Mobilitet..

DIT MAGASIN OM ERHVERVSMÆSSIG PERSONTRANSPORT

07
December 2022

”Make taxi great again”

Ny chaufføruddannelse på blot 3 uger

Flere seniorer bag rattet

Regler for modregning i pensionen bortfalder

Kollektiv trafik er truet på livet

Massive besparelser rammer busruter i landdistrikterne

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

Det bliver en hård vinter, men vi kæmper for et godt nyt år

Vognmænd bør ruste sig til endnu en hård tid, hvor ikke mindst de høje energipriser og en mulig begyndende recession lægger pres på alle dele af branchen. Hos Dansk PersonTransport holder vi myndigheder og politikere fast på, at den kollektive persontrafik med bus, taxi og flextrafik udgør en vigtig del af løsningen på de økonomiske udfordringer - også for den enkelte dansker.

Myten om de tomme busser, der spreder sig blandt politikere og medier, fjerner desværre fokus fra mulighederne for at udvikle den kollektive trafik, ikke mindst i disse svære økonomiske tider, hvor borgerne har brug for et godt og sikkert alternativ til det private bilejerskab.

Danmarks busser betjener de store trafikstrømme med pendling til skole, arbejde og uddannelse om morgenen og om eftermiddagen. Men de er også en del af infrastrukturen og mobiliteten, når man skal til fritidsaktiviteter og ærinder om eftermiddagen, aftenen og i weekenden, hvor rejserne er mere spredte, og hvor Flextur og Plustur også kommer ind i billedet som det tilbud, der binder tingene sammen for borgerne. Danskernes muligheder for at bruge kollektiv trafik til både den daglige pendling og til deres fritids- og ærindeformål skal styrkes og ikke svækkes ved mere eller mindre blindt at reducere eller fjerne busafgange. Dette begrundet af, at passagerer ikke er kommet fuldt tilbage efter corona, kombineret med at energipriserne er høje og ustabile, hvilket fortsat forventes i nogen tid endnu.

Spørgsmålet er, hvordan forbrugerne vil reagere på den fortsatte inflation og de øgede udgifter. Hvis pengene fortsætter med at forsvinde mellem fingrene på den almindelige dansker, kan det få stor indflydelse på adfærden hos de mennesker, der skal være vores passagerer hen over vinteren og i 2023.

DPT forventer og kæmper for, at såvel lokal- som landspolitikere vil støtte op om en styrket kollektiv trafik, ikke mindst når vi ser på klima-paradokset i, at man har de visionære briller på i byområderne. Her indfases eltaxier og elbusser i stor stil, men samtidig arbejdes der hen imod en reel og stor risiko for at udsulte den kollektive trafik i landdistrikterne.

Det betyder, at borgere i landdistrikterne bliver ekstra motiverede til at købe en (ekstra) bil og dermed automatisk kommer til at fravælge den kollektive trafik de næste 10+ år. DET KAN OG SKAL GØRES BEDRE…

Heldigvis er der også lidt positivt at berette i forhold til rekruttering af nye chauffører til alle dele af branchen. Lettelsen af regler for pensionsmodregning får forhåbentligt det store antal seniorer, som branchen allerede benytter sig af, til at yde en ekstra indsats og giver samtidigt et springbræt for andre til at melde sig under fanerne. Det, sammen med muligheden for at tiltrække yngre kræfter til vores branche, vil med tiden forhåbentligt afhjælpe rekrutteringsproblemerne, som mange har haft.

Med en nyvalgt gruppe af politikere på tinget kan du være sikker på, at Dansk PersonTransport fortsat vil kæmpe for persontransportbranchen, så de folkevalgte kan træffe de bedst mulige beslutninger for at holde vores vigtige erhverv rullende – også selvom der er udsigt til en hård vinter.

Godt nytår til jer alle, og vi ses til vores kredsmøder i henholdsvis kreds 1, 2 og 3 den 14., 15. og 16. marts 2023 og til vores årsmøde i Herning den 21. april 2023.

God læselyst!

Michael Nielsen
Adm. Direktør / CEO

”Hvis pengene fortsætter med at forsvinde mellem fingrene på den almindelige dansker, kan det få stor indflydelse på adfærden hos de mennesker, der skal være vores passagerer hen over vinteren og i 2023. ”

Indhold.07

08

KOLLEKTIV TRAFIK:
Store besparelser rammer især hårdt på busruter i landdistrikterne

18

Et liv med rejse

Per Vestergaard har kørt bus i 50 år – et imponerende jubilæum

20

Medlem

Funch Turisttrafik kan fejre 100 års-jubilæum i år

24

Taxikørsel

Forsøgsordning i den østjyske taxa-branche med chaufføruddannelse på tre uger

Det faste:

06 De korte

36 Nostalgi-hjørnet

39 Info

26

Senior

Flere ældre chauffører kan udskyde pensionsalderen efter bortfald af regler om modregning

30

Lærlinge

Ekstra indsats for lærlingene hos Herning Turist

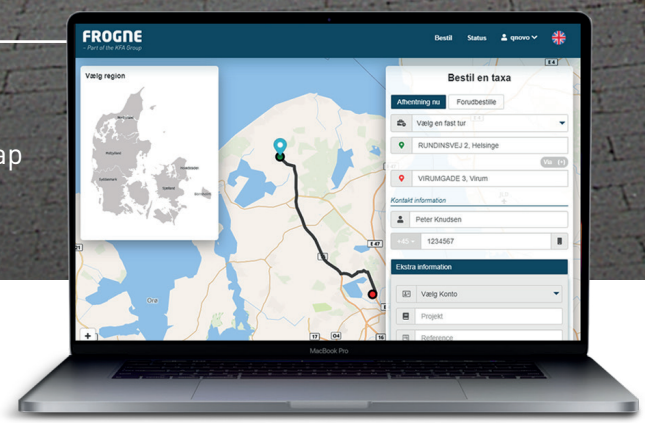
MILJØVENLIG MOBILITET

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

Tæt på den nye sektorchef i Dansk PersonTransport Jens Hvid Bang

Den 1. oktober startede Jens Hvid Bang som sektorchef i Dansk PersonTransport (DTP) med ansvar for turistsektoren.

– Det er et job i en spændende branche i rivende udvikling: Transport fra A til B, service og oplevelsesvirksomhed. Det er den kombination, jeg synes, er noget af det interessante ved jobbet, siger han.

Jens Hvid Bang kommer fra en stilling som politisk chefkonsulent fra ITD Group, og hans vision er at servicere medlemmerne i DTP bedst muligt.

– Jeg ønsker at skabe noget forandring ude i virkeligheden og skabe opmærksomhed på branchen – både hos politikerne og i offentligheden.

Han interesserer sig for, hvilke problematikker der fylder i vognmændenes hverdag, og hvad Dansk PersonTransport kan gøre for at løse de udfordringer, der er.

– Om det er er en bustur til København, en busfuld børn på vej til skovbørnehaven eller en flok unge, der skal på skitur sydpå – det er alt sammen noget, der er tæt på den almindelige danskers hverdag. Det handler om at se på fællesmængden, når man bedriver det samme erhverv. Det, synes jeg, er spændende.

Hvad motiverer dig?

– Jeg har brugt det meste af mit arbejdsliv på at arbejde for fair konkurrence og ordnede forhold – og det tænker jeg også, vi skal arbejde med her.

Men Jens Hvid Bang glæder sig også til at se på bussen som en bæredygtig transportform.

– Hvordan kommer vi bedst muligt igennem den grønne omstilling – klogt og ordentligt og i den rigtige rækkefølge? Det glæder jeg mig til at arbejde med.

Han kommer fra lastbilsverdenen, hvor det handler om, at godstransport bliver transporteret fra A til B, men i Dansk PersonTransport er selve busturen en del af rejsen, og her handler det om at give den gode oplevelse, fortæller Jens Hvid Bang:

– Der sker rigtig mange ting – både i branchen og i samfundet generelt. Det skaber selvfølgelig nogle muligheder, men helt klart også nogle udfordringer i de kommende år. Her glæder jeg mig til at være med på rejsen og efter bedste evne hjælpe og understøtte vores medlemsvirksomheder bedst muligt.

FUN FACTS OM JENS HVID BANG

Holder du af at slappe af på en charter- ferie, eller er du mere til aktiv skiferie?
– Jeg har aldrig været på skiferie, men jeg nyder at være på aktiv ferie. Med en baby på 11 måneder har jeg dog lige nydt en charterferie.

Er du mest til stegt flæsk og persillesauce, kartoffelsuppe eller pizza?
– Jeg er ret altædende – så det kommer an på dagsformen. Men hvis jeg skulle vælge, så bliver det stegt flæsk.

Hvis du var en bil, hvilken type var du så: En sportsvogn, en elbil eller en rummelig familiebil?
– En rummelig sportsvogn – jeg kan godt lide, at der sker noget. Der må gerne være fart på, men samtidig skal det også være inkluderende.

