegnen af 700.000 kroner i anskaffelse til taxikørsel.

Fordi motoren bremser langt mere end skiverne. Serviceintervallerne er lidt forskellige, men generelt er elbiler langt mindre omkostningstunge end for dieselbiler, siger Bo Aagaard.

Regionschef Stefan Vinther fra Dantaxi mener også, at tiden er moden.

– Det er rigtigt, at der sker noget nyt hele tiden. Men sådan vil det jo altid være. Mange har allerede gået og overvejet el i flere år. Vi kan godt blive enige om, at der kan være nogle udfordringer for vognmænd fra mindre byer, fordi der ikke er så mange ladestandere endnu. Men de bor så til gengæld ofte i parcelhus, så de kan lade hjemme i stedet, hvis bilen står stille om natten. De fleste chauffører har jo pauser i løbet af dagen, hvor de så kan få fyldt batteriet helt op, og med en rækkevidde på 3-400 km, kan de fleste klare sig i hverdagen, siger Stefan Vinther.

Langt mere afslappende kørsel

Bo Aagaard bidrager med et ekstra argument, han ikke selv kunne forudse, da Nordfyns Finans begyndte at satse stort på elbiler til vognmændene:

– Vi har fået tilbagemeldinger fra chauffører, der kører nat, at de har fået meget nemmere ved at falde i søvn, når de kom hjem fra arbejde. Fordi de ikke havde den uro i kroppen, som rystelserne fra dieselmotoren efterlod i ben og arme, siger han.

Kenn Fonnesbæk fra Silkeborg skifter privatbilen ud med en elbil, men han synes ikke, at infrastrukturen for ladestandere og bilernes pris og rækkevidde er helt egnet til taxibranchen endnu.

Kunderne er igen vilde med udlandsture

Busrejser ud over Danmarks grænser oplever en voldsom efterspørgsel, og kunderne accepterer brændstoftillæg uden at kny. Rejseselskaberne knokler for at følge med – men en ny omgang corona lurer som en mørk sky i horisonten.

Af: Carsten Gottlieb ··· Foto: Adobe Stock

Det kaldes ketchup-effekten. I foråret og den tidlige sommer trommede rejsearrangørerne med fingrene i bordet og ventede, mens coronarestriktioner langsomt, langsomt blev hævet i Danmark, Europa og verden. Dengang tøvede man med at genansætte og bruge penge på markedsføring. Et antal kunder begyndte så småt at komme tilbage af sig selv, og så blev der endelig givet grønt lys.

I starten var efterspørgslen beskeden – sammenlign med at vende ketchupflasken på hovedet og dunke i bunden.

I løbet af juni måned kom der så hul igennem – blup! sagde ketchupflasken, og de fik travlt med at tage telefonen hos rejsearrangørerne. Rigtig travlt, kan vi høre på en rundringning til nogle af dem.

Søren Riis, direktør hos Riis Rejser:
Nedlukningen var meget alvorlig hos Riis Rejser, hvis primære målgruppe er seniorer. De første i coronatiden til at blive markeret som risikogruppe, og de sidste til at blive sluppet løs igen.

Hvis helbredshensyn fik seniorerne til at stoppe al aktivitet, så har brændstof-prisstigningerne nærmest ingen betydning. De 25 kroner om dagen, som man typisk opkræver, regner de færreste for noget. Og hos Riis Rejser hører nærmest ingen kritik fra gæsterne

”I løbet af juni rundede vi 20.000 solgte rejser, og vi nåede ca. index 85 i forhold til vores aktivitet i 2019 før corona. Det er virkelig tilfredsstillende, for tallene skal jo også ses i forhold til, at vi meget sent fik et program på plads, som vi kunne lave markedsføring for.”

Selskabet lejer busserne med chauffører hos Vikingbus og har mærket presset hos Vikingbus for at følge med efterspørgslen. Indtil videre har de dog løst alle udfordringer meget tilfredsstillende.

”Vi kører både med de ”unge seniorer”, der er indstillet på mange forskellige aktiviteter, og med den gruppe seniorer, der skal tages flere hensyn til. Den stigende efterspørgsel registrerer vi for alle typer rejser.

Travlheden skaber en masse pres, og vi har haft nogle sene fyraftener. Men i forhold til presset under corona, hvor tingene blev lukket ned en for en, så vi var tvunget til at aflyse og afskedige – ja, så er der ingen tvivl om, at jeg foretrækker presset ved at have travlt.”