INDKALDELSE TIL **KREDSMØDER**

KREDS 1: 14. marts 2023
Daimler Buses & Ejner Hessel
Nystedvej 15, 7400 Herning

KREDS 2: 15. marts 2023
Daimler Buses & Ejner Hessel
Niels Finsensvej 2, 7100 Vejle

KREDS 3: 16. marts 2023
Daimler Buses & Ejner Hessel
Københavnsvej 299, 4000 Roskilde

Program på alle tre kredsmøder:
16:00 Udstillingen åbner
16:30 Velkomst
Velkomst v/kredsformanden
Orientering fra værten
Kort præsentation fra hver af de associerede medlemmer der udstiller

Politisk debat

17:30 Generalforsamling med følgende dagsorden
1. Valg af dirigent
2. Status på arbejdet i DPTs sektorer
3. Valg af Kredsrepræsentant til Hovedbestyrelsen
4. Valg af medlemmer til sektorudvalgene og suppleanter
5. Eventuelt

18:30 Middag

Hver kreds har tre repræsentanter i henholdsvis rute, turist, offentlig kørsel og taxisektoren. Hvis man ønsker at stille op som kandidat til kredsens repræsentant i DPTs hovedbestyrelse eller i en af sektorerne, skal ens kandidatur sendes til DPTs sekretariat på info@dpt-dk.org senest otte dage før afholdelse af kredsmøderne.

INDKALDELSE TIL **ÅRSMØDE**

21. april 2023
15:00 – Transportmessen - MCH Herning

Dagsorden
1. Beretning om DPT's virke i det forløbne år
2. Fremlæggelse af regnskab
3. Valg af landsformand *(udgår, da John Bergholdt blev valgt i 2022 for en toårig periode)*
4. Valg af to revisorer samt en suppleant
5. Indkomne forslag
6. Eventuelt

Forslag, ledsaget af en kort motivering, der ønsket optaget under punkt 5 til behandling på Årsmødet skal fremsendes til DPTs sekretariat på info@dpt-dk.org senest den 1. april 2023.

Årsmødet vil blive efterfulgt af en festaften, og der vil være andre interessante faglige og sociale arrangementer i dagene under udstillingen PersonTransport 2023 i Hal H fra torsdag den 20. april til lørdag den 22. april.

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

Kollektiv trafik er truet på livet

Massive besparelser på især de busruter, som kører i landdistrikterne, risikerer at indvarsle enden på en del af den kollektive trafik. Der skal nye løsninger og nye ressourcer til, hvis kollektiv trafik skal have en fremtid som landsdækkende tilbud.

Af Carsten G. Johansen ... Foto: Anna Vibeke Johansson

Op imod hver 7. busrute risikerer at blive nedlagt, når regioner og kommuner i disse uger lægger budget for den kollektive trafik i 2023.

Selvom busdriften både fik noget kompensation for nedlukningen under corona, og der ligeledes kom lidt støtte til den stigende brændstofpriser, skal regionerne skære 800 mio. kroner ekstra på budget 2023.

– Vi kan desværre høre, at der er lagt op til markante besparelser på den kollektive trafik.

Derfor er vi bekymrede for landdistrikterne og for nogle grupper af de borgere, som bor i landdistrikterne, siger Steffen Damsgaard, formand for Landdistrikternes Fællesråd.

Han gør opmærksom på, at passagertallene for rutebuskørslen endnu ikke er tilbage på sit tidligere niveau efter coronatiden, hvor folk direkte blev bedt om at holde sig borte fra busserne.

– Det ligger lige for, at ruter eller afgange med lave passagertal bliver ofre for budgetbesparelser. Og dårligere drift vil betyde, at så kommer passagerne da slet ikke tilbage!

Kollektiv transport i top fem

Fra landdistrikternes perspektiv er nedlægning af kollektiv trafik et meget hårdt slag imod den livsstil, som foregår uden for de store centerbyer. Politikerne siger typisk, at de støtter muligheden for at bosætte sig i land eller by, som borgerne selv ønsker det.

Der er politisk opbakning til, at flere flytter ud i landdistrikterne.

– Når man undersøger, hvad folk vægter, før de vælger at bosætte sig i en landsby, så ligger kollektiv trafik typisk i top fem blandt deres argumenter.

Mangel på kollektive transportløsninger er også en stor udfordring for nogle grupper af borgere, som ikke ejer en bil. Det kan være ældre, som ikke længere via egen bil eller på andre måde er mobile, og det kan være unge mennesker, som ønsker at opsøge fritidsinteresser eller fritidsjob i andre byer, siger Steffen Damsgaard.

Derfor udsendte Landdistrikternes Fælles-råd allerede under den tidligere regering et opråb om, at man bør begrænse sig til minimale reduktioner i kollektiv trafik, og at der bør tilføres særlige kompensationsmidler til regioner og kommuner for at opnå dette mål.

– Desværre har det længe ligget i kortene, at politikerne vælger noget andet, siger Steffen Damsgaard.

Tager modet fra unge og ældre

Kollektiv trafik er et tilbud, som kræver en politisk opbakning og oftest også en håndfast, økonomisk støtte. Ofte er det kun i bykommuner, at man kan opretholde økonomi i busdriften.

– Vi har hørt en del forslag om, hvordan transportservice i landdistrikterne kan om-organiseres med bl.a. inddragelse af flexløsninger. Vi har også set nogle alternative løsninger med flexkørsel, men det har ikke fungeret særlig godt i samspil med den øvrige kollektive trafik.

Jo mere besværligt og usmidigt, man gør den kollektive trafik, jo mere tager man modet fra både unge og gamle, så de opgiver at komme nogen steder. Indtil familien flytter til en større by, siger formanden for Landdistrikternes Fællesråd.

Statslige ressourcer i spil

Steffen Damsgaard lægger vægt på, at landdistrikterne ikke bare står og kræver.

De appellerer til at opretholde en balance for den kollektive trafik, så den aktuelle situation ikke ender i en massakre, der vil udelukke tanken om et kollektivt tilbud mange steder i en årrække.

– Vi argumenterer for, at der skal statslige ressourcer i spil. Økonomi og måske også anden støtte. Lige nu er risikoen, at busruter bare bliver nedlagt til højre og venstre – dels de store, regionale ruter, som forbinder centerbyer, og følgelig også de mindre, kommunale ruter, der mister relevansen, når de ikke kan forbindes med regionale ruter. Helhedsperspektivet mangler, og det gør en dobbelt skade, siger Steffen Damsgaard.

Hans største bekymring er, at den kollektive trafik i landkommunerne bliver skruet ned på sit absolutte minimum. Det vil sige, at der stort set kun er skolebus og kørsel med specialbørn.

– De mindre byer og landsbyerne vil blive markant mindre attraktive for tilflyttere.

Dermed bliver det endnu sværere at holde liv i butikker og fritidstilbud. Det er endda muligt, at nogle af de uddannelsessteder, som de seneste regeringer har ønsket at sprede ud over mindre provinsbyer, vil blive mindre attraktive og få svært ved at skaffe det fornødne optag, slutter Steffen Damsgaard.

Landdistrikternes Fællesråd står klar til at diskutere konstruktive løsninger lige så snart, en ny regering er tiltrådt.

Loft over takststigning

Takststigningsloftet er danskernes garanti for stabile priser i den kollektive trafik. Det har eksisteret siden 2007. Særlige grupper – pensionister, børn, unge og studerende – kan opnå reducerede satser, mens pendlere har mulighed for pendlerkort, som bringer deres daglige udgift yderligere ned.

Flest med bus

Bustrafikken har årligt ca. 300 mio. passagerer, og dermed er den størst blandt de kollektive transportformer.

”Når man undersøger, hvad folk vægter, før de vælger at bosætte sig i en landsby, så ligger kollektiv trafik typisk i top fem blandt deres argumenter.”

Tre skarpe til Dansk PersonTransport

Trafikselskaberne har for 2022 opgjort, at de mangler cirka 450 mio. kr. i billetindtægter og har fået omkostningsstigninger på over 780 mio. kr. over budgettet. Det er i lyset af dette, at trafikselskaber, kommuner og regioner lægger sig fast på serviceniveauet og budgettet for 2023. Flere steder er der lagt op til nedskæringer og besparelser som f.eks. i Frederikshavn og Vesthimmerlands Kommuner. Mobilitet har spurgt sektorchef Lasse Repsholt fra Dansk PersonTransport om mulighederne.

Hvad forventer I af kommuner og regioner i forhold til de foranstående beslutninger?
– Politikerne i kommuner og regioner skal først og fremmest tage ansvaret for deres beslutninger og den prioritering, de foretager. Det er bestemt ikke let at få enderne til at nå sammen for den kollektive trafik i disse dage. Bustrafikken udgør cirka 1/3 af kommunernes samlede budget for transport og infrastruktur, og ser man på hele den kommunale økonomi, udgør busdriften blot 0,85% af kommunernes samlede driftsudgifter i 2021. I Frederikshavn og Vesthimmerland var andelen i 2021 hhv. 0,38% og 0,67%. Det giver mulighed for at prioritere, hvis man som kommune har ambitioner for en bæredygtig transport. Det er kommunerne selv – og ikke trafikselskabet eller nabokommunen – der bestemmer, hvilket serviceniveau de ønsker.

Frederikshavns Kommune savner mulighed for, at landkommunerne selv kan skride til handling. Er det en løsning?
– Det mener jeg ikke. Nordjyllands Trafikselskab (NT) er i en udførende rolle for Frederikshavns Kommune. Det vil sige, at NT leverer den lokalkørsel, som kommunen bestiller. Derudover har trafikselskabet også den koordinerende rolle og sikrer sammenhæng på tværs af Region Nordjylland og kommunerne. Det betyder f.eks., at borgerne i Frederikshavn betjenes med regionalbusser og togtrafik. Endelig arbejder NT - ligesom de andre trafikselskaber - med alternative mobilitetsformer, plustur, flextur, samkørsel og lignende som en del af det samlede trafiktilbud; også i Frederikshavn. Et tredje godt eksempel er det testforløb med løbehjul, som Frederikshavns Kommune, NT og VOI gennemførte i efteråret 2021. Det var kortvarigt men et succesfuldt og godt eksempel på samarbejde mellem kommune, leverandør og trafikselskab. Frederikshavn, Vesthimmerland og andre kommuner skal fortsat satse på den helhed og sammenhæng i transportsystemet, som trafikselskaberne sikrer. En fragmentering i lokale løsninger er efter vores opfattelse ikke vejen frem.