Niels Erik Eriksen, adm. direktør hos Gislev Rejser:
Også hos Gislev Rejer er der travlhed og selskabet har mærket, at mange samarbejdspartnere har været presset. Det gælder naturligvis især de rejser, som involverer flyrejse. Men fra slutningen af juni var efterspørgslen faktisk størst på busrejser.

”Det skyldes nok til dels, at mange flyrejser var udsolgte. Men jeg tror også, at rejsegæsterne er blevet opmærksomme på risikoen for aflysning og forsinkelse i lufthavnene. Nogle turister tænker, at en

→

rejse med bus er mere fleksibelt og virker mere driftssikkert. Der er i hvert fald noget, jeg har hørt gæster sige".

Salgsmæssigt er Gislev tæt på niveauet fra 2019, og det er positivt. Men de har travlt, for personalemæssigt var de ikke klar til så stor efterspørgsel.

"Vi måtte afskedige frygteligt mange under corona. En stab på 44 var skåret ned til omkring 24-25 medarbejdere, og vi har slet ikke haft tid til at genbesætte stillingerne i takt med, at kunderne er vendt tilbage. Så sent som i april og maj var branchen temmelig lammet af corona-restriktioner i forskellige lande og af meget få kunder."

Hvis Niels Erik Eriksen skal spore ændringer efter coronanedlukningerne, vil han pege på to ting: Dels en større interesse for Nordeuropa og dels et større fokus på velkendte destinationer.

"Med Nordeuropa inkluderer jeg England og Irland. Når vi ser på det område i sammenligning med landene ved Middelhavet, er den generelle efterspørgsel steget for de nordlige destinationer. Samtidig bliver rejser til de velkendte destinationer som eksempelvis Harzen og Limone ved Gardasøen revet væk, mens vi har noget sværere ved at gøre kunderne interesserede i de mindre kendte rejsemål.

Heller ikke hos Gislev Rejser oplever man, at de stigende brændstofpriser har haft indflydelse på efterspørgslen. Man beder om den ekstra betaling, som loven om pakkerejser giver mulighed for, og det er så lave beløb, at kunderne har stor forståelse.

"De kan jo også se på standeren, når de tanker deres egen bil. Og selvom prisen er steget, kan Gislev Rejser stadig lave en fornuftig forretning. Den største bekymring lige nu er, hvordan det udvikler sig med den nye coronasmitte. Jeg tror, vi med de seneste ansættelser er rustet til følge med kundernes ønsker. Men vi slog nogle store huller i regnskabet i coronaårene, og hvis vi kommer til at opleve nye restriktioner, vil det gøre ondt på os."

Lars Hansen, ejer af Sørens Rejser:
Hos Sørens Rejser arrangerer man alle typer rejse med bus. Gerne til udlandet og alle slags rejser ned til én dag. Seniorerne er en stor del af målgruppen, og den korte besked om dem er, at de er kommet tilbage!

"Vi møder stor forståelse for brændstoftillæg, også på udlandsture hvor vi kræver op til 100 kroner pr. tur.

Da forretningen var presset under corona, skar vi fire biler væk og solgte dem. Det betyder, at vi i dag ikke har svært ved at skaffe chauffører til de biler, der er tilbage. Vores personale passer fint til det behov, vi har lige nu. Men der er fuld kraft på efterspørgslen." •

Forvirret fransk vejpoliti

De nye EU-regler i Vejpakken skabte udfordringer for en chauffør hos Haarby Turist. Fransk vejpoliti truede med store bøder, fordi chaufføren ikke havde en såkaldt udstationeringserklæring. Men truslen var uden grund.

I Danmark er vi først ved at se de nye retningslinjer i EUs Vejpakke blive udmøntet, og i Dansk PersonTransport følger vi nøje med i, hvordan politiet kommer til at håndhæve de nye regler.

Reglerne om udstationering er i princippet ens i alle lande, men det er i øjeblikket uklart hvordan de skal føres ud i livet. Det oplevede chauffør, Brian Meldgaard fra Haarby Turist, da han sammen med en stor mængde andre turistbusser blev opholdt af det franske vejpoliti i Bourgogne.

– De tog alle turistbusser på den parkeringsplads, hvor vi var parkeret. Alle blev stoppet og alle blev gennemsøgt for alt; lys, brandslukker, tachograf – alt blev tjekket, fortæller Brian Meldgaard

På bar bund
Kontrollen tog en uventet drejning, da gendarmerne efterspurgte Brians udstationeringserklæring.

– Jeg var på bar bund og holdt på, at det ikke var noget, jeg skulle have, når jeg kørte med danske turister i et andet EU-land. Men betjenten var 120 % sikker i sin sag og truede med en STOR bøde, siger Brian Meldgaard.

De øvrige chauffører fra Spanien, Estland og andre lande havde stort set alle sammen disse udstationeringserklæringer og viste Brian, at "det er disse dokumenter, du skal have".

Brian Meldgaard kunne i den situation ikke gøre andet end at gentage, at han oprigtigt aldrig havde hørt om dette krav. Situationen endte med, at kontrolpersonerne forstod, at han svarede dem helt ærligt. De lod den danske chauffør køre videre med en stor advarsel om at få dokumenterne i orden senest i morgen. "Andre betjente vil formentlig ikke være lige så venlige som os..."

Betjentene tog fejl
Efterfølgende var Brian og Haarby Turist i kontakt med Dansk PersonTransport, som forklarede, at man kun skal medbringe en udstationeringserklæring i de tilfælde, hvor chaufføren er udstationeret. Og den situation, hvor Haarby Turist medbragte danske gæster fra Danmark til Bourgogne, var klart ikke udstationering. Konklusionen var derfor, at de franske betjente tog fejl. Erklæringerne er kun relevante i forbindelse med udstationering, så Brian blev beroliget og fik besked på, at han kunne køre videre uden bekymringer.

Ikke desto mindre er historien god at kende for andre busselskaber, når de kører rundt i Europa, hvor myndigheder stadig er usikre på, hvordan Vejpakken skal implementeres – samtidig med at turisttrafikken er på vej mod normalt niveau efter nedlukningerne.

Ved at have argumenterne parat i baghånden kan chaufføren forhåbentlig, i en lignende situation, undgå forsinkelser eller tidskrævende bureaukratiske efterspil, hvis andre kontrol-betjente har misforstået nogle af de nye regler i EUs vejreglement.

Dansk PersonTransport arbejder aktivt bl.a. gennem vores europæiske søsterorganisation på at skabe klarhed over, hvornår chaufførerne er udstationerede, så medlemmerne med ro i maven kan sende gæster ud i Europa uden fare for at få bøder. DPT forventer, at der er klarhed over udstationeringsreglerne senest i efteråret 2022. •

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 · Energivej 3 · 6800 Varde
Tlf. 8696 1066 · Email: info@stroco.dk · www.stroco.dk

Digitaliser din hverdag - spar tid og penge

Alle tur-, kunde-, vogn og chaufføroplysninger på samme sted:
Easy@Tour
branchesoftware

Du får bl.a.:

- ✓ Chauffør og disponent app
- ✓ Special- og handicap modul
- ✓ Flexkørsel app og flådestyring
- ✓ Steen Baggersgaard er godkendt digitaliseringsrådgiver hos **smv:digital**

Interesseret i digitale tilskudsordninger eller Easy@Tour?

Kontakt os på telefon 70201548

www.partex.dk Partex Data

Årets vigtigste mødested for den nordiske branche for kollektiv trafik!

Hotte nyheder og miljøsmarte fremtidsløsninger!

I oktober gennemføres Nordens vigtigste event for den samlede kollektive trafik – bus, tog og taxi – når branchen samles for at tage nye tiltag og vende blikket fremad. Og det er en spændende fremtid, vi går i møde.

Der er sket meget de seneste år, og behovet for at mødes er større end nogensinde. Mere end 150 udstillere fra 18 lande er til stede for at vise dig branchens vigtigste nyheder.

Velkommen til Stockholmsmässan!

Oplevelser, inspiration, viden og fest!

- **Spændende** køretøjsnyheder!
- **Stort fokus** på elektrificering
- Vejen til en **bæredygtig udvikling!**
- **Omfattende** konferenceprogram!
- Mange **internationale nyheder!**
- **Mingle-aften** og årets **branchefest!**

PERSON TRAFIK STOCKHOLM 25.-27. oktober 2022

Arrangører: Stockholmsmässan og Svenska Mässan sammen med branchens førende organisationer i Sverige.