Hvad betyder situationen for den grønne omstilling i kommuner og regioner?
– Energikrisen har allerede lagt en dæmper på tempoet. Enkelte kommuner har valgt at udskyde udbud af bustrafikken med krav om nye drivmidler for i stedet at se tiden og omkostningsudviklingen an. Omkostningerne til biodiesel – HVO – er skudt ekstra meget i vejret, hvilket også har får flere til at overveje at sætte brug af biobrændstoffer i bero – også i eksisterende kontrakter. Det kan begge være kloge beslutninger på kort sigt, så det har vi forståelse for.

På lang sigt kan situationen til gengæld give uoprettelig skade. I kampagnen www.bus22plus.dk har vi analyseret kommunernes klimaudfordringer på transportområdet. 15% af kommunernes udledninger af CO_2 stammer fra personbiltrafikken, og kommunerne er slet ikke i mål med løsningerne. Personbiltrafikken omstilles langsomt fra benzin og diesel til elbiler, men det største potentiale består i overflytning fra personbil til kollektiv trafik, cykel, gang og delebilisme. De nedskæringer, der er blevet varslet for den kollektive trafik, vil gøre det stadig mere vanskeligt for kommunerne at nå de mål, de sætter sig i klimahandlingsplanerne.

Det gælder også i Frederikshavn Kommune, der med egne ord ”trådt ind i verdenseliten i klimaplaner”, da de som én af de allerførste kommuner i landet i slutningen af marts 2021 fik godkendt sin DK2020-klimahandlingsplan. Her var blandt andet en ambition om, at der skal være mindre bilkørsel og mere samkørsel. Dette mål er man nu kommet længere væk med beslutningen om at nedlægge bybusserne i Frederikshavn by.

Vesthimmerlands Kommune vedtog sin DK2020-klimahandlingsplan i slutningen af oktober dette år, og her er koordinering på mobilitetsområdet, samkørsel, delebilisme og samspil med den kollektive trafik også centrale virkemidler. •

Hvad venter i 2023?

I slutningen af 2022 tager kommunerne og regionerne stilling til, hvilket serviceniveau i den kollektive trafik de ønsker i 2023 og hvordan det slår igennem i budgetterne. Mobilitet giver et overblik.

Af: Lasse Repsholt ·· Foto: Anna Vibeke Johansson

Udgangspunktet for budgetlægningen har i mange tilfælde været et uændret serviceniveau med de eksisterende busser og køreplantimer. I flere trafikselskaber har kommuner og regioner dog på forhånd meddelt, at de kan blive nødt til at foretage justeringer i lyset af, at passagertallet og dermed indtægterne endnu ikke har genvundet det sit sædvanlige niveau samt, at inflation og energiprisstigninger stadig sætter deres præg på sektorens omkostninger.

De foreløbige budgetter beskrevet i tabel 1 giver derfor et billede før alle kommuner og regioner har taget endelig stilling til deres serviceniveau i 2023. De endelige budgetter vedtages i trafikselskaberne i løbet af perioden fra den 17. november til den 15. december 2022 – efter redaktionens afslutning.

Operatørudgifterne for Budget 2023 stiger som resultat af de højere omkostninger (indekseffekten). Derudover er budget 2023 som hovedregel opgjort ved uændret serviceniveau, men omfatter i visse tilfælde også beslutninger om ændringer (op/ned) af kørselsomfanget, der allerede er taget samt effekten af nye udbud, der første træder i kraft i løbet af 2023.

Indtægterne i Tabel 1 omfatter COVID-19 kompensation fra Staten for 2022. Fælles for alle trafikselskaber er, at de sætter taksterne op med virkning fra januar 2023 indenfor rammerne af takststigningsloftet på 4,9 %. Derudover har de alle forventning om fortsat vækst i passagertallet i løbet af 2023. Nordjyllands Trafikselskab har de største ambitioner på dette område og allerede med at have normaliseret i juni 2023. De øvrige trafikselskaber har forventning om normalisering i løbet af 2024 (Tabel 2). For Odense skal Fynbus tage højde for, at Odense Letbane er åbnet i maj 2022 og, at bybusnettet er blevet tilpasset hertil. Det slår igennem i både operatørudgifter og passagerindtægter for budgettet 2023.

Tabel 2: **Takststigninger og forventninger til passagerniveau**

	Takststigning	Forventet passagerniveau sammenlignet med før COVID19
NT	4,9%	Indeks 100 i juni 2023
Midttrafik	4,9%	Indeks 92 i december 2023
Sydtrafik	4,9%	Indeks 95 i december 2023
Fynbus	4,9%	Indeks 85 for Odense og 90 for resten af Fyn i snit for 2023
Movia	4,9%	Indeks 97 i december 2023

Tabel 1: **Foreløbige budgetter for 2023 (mio. kr.)**

	NT		Frsk.	Midttrafik		Frsk.	Sydtrafik		Frsk.	Fynbus		Frsk.	Movia		Frsk.
	B2022	B2023		B2022	B2023		B2022	B2023		B2022	B2023		B2022	B2023	
Indtægter	323,1	335,4	3,8%	660,8	648,0	-1,9%	250,3	245,4	-2,0%	188,4	171,6	-8,9%	1.651,0	1.701,0	3,0%
Operatørudgifter	724,0	825,3	14,0%	1378,5	1.535,7	11,4%	685,8	738,0	7,6%	476,2	544,6	14,4%	3.153,0	3.261,0	3,4%
Tilskudsbehov	400,9	489,9	22,2%	717,7	887,7	23,7%	435,6	492,6	13,1%	287,8	373,0	29,6%	1.502,0	1.560,0	3,9%

60

Et blodbad i Nordjylland

Af: Carsten G. Johansen ··· Foto: Privat

Frederikshavn Kommune står foran markante nedskæringer på den kollektive trafik i landdistrikterne. Byrådsmedlem er chokeret over omfanget af nedskæringerne og kalder på nye løsninger, hvis landdistrikterne ikke skal opleve yderligere affolkning.

Landdistrikterne er dybt afhængige af den kollektive trafik, og med de planlagte nedskæringer forudser medlem af kommunalbestyrelsen i Frederikshavn, Peter Laigaard (C), at landsbyerne i hans lokalområde bliver dybt presset.

– Jeg har kaldt det et blodbad, og dén analyse må jeg fastholde, når jeg ser de planer, som er i støbeskeen i vores område. Vi fjerner stort set al transportservice til ældres bevægelsesfrihed og unges fritidsliv, siger Peter Laigaard, der også er formand for Kultur- og Fritidsudvalget i Frederikshavn.

Kommunen kan ikke skære i skolebusserne, som kører to ture om morgenen og én om eftermiddagen.

– Vi kan heller ikke røre ved den specialkørsel, som f.eks. er visiteret til børn med en diagnose. Det foregår i taxa og kommer til at tage ca. ¼ af budgettet. Og den visiterede flexkørsel tager næsten hele resten af budgettet. Det efterlader landsbyerne prisgivet, siger han.

Trafikselskabet er et monster

Frederikshavn Kommune har allerede sparet et stort millionbeløb på kulturområdet, og Peter Laigaard har meget svært ved at pege på, hvor pengene skal komme fra, hvis det står til kommunen.

– Det er en katastrofe for en landkommune som vores. Jeg er selv vokset op på en gård, og jeg ved, at man er indstillet på f.eks. at køre sine børn til fritidsaktiviteter. Men man kan ikke køre børnene i døgndrift.

Peter Laigaard peger på, at strukturen for den kollektive trafik er noget af det, som ødelægger det hele. Nordjyllands Trafikselskab gennemfører en voldsom grøn omstilling med elbusser i Aalborg, samtidig med at de har lov til at hæve prisen på drift af landruterne efter forgodtbefindende.

Frederikshavns Kommune har prøvet, men fik ikke mulighed for at blive repræsenteret i bestyrelsen for Nordjyllands Trafikselskab.

– Mindre vognmænd skal faktisk leve op til 185 siders dokument/manual samt omfattende krav til chaufføruddannelser. Folk fra branchen estimerer op mod 20 kursusdage. Hertil kommer krav om ens bemanding og alle mulige teknologiske løsninger selv på små ruter etc. Trafikselskabet er blevet et monster, som forhindrer landkommunerne i selv at skride til handling. Der går så meget tabt i dén konstruktion, siger byrådsmedlemmet.

Peter Laigaard har ikke et forslag til, hvordan man i den eksisterende organisation kan forhindre en udsultning af den kollektive trafik i landdistrikterne.

– Men jeg kan godt forstå, hvis bilsalget stiger i Nordjylland. Og Ålborg har sikkert brug for elbusserne, så de kan skabe balance for den massive forurening fra Portland og fortsatte brug af kulfyring på Nordjyllandsværket. Der er så meget hykleri i den omstilling, og i Nordjylland er landdistrikterne nogle af dem, der betaler prisen, siger han.

> *”Det er en katastrofe for en landkommune som vores.”*

Ingen nedlagte ruter i Vesthimmerland

Selvom Vesthimmerlands Kommune er tvunget til hårde besparelser på kollektiv transport, har politikerne fundet frem til en løsning, som sikrer fortsat trafikforbindelse i landdistrikterne.