Samtrafiken
SVENSKKOLLEKTIVTRAFIK
SVENSKA TAXIFÖRBUNDET
Sveriges Bussföretag Ett förbund inom TRANSPORTFÖRETAGEN
Sveriges Kommuner och Regioner
Tågföretagen
Stockholmsmässan
SVENSKA MÄSSAN THE SWEDISH EXHIBITION & CONGRESS CENTRE
GOTHIA TOWERS

Fri entré til messen, når du registrerer dig på: **www.persontrafik.se**

Info om udstillere, konferenceprogram og overnatning finder du på: www.persontrafik.se

Genkendelighed og tryghed er afgørende, når man som taxaselskab, kører med demente.

Det sociale ansvar er en del af forretningen

Af: Mette Bernt ··· Foto: Unsplash

I Danmark findes der mere end 400 demensvenlige virksomheder. En af dem er Næstved Taxa. Transporten af de demente hjælper nogle af de svageste borgere i samfundet, men er også med til at holde gang i forretningen.

For omkring 20 år siden skulle man tage en beslutning i Næstved Taxa. Ville man udelukkende være taxaselskab, eller ville man også være busselskab? Overvejelsen var vigtig, fordi den var med til at afgøre, hvad man kunne byde ind på af kørsler for kommunen. Man valgte at holde fast i at være taxaselskab og samtidig udvide vognparken med store taxaer.

Antallet af store biler har i dag overhalet de små. Det gør en forskel, fordi man her ikke alene kan have plads til otte passagerer ad

gangen. Bilernes handicaplifte gør, at man også kan transportere kørestolsbrugere, og der er også plads til rollatorerne. Ét er bilerne, noget andet er tilgangen til de demente, og her er bestyrelsesformand i Næstved Taxa, Hans Henrik Neumann-Petersen, ikke i tvivl om, hvad der er vigtigst:

– Tålmodighed. De er virkelig søde mennesker, men de har brug for hjælp. Vi har borgere, der ringer mange gange og spørger, hvornår vi kommer, og om det, er i dag, de skal afsted. Så dem, der passer telefonerne, skal også være klædt på til dialogen, siger han.

En del af hverdagen

I Næstved Taxa er man bevidst om den samfundsopgave, man er med til at løfte ved at køre med demente borgere. Men man lægger heller ikke skjul på, at det også handler om at drive forretningen.

– Når vi i hverdagen har transporteret de børn, der har brug for at blive kørt til og fra skole, er bilerne ledige. Det passer med, at de demente borgere skal køres i aflastning. Det er typisk om formiddagen og igen om eftermiddagen, fortæller Hans Henrik Neumann-Petersen.

Han peger på, at vi i Danmark gerne vil, at ældre og demente bliver så længe som muligt i eget hjem. Det ser han som en god tanke, fordi der sker et skred, når man flytter demente fra deres hjem. Og Hans Henrik Neumann-Petersen ved, hvad han taler om, fordi hans mor blev dement. Derfor er han også klar over, at en ægtefælle til en dement har brug for at få luft, slappe af og få klaret andre gøremål.

Alt det har de 85 chauffører i Næstved Taxa forståelse for, fordi de har været på de kurser, som kommunens demenskoordinator og personale på aflastningsstederne afholder. Et kursus, som bliver genopfrisket hvert andet år med hold af 15 styk ad gangen.

– Vi har netop genvundet kontrakten for en 4-årig periode, og chauffører og vognmænd har igen været på kursus med demenskonsulenterne i Næstved Kommune, siger Hans Henrik Neumann-Petersen.

Genkendelighed er det vigtigste

På kurserne får deltagerne baggrundsviden om sygdommen, hvor udbredt den er, og hvilke forskellige former for demens der findes.

Demenskørsel i fire år mere

Næstved Taxa har netop genvundet kontrakten med Næstved Kommune for en 4-årig periode, der starter i oktober 2022. I udbuddet blev kvalitet vægtet med 40% og pris 60%.

– De lærer også, hvad der er de typiske tegn, og hvordan de skal tackle dem. Og så får de en forståelse for, at genkendelighed er det allervigtigste for en dement, lyder det fra Hans Henrik Neumann-Petersen.

Med blikket på genkendeligheden er det altid den samme bil, der henter den demente. Den kommer på samme tidspunkt, og det er – næsten – altid den samme chauffør, der sidder bag rattet. Er det en afløser, er det så vidt muligt den samme fra gang til gang. De demente vil gerne sidde i de store biler, sammen med andre passagerer, som de kan genkende. Det giver dem en tryghed.