Af: Carsten G. Johansen …

Det vigtigste er, at bussen kører hver dag. Men i nogle af de mindre byer i Vesthimmerland bliver der længere ventetid mellem afgangene, når Vesthimmerlands kommune i 2023 sparer 1,8 mio. kr.

– Vi er en rigtig landkommune, og den kollektive trafik betyder meget for mange borgere. Så vi var hurtigt enige i Teknik- og Miljøudvalget om, at vi skulle undgå at nedlægge ruter. I stedet har vi kigget på, hvordan man f.eks. kunne skære i antallet af afgange. Men uden at droppe forbindelsen til nogen byer, forklarer udvalgets formand Allan Ritter (C).

Efter en grundig bearbejdning i forvaltningen er forslaget nu til høring ude i de berørte landsbyer – "for at være sikker på, vi ikke har begået en forfærdelig fejl," som Allan Ritter siger.

Andre busser og andre vaner

Besparelserne har kastet lys over nogle udfordringer i den kollektive trafik i landdistrikterne, som Allan Ritter vil fortsætte med at sætte på dagsordenen i teknik og miljø. Eksempelvis at busser med plads til 50 passagerer dagligt kører på ruter, hvor der ofte kun er én eller to passagerer ad gangen.

– Vi er nødt til at tænke miljø. Kommunen har jo en miljøplan, hvor vi gerne vil overholde målene. Og vi er nødt til at tænke rationelt, konstaterer udvalgsformanden.

Ud over et gennemsyn af, om udformningen af flåden af busser skal gentænkes, vil kommunen også engagere sig i at nytænke transport i det hele taget.

– Der er nogle måder, vi har været vant til at gøre tingene på, som vi kan ændre. Jeg mener, at kommunen skal bidrage til at informere om mere hensigtsmæssige vaner, som borgerne skal indtænke i deres hverdag.

Som eksempler nævner Allan Ritter samkørsel, der aldrig har været særlig udbredt i kommunen. Men når 2-3 mennesker bor inden for en km. af hinanden, men i hver sin bil kører 10 km til samme arbejdsplads, så er det et eksempel på, at vi må ændre på vores vaner.

– Der ligger også en opgave i at udbrede kendskabet til flexkørslen, som fortsat er en ukendt størrelse for mange af de mennesker i Vesthimmerland, som burde benytte sig af tilbuddet, siger Allan Ritter.

Millioner på spil

Sammenlagt skal der spares 12 mio. kroner på den regionale bustrafik i Nordjylland. Sideløbende bliver Vesthimmerlands Kommune ifølge budgetforslaget fra Nordjyllands Trafikselskab opkrævet ca. 2,5 mio. kr. ekstra for driften af lokalbusserne.

→

Horsens sætter strøm til kollektiv transport

I Horsens er der en positiv business case på at udskifte bybusdriften til elbusser i 2023, og i år fandt byrådet 8 mio. kr. ekstra til at holde kollektiv transport rullende. Men det kan blive svært at fastholde prioriteringen af busdriften i kommunens landdistrikter, når Midttrafik skal spare kolossale beløb på sin service.

Af: Carsten G. Johansen ··· Foto: Midttrafik

Offentlig befordring er en prioriteret service i Horsens Kommune. Byrådet bakker op om kollektiv transport, og Horsens er en af blot tre kommuner i Region Midtjylland, hvor passagertallene forventes at stige.

I sommeren 2023 bliver dieselbusserne droppet til bybuskørsel, og der bliver indsat elbusser på de 14 ruter i stedet.

– Det er en naturlig udskiftning af nogle busser, som havde kørt i mange år. Vi sparer endda lidt i på bundlinjen, når elbusserne er oppe at køre, forklarer Allan Lyng Hansen, Trafik- og Vejchef i Horsens Kommune.

Bybusserne har altså en positiv business case både i det økonomiske og i CO_2-regnskabet, og de harmonerer fint med politikken i en kommune, hvor byrådet har stor fokus på kollektiv transport.

Hårde prioriteringer i sigte

Den gode vilje kommer til at stå sin prøve i de kommende budgetforhandlinger. Midttrafik er pålagt nedskæringer tæt på 50 mio. kr., og det kan ikke undgå at ramme rutebilerne i Horsens' opland.

– Det kan tvinge byrådet til at ændre sin prioritering, hvis der forsvinder vigtige ruter i vores område som følge af Midttrafiks besparelser. Det bliver en politisk beslutning, når vi kender omfanget. Men når man kigger på ruter, hvor passagererne ikke helt er vendt tilbage, efter de måtte droppe kollektiv trafik under coronanedlukning, så må vi også konstatere, at hvis vi skærer ruterne helt bort, så kommer passagererne da slet ikke tilbage, konstaterer Trafik- og Vejchef Allan Lyng Hansen.

“VORES KUNDER VED, AT VI ER HER 24/7 – DET ER DET BEDSTE.”

Flemming Andreasen
salgskonsulent, OK

Hos OK får du dit eget transportteam, som kender dig. Og som altid er til at få fat i. På den måde undgår du længerevarende stop og anden spildtid, som kan koste både køre- og hviletid. Det, synes vi, er mere end OK.

Tal med os på 89 32 25 40. Her er du på fornavn med dit transportteam.

ok.dk

OK

PER HAR KØRT 50 ÅR PÅ LANDEVEJENE I EUROPA:

'Det har været mit liv at rejse'

Af: Anne Mette Thrane ··· Foto: Privat

Da den knap 21-årige Per Vestergaard nærmest ved et tilfælde blev chauffør tilbage i 1972, havde han forestillet sig, at han kun skulle være chauffør et eller to år, men nu er det blevet til 50, og han er langt fra færdig med livet på landevejen. I anledning af Per Vestergaards 50-års jubilæum som buschauffør bringer vi her et portræt af ham.

Han var netop kommet hjem efter 12 måneders værnepligt som soldat i Holstebro, men allerede mindre end 24 timer efter startede en ny rejse. Knap 21 år, med et kørekort i hånden og med eventyr i blodet satte Per Vestergaard sig bag rattet på bussen, der senere skulle give ham et hav af oplevelser.

Først stod den på rutebilskørsel om vinteren og turistkørsel om sommeren – men senere var det turistkørslen, som for alvor kom til at udfylde hans arbejdskalender.

Den første tur ud i Europa med en busfuld spændte turister gik til Kassel i Tyskland.

– Jeg husker det tydeligt. Der var langt dengang – det tog en dag at køre derned - og jeg var helt grøn som chauffør, fortæller Per Vestergaard.

Det er kombinationen af at sidde bag rattet og møde en masse spændende mennesker, der har fastholdt Per i den samme branche i 50 år.

– For det første kan jeg godt lide at have med mennesker at gøre, og så kan jeg godt lide at køre. Jeg har aldrig overvejet at skifte branche, fortæller jubilaren.

Hundredvis af Europature

De mange ture med bussen har givet ham et utal af oplevelser i Europa, som han ikke ville have fået uden jobbet som chauffør.

– Det har været mit liv at rejse. Jeg har kørt på tværs af Europa i hele mit liv – også i østlandene før murens fald, siger han.

I de første år kørte Per meget i Østeuropa. Det kunne være ture på en uge eller 14 dage, men længden var ikke så afgørende.

– Jeg har aldrig været ked af at komme afsted, og jeg har efterhånden været de fleste steder i Europa.

Ofte kunne den ene tur næsten afløse den anden, for Per nåede tit kun at være en dag eller to hjemme, før en ny udflugt som chauffør blev skudt i gang.

– Det var før hviletidsbestemmelserne. Nu har branchen forandret sig, fortæller Per og fortsætter:

– Før i tiden var vi også flere grupper, som kom på de samme hoteller, hvor vi overnattede – det gør vi ikke så meget mere.

Men de mange år i branchen har givet Per tætte venskaber med gode kollegaer igennem 20-25 år. Hjemme har han også mange gode venner, men han lægger heller ikke skjul på, at der er nogle ofringer, når man har et job, hvor man er så meget væk hjemmefra.

– Jeg har sagt nej tak til mange ting igennem årene, for du arbejder, når andre mennesker har fri, og man kan heller ikke have nogle fritidsinteresser. Min interesse har været mit arbejde, fortæller Per, som også går op i at passe sin have, når han er hjemme.

Store oplevelser og store forandringer

Per er taknemmelig for de mange gode oplevelser, jobbet som chauffør har givet ham.

Og det er netop mængden af specialture rundt i Europa mere end én specifik oplevelse igennem de 50 år, som har printet sig fast på nethinden.

– Jeg har oplevet 100-vis af ting, for jeg har jo kørt så meget igennem årene. Jeg havde jo slet ikke oplevet så meget, hvis det ikke var for transport-jobbet, siger han og slår fast, at han føler sig privilegeret at have oplevet Europas forandringer fra 1970'erne til i dag.

– En by som Berlin har jeg kørt utrolig meget til, også før murens fald – og den har forandret sig meget igennem årene, fortæller Per.

Men også menneskerne, som han fragter rundt, har forandret sig.

i

Per Vestergaard startede sin chauffør-karriere i Papuga A/S, som senere blev opkøbt af Vikingbus. Den 17. november 2022 kan han fejre 50-års jubilæum.

Hvad skal der til for at holde til 50 år i branchen ifølge Per Vestergaard?

Man skal kunne lide sit arbejde

Man skal være fleksibel – det er ikke et 8-16 job

Vær åben overfor andre kulturer – det er meget lærerigt

Vær parat til at møde mange nye mennesker

……..

– Dengang, jeg startede, var der rigtig mange unge mennesker, der tog på ture. I dag har vi samme farve hår alle sammen, siger den knap 71-årige Per Vestergaard og griner.

Og nogle af passagererne er måske endda de samme, for den garvede chauffør har i mange år haft faste kunder.

– Københavns Installatørforening kørte jeg med i rigtig mange år, og i en årrække kørte jeg meget til EU – Bruxelles og Luxembourg - f.eks. når Venstre skulle til møder dernede.

Per elsker at møde mennesker og er rigtig god til at genkende ansigter.

– I år har jeg snakket med nogle, jeg har set før, og så er det måske 15 år siden, jeg kørte med dem sidst, siger han.

På Bornholm som guide

De sidste 10-12 år har Per Vestergaard kørt rigtig meget på Bornholm, og efter en del år med underholdende guider i bussen har han selv overtaget rollen som turguide.

– Det er seks-dages ture som chauffør, hvor jeg også er guide, og det kan jeg rigtig godt lide.

For Per handler det om at give gæsterne den bedst mulige oplevelse.

– Du er på fra du står op om morgenen, for du skal jo være der, hvis der opstår problemer, fortæller han.

Bornholm står Pers hjerte nær, og resten af hans tid på arbejdsmarkedet er det også planen at fortsætte med at køre ture til solskinsøen.

Selv om Per har er blevet beriget med et hav af oplevelser via sit arbejde, er det altid kundernes oplevelser som kommer i første række for ham.

– Jeg sætter meget stor pris på at komme hjem fra nogle ture, hvor folk har været tilfredse. Og det har jeg gjort, hvad jeg kunne for, at de har været, siger han.

De mange år er fløjet afsted på landevejene, og Per kan faktisk slet ikke forstå, at han nu har 50-års jubilæum.

– Det er ikke noget, jeg har tænkt over, men jeg kommer nok til at gå lidt ned i tid fremover, for man skal jo også nyde livet rent privat, men jeg regner da med, at jeg starter op på Bornholm til foråret igen, siger han.

Selve 50-års jubilæet bliver markeret, dog ikke i så stor skala, for Per er ikke vild med at være midtpunkt.

– Jeg vil hellere gøre andre mennesker glade. Men der bliver da lidt fejring i Brørup-afdelingen på selve dagen for jubilæet, fortæller Per.

”

”Dengang, jeg startede, var der rigtig mange unge mennesker, der tog på ture. I dag har vi samme farve hår alle sammen.”

Det er livsbekræftende at gøre andre mennesker glade

Funch Turisttrafik kan i år d. 1. december fejre 100-års jubilæum. Meget er sket, siden smedemester Christian Funch i 1922 købte sin første 12 personers bus. Vi har talt med hans oldebarn Flemming Funch, der i dag er daglig kørselsleder.

Af: Mette Bernt ··· Foto: Funch Turisttrafik

Rutekørsel handler som regel om at komme fra A til B, mens turistkørsel handler mere om oplevelser. Da Christian Funch startede med at køre rutekørsel på Lollands landeveje, var det dog en kombination.

Senere blev virksomheden da også udvidet med turistkørsel og flere oplevelser. Og det var netop, hvad der gav oldebarnet lyst til at gå ind i virksomheden.

Nye sko og smørrebrød

Tager vi turen tilbage til 1922 med Funch Turisttrafik, der dengang hed Birket Turistfart, havde den 12 personers Chevrolet en helt særlig opgave. To gange om ugen kørte bussen nemlig mellem den lille by Birket ad små veje til storbyen, Nakskov. En strækning på ca. 20 km, hvor der ikke kørte tog, og som i 60'erne blev overtaget af Lollandsbanen.

I tiden, hvor Birket Turistfart kørte turen, var målet for passagerne at komme ind til storbyen, Nakskov, og købe ind. Både dagligvarer, nye sko og måske kjolen til den næste fest. Og de gjorde turen til en udflugt.

– Når de alligevel var der, gik de ud og fik et stykke smørrebrød, fortæller Flemming Funch.

På turen frem og tilbage mellem Birket og Nakskov blev der også hentet og bragt pakker til familier på rutens gårde. Bag rattet sad Christian Funch, som dog sideløbende fortsatte jobbet som landbrugsmed.

Det trak at komme ud i verden

Efter 2. verdenskrig kom Flemming Funchs farfar, Nordahl Funch, med i firmaet, og allerede i 50'erne begyndte han at køre turistture til København og Nordtyskland. I løbet af årene blev det også til rutekørsel og flextrafik. Det var stadig et familiefirma, hvor Flemmings farmor hjalp til særligt med skolekørslen.

Flemmings far, Erik Funch, der havde virksomheden fra 1982 til 2010, startede med fire busser,

Minibus Danmark
- opbygninger til dine behov

Vi bygger på alle mærker.
Danskbygget kvalitet.

Telefon 73 709 710
info@minibusdanmark.dk
www.minibusdanmark.dk

Biler
til taxa,
flextrafik,
institutioner
m.m.

og sluttede med 25. I årene fra 1973 til 1989 havde Funchs Turisttrafik eget rejsebureau fra 1973 til 1989, men valgte senere at køre for større landsdækkende rejsebureauer.

Flemming Funch selv blev ansat i 1986 og i 2010 overtog han virksomheden, som dengang havde de 25 busser. De mindste havde plads til otte passagerer, og de største kunne have 55 personer med. Turene var turistkørsel, rutekørsel og flextrafik. Men hvad gav Flemming, der var uddannet isenkræmmer, lyst til at gå ind i virksomheden?

– Turisttrafikken havde altid haft min interesse, så efter at være blevet uddannet isenkræmmer og have været i militæret, startede jeg. Det var spændingen med at komme ud i Europa, der trak, fortæller han.

Og ud i Europa kom han. Gennem samarbejdet med 65 Ferie har Flemming siddet bag rattet på ture til bl.a. Sverige, Norge, Tyskland, Holland, Belgien, Spanien, Italien, Polen og de tre baltiske lande. Det har været rundrejser, og derfor kom han også selv ud at opleve en masse, mens han passede jobbet som chauffør. Men det er ikke kun det at komme ud i verden, som Flemming sætter pris på ved turistkørslen.

– Det vigtige er samarbejdet mellem chauffører, rejseleder og gæster. At få det hele til at klappe og se alle smile. Man får jo noget igen, når andre smiler til en. Det er bare livsbekræftende at gøre andre mennesker glade, lyder det fra Flemming.

Flemming Funch sætter også en ære i at være opdateret på de juridiske og færdselsmæssige spørgsmål, og det bruger han primært medlemskabet hos Dansk PersonTransport til.

– Jeg har været medlem, lige så længe jeg kan huske. Jeg synes, at de gør det godt generelt, siger han.

Han læser gerne magasinet og holder sig opdateret via nyhederne fra Dansk PersonTransport.

– Det er rart at været opdateret på ny lovgivning, forklarer han.

Meget mere end en tur fra A til B

I dag er det turistkørslen, der sammen med kørslen af skolebørn, som skal til svømning, der fylder arbejdsdagene i Funch Turisttrafik. Tiderne har forandret sig, og Flemming lægger ikke skjul på, at det eksempelvis ved udbudsrunderne på rute- og flextrafik ikke er så nemt at konkurrere som en lille familievirksomhed. Særligt fordi det ikke længere kun er lokale aktører, der byder på driften.

– Vi byder, hvis det er en opgave, der passer til os, men vi kan ikke altid være med, fortæller Flemming.

I dag er der tre ansatte i Funch Turisttrafik ud over Flemming, der stadig tager en del af turene.

Samtidig træder virksomheden gerne til, når en samarbejdspartner som f.eks. Vikingbus har brug for ekstra busser og chauffører til turistkørsel.

Uanset, hvem Flemming kører en turisttur for, er det vigtigste for ham at være imødekommende.

– Det handler ikke kun om at give dem en køretur fra A til B. De skal have en god oplevelse, og det er dejligt, når de kommer og fortæller, at de har haft en hyggelig tur – og det sker ofte, siger Flemming afslutningsvist. •

Solenergi får diesel-bussen til at køre længere på literen

Af: Anne Mette Thrane ··· Foto: HB-Care

Fem handicapbusser fra selskabet HB-Care har i to år kørt med solceller på taget i Nordsjælland og København. Solens stråler sparer selskabet for et årligt indkøb af 1.200 liter diesel, og bussernes udledning af CO_2 bliver reduceret med tre ton.

Hvor meget sparer man i CO_2 og diesel, hvis man monterer solceller på taget af en minibus?
Det satte busselskabet HB-Cares, som har 500 minibusser, sig for at undersøge. På fem af busserne med trappemaskiner fik de eftermonteret solceller på taget, og resultatet var slående: På et år gav solcellerne selskabet en besparelse på 1.200 liter diesel og tre ton CO_2.

Fleet – Facility & Procurement Manager i HB-Care Henrik Bjørnsten er primus motor på solcelle-projektet, og han forklarer, at initiativet ikke kun er sat i værk for at holde dieselforbruget nede og spare miljøet for CO_2, men at det samtidig betyder, at batteriet til bussernes trappemaskiner oplades mere effektivt end ellers:

"De tilbagemeldinger, vi har fået fra vores chauffører, er, at de ser det som en fordel, at batteriet næsten altid er fuldt opladet, og at det også oplader, når bussen holder stille, og motoren er slukket. Det giver bedre fleksibilitet, når dagens opgaver skal planlægges."

De fem busser med solceller udfører kørsel i Nordsjælland og i Københavnsområdet. Det er endnu ikke besluttet, i hvor stort omfang HB-Care vil eftermontere solceller på selskabets øvrige minibusser med trappemaskiner.