Den viden, som alle vognmænd og chauffører får, kan de også bruge til transporten af ældre, der ikke er demente, men som måske bliver konfuse, når de fx skal køres til lægen. Her ved chaufførerne, hvad de skal være opmærksomme på, og hvordan de skal håndtere det, de ældre er med.

– Nogle vognmænd og chauffører kører rigtig meget med ældre og demente. De tager virkelig hånd om det og sætter en ære i det, lyder det fra Hans Henrik Neumann-Petersen.

Selv har han altid holdt af de snakke, man får undervejs, og nævner det, at man måske kender den ældres nabo eller den skole, de engang har gået på. Og så fremhæver han en episode med en ældre dame.

> *”De er virkelig søde mennesker, men de har brug for hjælp”*

– Jeg skulle hente hende, gik ud ad taxaen og hen mod hende og spurgte, om hun havde brug for en arm. Hun svarede: Nej, jeg vil hellere holde dig i hånden. Den, kontakt man har, når man går med et andet menneske i hånden, den tror jeg, hun havde brug for, fortæller Hans Henrik Neumann-Petersen.

I dag er Næstved Taxa det eneste tilbageblivende bestillingskontor i Region Sjælland. Samtidig er man en lokal, dedikeret virksomhed, og det skal man ifølge Hans Henrik Neumann-Petersen blive ved med at være.

Han lægger ikke skjul på, at man rigtigt gerne vil have de faste kørsler og sagtens kunne løse opgaven med at køre demente fx i Roskilde.

– Men det er ikke det, vi vil. Det lokale betyder noget – også når man kører med demente, slutter Hans Henrik Neumann-Petersen.

Lokal taxa i mere end 75 år

Næstved Taxa har eksisteret siden 1942, da Næstved Droske Forening blev grundlagt med blot 15 biler. I dag har man 85 vognfører, og størstedelen af vognparken er store biler . Man har gennem mange år specialiseret sig i specialkørsler, som andre steder typisk udføres af bussel-skaber.

Nostalgi-hjørnet

1

Middelfart Bybusser

Middelfart har haft bybusser i flere omgange.

Omkring 1920 etablerede Hans Andersen en Banegaards-Omnibus fra sindssygehospitalet og torvet til jernbanestationen, der dengang lå langt øst for byen.

Med Lillebæltsbroens åbning i 1935 fik Middelfart en mere centralt beliggende jernbanestation. Derfor begyndte Hans Andersen i stedet at køre en rutebil Middelfart-Strib, til erstatning for de nu nedlagte passagertog på strækningen. Men efter et par år solgte han sin rute til DSB.

I 1964 havde Svend Sørensen begyndt at køre bybus i Middelfart, men han var siden ophørt. for i 1970 begyndte turistvognmand Børge Larsen, Tigerbus, med kommunal garanti første driftsår, at køre en bybuslinje i Middelfart.

Efter Børge Larsens død i 1984 overtog indehaver af Haderslev Bybusser, Niels Hansen Kudsk Tigerbus og Middelfart Bybusser. Bybusserne fik derefter de samme lysegule farver som man anvendte på bybusserne i Haderslev.

Det varede indtil 2009 hvor bybusserne blev overtaget af Tide Bus, og kom i Fynbus-kontraktsfarver. •

2

3

4

1. Da Børge Larsen begyndte at køre Middelfart Bybus i 1970, anskaffede han denne grønne Mercedes-Benz O302 bybus.

2. I 1981 anskaffede Børge Larsen denne brungule Leyland-DAB Serie VI. Her ses den i 1986, to år efter N. H. Kudsk havde overtaget bybusserne.

3. Derefter blev det lysegule N. H. Kudsk-bybusser der mødtes ved Middelfart st. som her i 2007.

4. I 2009 overgik bybuskørslen til Tide Bus, der her indsatte nogle nyere bybusser fra Odense.

Udarbejdet af Bushistorisk Selskab. Tekst: Lars Ersgaard, redaktør på Bushistorisk Selskabs medlemsblad "Busbladet". Billeder: Arne Vedsted henh. Lars Ersgaard.

VBI GROUP

Isuzu CitiVolt

Vi har fået de første ordrer på Isuzu Citi Volt, skal vi lave den næste til dig?