Men selvom det kræver en vis investering at eftermontere solceller på en bus, mener Henrik Bjørnsten, at der er gode perspektiver i projektet.

Fleet – Facility & Procurement Manager i HB-Care Henrik Bjørnsten.

En HB-Care bus med solceller på taget.

'Make taxi great again'

Uddannelsescenteret UCplus har i samarbejde med Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering (STAR) etableret en taxauddannelse, der er overstået på tre uger. Initiativet skal gøre et indhug i den problematiske chaufførmangel.

Af: Thomas La Cour ··· Foto: Privat & DanTaxi

Efterspørgslen på kvalificeret arbejdskraft til taxabranchen har fået alle interessenter i det østjyske til at gå sammen om en effektiv løsning. Den østjyske taxabranche med DK-Taxi i spidsen har sammen med fagforbundet 3F Randers og STAR taget skridt til at uddanne flere chauffører til taxi- og flexkørsel. Projektet er ledet af Arbejdsmarkedskontor Midt-Nord.

– Vi lavede et infomøde i Randers i begyndelsen af oktober, hvor vognmænd og interesserede kunne møde hinanden. 20 mødte op. 17 af dem fandt en vognmand, der ville ansætte dem. Knap fire uger senere var alle 17 færdiguddannede og klar til at køre flex- eller taxikørsel, siger uddannelseschef Thomas Frahm fra UCplus.

De slipper dog ikke for at vente et par måneder på kortet fra Færdselsstyrelsen.

En mangfoldig branche

Under den Trump-inspirerede overskrift 'Make taxi great again' sætter projektet fokus på servicebestanddelene i taxakørsel. For taxachauffører skal ikke blot køre bil; de skal servicere kunderne.

– Når vi bruger overskriften 'Make taxi great again' er det også for at signalere, at taxabranchen ikke nødvendigvis er det, mange går og tror. Hvis man er født før 1990, kan man måske huske historier om taxachauffører, der knoklede i 60-70 timer om ugen. Men i dag er branchen gennemreguleret, der er overenskomstmæssig løn, og der er plads til fleksjobbere, som måske kun kan arbejde små fem timer om dagen. Det er virkelig en mangfoldig branche, siger Thomas Frahm.

Plads til mange profiler

Man skal i sagens natur være klar på arbejdstider, som kan ligge når som helst på døgnet, 365 dage om året.

– Til gengæld byder taxabranchen på en god portion selvstændighed. Vognmændene er generelt åbne for at ansætte mange typer af profiler. Det kan være både studerende, personer, der vil supplere deres indtægt med et bijob, fleksjobbere og naturligvis dem, der ønsker et arbejdsliv som taxachauffører, fordi de befinder sig godt i rollen, siger Thomas Frahm.

15 kursusdage

De tre ugers kursus var delt op i to uger med kvalifikation til persontransport i mindre køretøj (taxa) og samlet én uge med tre BAB-moduler (BAB står for 'befordring af bevægelseshæmmede').

Betingelserne for at deltage var begrænsede: Deltagere skulle være fyldt 21 år, have haft kørekort til almindelig bil i mindst tre år, besidde ren straffe- og børneattest, kunne dokumentere danskkundskaber på niveau 2 og have et godt helbred, dokumenteret ved lægeattest.

”Når vi bruger overskriften ’make taxi great again’, er det også for at signalere, at taxibranchen ikke nødvendigvis er det, mange går og tror.”

Potentiale for flere seniorer bag rattet

Før valget blev der lavet en politisk aftale, som giver mulighed for flere seniorer på arbejdsmarkedet – og en del af dem kan finde job i persontransporten.

Af: Carsten G. Johansen ...

Der mangler chauffører i mange vognmandsfirmaer, og samtidig stiger antallet af mennesker uden for arbejdsmarkedet, fordi store årgange går på pension. Hvis disse folke- og førtidspensionister ønskede at fortsætte som erhvervsaktive – på hel- eller deltid – har det været med en risiko for, at det blev modregnet i deres egen eller deres ægtefælle/samlevers pension. I 2022 blev der indgået en politisk aftale, som skal gøre der mere attraktivt for seniorer at fortsætte på arbejdsmarkedet. Aftalen består imidlertid af to elementer, hvor kun det ene – afskaffelsen af modregning i ægtefællens pension – er vedtaget og træder i kraft 1. januar 2023. Det andet element, som afskaffer modregning i egen folkepension ved egen lønindtægt på mere end 122.004 kr., er pga. valget endnu ikke vedtaget som lov. Det er dog ifølge politisk konsulent Thomas Holberg forventningen i Ældre Sagen, at dette sidste forslag også vil blive vedtaget af et nyt folketing, når det er på plads.

Det forventes at komme op imod 100.000 pensionister til gode. Ændringen vurderes samtidig at medføre en stigning i arbejdsudbuddet svarende til ca. 1.650 fuldtidspersoner.

Transporterhvervet kan med fordel være opmærksom på denne reform, for det kan skabe mulighed for at rekruttere nogle af disse seniorer til deltidsjob.

En reel virkning på motivationen

Hos Ældre Sagen er man meget positivt indstillet over for afskaffelsen af modregning, som interesseorganisationen har presset på for. Og forventningen er, at det kan motivere en god portion seniorer til at fortsætte som erhvervsaktive. Politisk konsulent Thomas Holberg har specialiseret sig i emnet med seniorer på arbejdsmarkedet, og han ser to fordele i lovændringen.

– For det første ved vi fra diverse studier, at økonomisk incitament har en reel virkning. Det er vel også logisk; seniorer bliver også mere motiveret til at arbejde, når de har en økonomisk gevinst af det.

Af samme grund er loven om fradrag i folkepensionen ved erhvervsindtægt flere gange blevet ændret, så beløbsgrænsen for indtægten er højere, før det får indflydelse på udbetaling af pension. Aktuelt ligger grænsen omkring 120.000 kr., før der sker en modregning.

– Men alene det, at der er en grænse, har også en virkning. Når man har arbejdet i så mange år, at man er berettiget til pension, er man ikke særligt motiveret for at skulle sætte sig ind i nye regler og holde øje med grænseværdier, før man tager på arbejde. En beløbsgrænse kan fungere som en barriere i sig selv – uanset hvor høj den er.

At alle begrænsninger er helt fjernet, det har også en psykologisk effekt, som har betydning, mener Thomas Holberg.

Nedsat tid og fleksibilitet

Ældre Sagen vil ikke vove en reel vurdering af, hvor mange seniorer der kan få lyst til mere erhvervsarbejde under de nye regler.

Men på basis af henvendelser fra medlemmerne og ikke mindst en stor rapport fra Det Nationale Forskningscenter for Arbejdsmiljø (NFA) har man en god fornemmelse af, hvordan selve arbejdsforholdene kan motivere.

– Seniorer har andre ting i livet end arbejde. Derfor har det stor betydning, at de kan arbejde på nedsat tid, og at der er en fleksibilitet i arbejdsforholdene, siger Thomas Holberg.

Fleksibiliteten skal give frihed til at bede om en uge fri, hvis man skal passe børnebørnene eller har fået en afbudsrejse til Tenerife – eller noget helt tredje. Mange seniorer vil gerne blive på arbejdsmarkedet, men det skal være anderledes end at arbejde fast og fuldtids.

– Mange virksomheder har i dag en fastholdelsesstrategi og en seniorpolitik, som gør det lettere at fortsætte efter pensionsalderen. Men det er skræddersyede jobs, som er udviklet med en specifik medarbejder i tankerne og som det ikke er muligt for andre at søge, konstaterer Thomas Holberg.

Et gennemtænkt seniorjob

Mere udfordrende er det derfor, hvis virksomheden skal tiltrække seniorer som nye medarbejdere.

– Ældre Sagen gør ofte arbejdsgiverne opmærksomme på, at der kommer flere seniorer, og at disse seniorer har bedre arbejdsmarkedspensioner end tidligere.

Hvis virksomhederne skal tiltrække denne gruppe, skal de gentænke deres organisation og opdyrke helt nye typer stillinger. Ellers risikerer man, at seniorerne vil foretrække pensionen, siger Thomas Holberg.

Konsulenten illustrerer udfordringen ved at henvise til jobcentrenes database. Her kan virksomheder opslå ledige stillinger, og der ligger typisk i omegnen af 40.000 aktive opslag.

– Men det er ikke mange, der er defineret som seniorstillinger. Sidste gang, jeg søgte, var der 34! siger Thomas Holberg.

Hvis vognmænd ønsker at tiltrække seniorer til chaufførstillinger, kan det give en fordel og et forspring, hvis vognmanden på forhånd har gennemtænkt, hvordan sådan et seniorjob kan være fleksibelt og dermed attraktivt for målgruppen.

SENIOR KØRER SKOLEBUSSEN:

Kender alle børnenes navne

Hos Holstebro Turistbusser er tilknyttet en del seniorer.

De fleste kører skolebusruter, som faktisk kan være svære at rekruttere almindelige chauffører til, fordi det er 20 timers stillinger. Chaufføren møder ind om morgenen for at køre børnene i skole, og derefter er der nogle timers fritid, før bussen kører den anden vej om eftermiddagen.

– Den type job passer godt ind i dagsrytmen hos mange af disse chauffører. Ofte hygger de sig med jobbet, og nogle af dem kender nærmest navnene på alle børnene, forklarer vognmand Chanette Mulvad.

Holstebro Turistbusser benytter også flexjobbere til at køre skolebus. Og hvis seniorerne ønsker særlig fleksibilitet, kan det f.eks. arrangeres, så to chauffører deles om en skolebusrute.

– Vi skal jo have det til at fungere, så de stadig har lyst til at møde på arbejde og synes, det er lidt sjovt, forklarer vognmanden.

Nogle seniorer kører også turistbus, og erfaringen er, at de ofte er lettere at motivere til at tage weekendvagter, fordi mange af deres sociale aktiviteter foregår på hverdage.

– Det kan være lidt ubelejligt, hvis to seniorchauffører kommer og vil have et par ugers ferie i maj, hvor vi har allermest travlt.

Men sådan er vilkårene. Det er vi nødt til at have forståelse for, og så må vi finde en anden løsning.

Når modregningsreglerne bliver ændret ved årsskiftet, kan det hurtigt blive en fordel for Holstebro Turistbusser. Vognmanden har tidligere oplevet, at seniorchauffører var ærgerlige over, at de havde overskredet indtægtsloftet og måtte betale pensionspenge retur.

– Lige nu har vi et par seniorer, som opsagde deres stilling i starten af efteråret, fordi de nærmede sig grænsen. De vender først tilbage efter nytår. Næste år kan vi håbe at undgå dén situation, siger Chanette Mulvad.

Holstebro Turistbusser har ca. 50 busser, som kører både regionalrutekørsel, skolebusser, specialkørsel samt turistkørsel. •

De skal ikke køre til Langtbortistan

Kagan Turist har ni busser og 8-9 faste chauffører samt et korps af afløsere.

En af de faste chauffører er senior men har valgt at fortsætte. Det skyldes i høj grad, at vognmand Thomas Kagan tager nogle enkle hensyn.

– Han skal ikke køre om natten, og han skal ikke køre til Langtbortistan. De lange ture bliver klaret af andre chauffører. Vores aftale er, at han kan sige fra, når det ikke passer i hans planer. Så jeg sætter ham bare på vagtplanen, og så melder han tilbage. Vi snakker om det og finder ud af det. Fra mit perspektiv er det værdifuldt at kunne holde på en erfaren chauffør, som kender systemet, forklarer Thomas Kagan.

Også en af afløserne hos Kagan Turist er i pensionsalderen.

– Han har faktisk allerede fortalt mig, at han gerne vil tage nogle flere timer efter nytår, når der ikke længere er risiko for at blive modregnet i pensionen. •

Unge studerende i taxierne

Nordjyllands Trafikselskab laver et pilotprojekt i '23, der bl.a. skal få flere studerende til at køre taxi som studiejob. Trafikselskabet vil pudse branchens fjer og vise det attraktive i at køre bus, taxi og flextrafik.

Af: Thomas La Cour ··· Foto: Nordjyllands Trafikselskab

Førhen var det meget almindeligt at se unge studerende køre taxa i weekender og nattetimer. Det var et attraktivt alternativ til at stå bag disken på en tankstation eller bag baren på en natklub.

Det er den tradition, Nordjyllands Trafikselskab vil forsøge at få genoplivet ved et pilotprojekt, de sætter i værk i foråret. Unge studerende over 21, der endnu ikke har nået bachelorniveau er målgruppen.

– Når de ikke har nået bachelor, kan vi lave uddannelsen gennem AMU-systemet, og så kan omkostningerne holdes nede.

Samtidig giver det god mulighed for at holde på dem i en årrække efterfølgende, hvis deres mål f.eks. er at læse til en kandidat, siger Heidi Livoni, projektleder fra Nordjyllands Trafikselskab.

En attraktiv arbejdskraft

De unge kan være en attraktiv arbejdskraft, da de færreste har stiftet familie endnu. Så det er langt nemmere for dem at tage vagter på de skæve tidspunkter, juleaften, nytårsaften og i skolernes ferier.

– De har jo også fri i sommermånederne, hvor vognmænd typisk har brug for at lade medarbejderne afvikle ferie. Desuden er det lettere at få en ung studerende til at tage weekendvagter, der sjældent er eftertragtede, hvis man har ægtefælle og børn, siger Heidi Livoni.

Årsagen til, at Nordjyllands Trafikselskab kaster sig ud i en indsats for at finde flere taxachauffører er naturligvis primært flextrafikken. Det er dog ikke kun branchen, der kan have gavn af flere unge i taxaerne.

– Vi ser det også som en god erhvervserfaring til de unge, som læser servicefag eller lignende. De vil kunne se det som en fordel i den henseende. Muligheden for at komme ud og få noget relevant erhvervserfaring, siger Heidi Livoni.

De rette kandidater fra jobcentrene

Trafikselskabet sætter også ind for at finde flere egnede kandidater til arbejdet som buschauffør. Der er masser af potentielle kandidater igennem jobcentrene. Alle aldre og mange profiler passer ind, men det er vigtigt, at det er de helt rette, som bliver valgt ud.

– Vi vil gerne lave noget materiale, hvor vi taler branchen op. Hvor vi sætter fokus på, at det er et servicefag, uanset om du kører taxa eller bus. Men vi skal også være realistiske, så kandidaterne er helt afklaret med at skulle arbejde når som helst på døgnet, året rundt. Og det helbredsmæssige skal selvfølgelig også være på plads, siger Heidi Livoni.

Nordjyllands Trafikselskab har tidligere lavet rekrutteringskampagner for branchen, men de har typisk været drevet af konjunkturudsving. Denne gang ønsker selskabet at lave en mere langsigtet løsning.

– Vi søger et mere langsigtet perspektiv. Vi vil lave kampagnemateriale, der kan brande branchen positivt. Så det ikke kun er noget, vi tager op af skuffen, når der er behov for chauffører, slutter Heidi Livoni.

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

Herning Turist gør en ekstra indsats for lærlingene

Af: Thomas La Cour ··· Foto: Herning Turist

Lærlinge har altid været en investering i fremtiden. Med chaufførmanglen er opgaven blevet endnu mere indlysende end førhen. Det gælder også hos Herning Turist, som har gjort en særlig indsats for at tiltrække og holde på de unge chaufføraspiranter.

Direktør Ronny Gasbjerg fra Herning Turist kan godt se forskelle på de unge i dag og dengang, han selv startede i branchen. Det var tilbage i fattigfirserne, Ronny gik ind i transporterhvervet. I dag er der trods inflationen stadig en følelse blandt unge af frit valg på alle hylder. Mange unge prøver forskellige uddannelser og job af, før de beslutter, hvad de vil. Mange har forholdsvis nemt ved at droppe en uddannelse eller et job, hvis de møder modgang – for der er jo altid en anden mulighed omkring det næste hjørne.

Vigtigt med forventningsafstemning

Det stiller nogle skærpede krav til en arbejdsgiver. Visse ting går ikke an at ændre, men en grundig information forud for lærlingeforløbets start kan dog afstemme forventningerne på forhånd.

– Vi møder da unge, der helst vil starte i den største og fineste bus. De vil også meget gerne køre turistkørsel til fjerne destinationer, for det er der noget eventyr i. Det er jo noget andet end at køre rutekørsel, men vi må fra starten gøre dem klart, at det altså er der, de starter, siger Ronny Gasbjerg.

Der er også unge, der gerne vil uddannes til et almindeligt 8-16-job.

– De skal selvfølgelig vide, at der er meget lidt at lave mellem 8 om morgenen og 16 om eftermiddagen. Det er før og efter normal arbejdstid, at folk skal transporteres i stort tal, så det er i de tidsrum, at vi har travlt, siger Ronny Gasbjerg.

Mentorordning

Herning Turist beskæftiger i øjeblikket en halv snes lærlinge under 30. På virksomhedens hjemmeside er der et menupunkt, der hedder 'bliv chaufførlærling'. Det skal være nemt for unge at finde informationer om både uddannelsen og jobmulighederne bagefter.

De bliver fra starten taget i hånden, og allerede på EUD-grundforløbet inviteres de i praktik to gange à fem dage. Den tid bruges primært på at give dem en tilknytning til virksomheden.

– De unge får en mentor fra virksomheden, en garvet chauffør, der kan introducere dem til vores værdier, firmapolitik, ISO-certificering, ligesom de lærer om klimavenlig kørsel og ser vores værksted. Vi vil jo gerne, at de allerede under uddannelsen føler sig som en del af Herning Turist og kan se en fremtid hos os, der rækker ud over lærlingetiden, siger Ronny Gasbjerg.

Andet end at sidde bag rattet

Det gælder som nævnt om at afstemme forventninger tidligt i forløbet, og den afstemning behøver ikke kun være skuffelser eller begrænsninger. Afstemningen kan også levendegøre fremtidsmulighederne i transporterhvervet.

– Det er også vigtigt at få dem gjort klart, at uddannelsen til chauffør ikke behøver at betyde, at de skal sidde bag rattet hele deres arbejdsliv. Det er da fint, hvis det er det, de vil. Men der er mange andre jobfunktioner i en vognmandsforretning som vores, og vi lader dem også snuse lidt til de opgaver, som de evt. kan sigte imod på den lidt længere bane. Det giver dem også en bedre helhedsforståelse, siger Ronny Gasbjerg.

Desuden gør Herning Turist meget ud af at sælge chaufførjobbet som et servicejob.

Det handler netop ikke kun om at transportere folk fra A til B.

– Det er jo kun omkring 30% af tiden, at en buschauffør sidder bag rattet. Den øvrige tid laver chaufføren alt muligt andet.

Det er vigtigt, for det er jo i den virkelighed, at den faglige stolthed ligger gemt.