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

Minibus opbygning

- **Opbygning på forskellige bilmærker**
- **Komplette opbygninger**
- **Del-opbygninger**
- **Kundetilpassede løsninger**
- **Levering i hele landet**

Hvordan skal din bus indrettes?
Ring til en uforpligtende snak

Tlf. 74 56 13 26

Associerede medlemmer af DPT

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

Partex Gruppen
Kontakt: Steen Baggersgaard
Bogøvej15
8382 Hinnerup
Tlf. 70 20 15 48

Accountor
Kontakt: Karsten Heiselberg
karsten.heiselberg@accountor.dk
Herlev Hovedgade 195
2730 Herlev
Tlf. 44 34 50 00

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

Amu Juul A/S
Kontakt: Claus Krog Nielsen
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

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

YX Danmark
Kontakt: Steffen Jack Mølgaard
Buddingevej 195
2860 Søborg
Tlf. 29 12 03 12

Nordfyns Finans A/S
Kontakt: Claus Krog Nielsen
Dannebrogsgade 1
5000 Odense C
Tlf. 21 43 45 40

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

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

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

STRATIO
Kontakt: Pedro Vaz
pedrovaz@stratioautomotive.com
Rua Pedro Nunes, Ed. D
3030-199 Coimbra
Portugal

Hanover Displays
Kontakt: Carsten Sørensen
csorensen@hanoverdisplays.com
Blokken 37
3460 Birkerød
Tlf: 60 15 03 23

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

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

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

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

Shell
Kontakt: Brian Bach
Nærum Hovedgade 8
2850 Nærum
Tlf. 41 86 34 49

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
Sektorchef
tbe@dpt-dk.org

Søren Lyngenbo
Konsulent
sly@dpt-dk.org

Jeannette Lose
Administrativ medarbejder
jlo@dpt-dk.org

Emma Welander Brændstrup
Studentermedarbejder
ewb@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
VIKINGBUS
Kanalholmen 1
2650 Hvidovre
Tlf. 27 27 01 01
ll@vikingbus.dk
www.vikingbus.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 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 kreds 2
Peter Papuga
VIKINGBUS
Lundahl Nielsensvej 1
7100 Vejle
Tlf. 75 85 85 88
pp@vikingbus.dk
www.vikingbus.dk

Formand 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 tlf. 72 22 70 80 kontakt@vendemus.dk

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

HAR DU STYR PÅ FORSIKRINGERNE?

Söderberg & Partners medlemsaftale med Dansk PersonTransport omfatter unikke forsikringsprodukter med særlige fordele.

Kontakt kundechef og partner Pelle Bo Jensen på tlf. 91 89 79 00 eller på pelle.jensen@soderbergpartners.dk

Söderberg & Partners

Mobilitet ..

Nr. 5 / August 2022

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 as
AI Innovation House,
Innovations Allé 3, 7100 Vejle
Tlf. 75 84 12 00
www.mediegruppen.net

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

Oplag
1.600 stk.

Distribution
Bladkompagniet

ISSN
2596-7827

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

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

Udgivelser
Udkommer syv gange om året. Næste udgivelse i regi af Dansk PersonTransport er i uge 40 2022.

Forsidebillede
Bente-Maj Wøldike

Nordisk Miljømærkning Svanemærket tryksag 5041 0809

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

MG 31063

Ekspert i klimaløsninger til busser

Valeo
Thermal Bus Systems

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

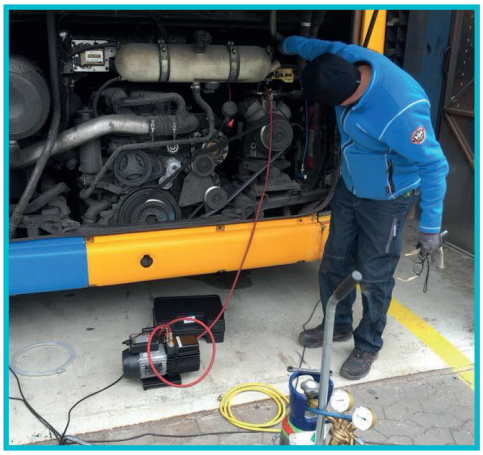
Kontakt os for at høre mere.

Vi servicerer og reparerer klimanalæg og oliefyr på alle typer busser

Vi har unikke kompetencer indenfor varm og kold luft og kan hjælpe, hvis varmeren eller aircondition systemet svigter.

Vi finder en løsning sammen med jer.

Vi kommer også gerne ud til jer!



ISO 9001/14001 CHRISTONIK CERTIFIED

CHRISTONIK

Comfortable movement

T.+45 3967 3344 · www.christonik.dk