Hvis det bare handlede om at køre en bus på fornuftig og forsvarlig vis, kan man jo tænke, at det kan enhver da lære. Men det er i serviceopgaverne, at den enkelte kan føle en værdi i det, vedkommende tilfører jobbet, siger Ronny Gasbjerg.

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

Hvordan imødekommer vi de høje energi-omkostninger?

Umuligt at forudsige omkostningerne

Priserne på diesel og el presser vognmandsbranchen, og de fleste ser med ængstelse mod en vinter, der kan blive den største prøvelse i mands minde.

Af: Thomas La Cour ··· Foto: Privat

Måske er det blot flødeskummen på lagkagen, der må undværes for en tid. Måske er det langt værre. Vognmand Casper Larsen fra Caspers Taxi i Ølstykke er dog fortrøstningsfuld.

– Det skal jo nok gå, ikke? Jeg tror da stadig på, at vi nok kommer igennem, siger han.

Fordoblet elpris

Hans taxaselskab er dog ikke nogen guldrandet forretning for tiden. Selskabet råder over fem almindelige personvogne, som kører på el, og en liftvogn, der kører på diesel. Casper har ni faste chauffører ansat og en gruppe afløsere.

Pengene, der kommer ind pr. tur, er den samme, men prisen for at holde bilerne kørende er mere end fordoblet. Samtidig er leasingkontrakterne på elbilerne noget dyrere end lignende kontrakter på dieselbiler. Fordi elbilerne er dyrere i anskaffelse.

Casper har en Kia, en Hyundai og tre Ford Mustang. Bilvalgene er præget af en god portion økonomisk snusfornuft.

Uagtet fornuften er prisen for at få oplade det bilerne eksploderet. For et års tid siden lå prisen pr. kilowatt-time typisk omkring 2,50 kr. i snit, mens den tilsvarende pris i dag er 5,50 kr.

- Mine biler kan typisk køre fem km på én kilowatt-time. Så når de har kørt 15 km, har de forbrændt 16,50 kr. i gennemsnit. Det er dyrere end brændstoffet i min diesel-drevne liftvogn, siger Casper Larsen.

Uigennemskueligt marked

Caspers chauffører er nødt til at bruge lynladestandere, hvor prisen naturligvis er højest. Dertil kommer et marked, der er meget svært at gennemskue.

– Jeg ved, at nogle vognmænd vælger kun at lade ved udvalgte standere og med den samme udbyder. Fordi det kan spare dem lidt pr. kilowatt. Men jeg mener, at mine chauffører skal kunne lade, hvor der er mulighed, fordi de hurtigt kan bruge meget strøm og tid på at køre efter en specifik stander, siger Casper Larsen.

Den politik betyder, at Casper har mellem 20 og 30 apps på sin telefon, som også hans chauffører har adgang til. De giver mulighed for at lade stort set hvor som helst. Til gengæld skal man se sig virkelig godt for.

– Markedet er meget som mobilselskaberne i udlandet, før EU fik lavet nogle regler. Dengang, hvor man kunne komme hjem fra en rejse og fik en vild telefonregning, fordi man havde brugt et forkert selskab.

Jeg har haft en chauffør, der havde ladet til over 12 kroner per kilowatt, fordi han brugte den forkerte ladebrik. Fejl sker, men det er jo vanvittigt. Det er nærmest umuligt at forudsige udgifterne, siger Casper Larsen.

Samtidig giver mange af el-leverandørerne hovedbrud i regnskabsafdelingen.

Chaufførerne skal tage screendumps af hver enkelt opladning, fordi der tilsyneladende ikke er regler, som tilsiger selskaberne at sende komplette, månedlige oversigter over ladningerne.

Nervøs for recission

Casper Larsen ser positivt på fremtiden, selvom han ikke kan trække meget løn ud til sig selv for tiden. Men han frygter, at vi ser ind i en egentlig recession, der kan give markant færre taxakunder.

– Normalt ser vi årligt typisk to gode perioder og to dyk i omsætningen. Det dykker om sommeren og stiger igen i efteråret frem mod jul. Det dykker i januar og stiger igen hen mod foråret. Men hvad nu hvis vi ikke ser den stigning frem mod jul og nytår, vi er vant til, og der kommer et endnu større dyk i januar? Det kan jeg godt frygte, siger Casper Larsen.

FDM:

Markedet skal finde sig selv – hold ud!

Markedet for el bliver næppe nogensinde så gennemreguleret som markedet for fossile brændstoffer. Men det bliver mere gennemskueligt.

Af: Thomas La Cour ··· Foto: FDM

Chefkonsulent Ilyas Dogru fra FDM kan sagtens genkende vognmand Casper Larsens prøvelser. Vi stillede ham et par hurtige spørgsmål.

Hvorfor er markedet for hurtigladning så uigennemskueligt?
– Markedet for opladning er meget ungt og umodent. Vi har ikke fået standarder på markedet endnu, og der kommer hele tiden nye aktører på markedet. Så vi har en forventning om, at der i en periode vil herske kaos på markedet. Kaos er et negativt ord, men der vil være rig mulighed for at oplade billigt, indtil markedet finder sig selv. Når der sker så meget i markedet, og vi står forvirrede tilbage, skyldes det jo, at vi har vænnet os til brændstofmarkedet. Det skal vi stoppe med at sammenligne med. Vi får aldrig samme tilstande som på brændstofmarkedet. Men det vil blive bedre med tiden.

Er der nogen tegn på ændringer i overskuelig fremtid? Viser danske eller europæiske politikere interesse for at gøre noget ved det?
– For politikere handler det om, at der kommer så mange hurtig- og lynladere på vejene nu, at det bliver trygt at vælge elbilen til. Derudover har politikerne fokus på nemme betalingsløsninger. I Danmark har vi fået krav om, at det skal være muligt at betale med kreditkort på ladestandere, som har en effekt på 50 kW og opefter. Det samme kommer også til at ske i EU-regi. Derudover skal prisen vises digitalt, og dermed bliver det mere overskueligt. Udfordringen er bare, at selvom betalingen bliver nemmere, er det ikke nødvendigvis billigst med kreditkort. Her kommer ladeapps i billedet, som muligvis kan gøre det billigere at oplade end prisen hos ladeoperatøren selv. Her begynder det at være forvirrende, for hvilken app skal bruges til hvilken ladestander? Det er en balancegang mellem, hvor bekvemt og hvor billigt det skal være.

Hvad vil du anbefale Casper at gøre ved situationen lige nu?
– Min anbefaling til Casper er at finde en app, som tilbyder samme pris til alle ladestandere. Det kunne f.eks. være Elli. Eller han kan fortsætte med at se på ladeapps som Monta, Shell Re-Charge, Spirii, Northe og andre for at se, hvilke priser de enkelte ladeapps tilbyder hos forskellige operatører. Dernæst kan en vognmand altid tage kontakt til ladeoperatører med henblik på rabataftaler. Mit bedste råd til Casper er dog – hold ud!

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

Hvordan imødekommer vi de høje energiomkostninger?

Ustabil situation uden umiddelbar bedring i sigte

Prisen på diesel er på himmelflugt. En kold vinter risikerer at gøre situationen endnu værre. Men der er også små variabler, der kan vise sig som mulige lyspunkter i en krisetid. Den enkelte chauffør kan også gøre en forskel.

Af: Thomas La Cour ··· Foto: Cirkel K

For få måneder siden var det svært at forestille sig, at dieselprisen kunne overstige prisen på benzin. Men i en kriseramt og konfliktfyldt verden kan alt ske.

– Det ser ikke stabilt ud. Det ser ikke rart ud. Vi har set priserne svinge rigtig meget fra dag til dag, og det hele er meget uforudsigeligt, siger olieekspert Peter Rasmussen fra Circle K.

Situation stiller krav til både vognmænd og chauffører

Uforudsigeligheden kan aflæses på vejene, hvor flere kører langsommere for at spare brændstof. Forbrugertilliden lå i oktober på minus 37,0, hvor den i september lå på minus 32,1. Forbrugertilliden er bl.a. et tal for danskernes tillid til privatøkonomien og købekraften i nærmeste fremtid. Tilbage i 2006 lå tallet til sammenligning på plus 15,5.

Det ser ikke alt for lyst ud for en branche, der bl.a. lever af at transportere kunder på ferie og hjem fra restaurantbesøg eller andre fornøjelser. Når man lægger de høje priser på brændstof oveni, kan det blive rigtig svært. Det stiller krav til den enkelte vognmand og den enkelte chauffør.

– Det er naturligvis vigtigt, at vognmændene får indskrevet klausuler om brændstofpriserne i længerevarende kontrakter. Vi har ikke førhen set så store sving, så det er naturligt, at man ikke har gjort det førhen. Men det er nødvendigt nu, siger Peter Rasmussen.

Store besparelser i at køre få km/t langsommere

Den enkelte chauffør kan også gøre noget.

– Man siger, at biler, der kører over 110 km/t, kan spare én pct brændstof for hver km/t de tager af farten. Jeg vil tro, at der er tilsvarende meget at spare ved lavere hastigheder for busser, der har en noget større vindmodstand. Derudover gælder det selvfølgelig om at have luft nok i dækkene og ikke køre med mere i køretøjet end nødvendigt. Brems mindst muligt og udnyt den energi, der er i køretøjet, siger Peter Rasmussen.

Recession kan betyde lavere dieselpris

Den nærmeste fremtid er svær at spå om. Der er en risiko for, at det kan blive endnu værre, og der er en lille forhåbning om, at små variabler kan lette priserne lidt.

– Det er fortsat meget uforudsigeligt. Fyringsolie er produktteknisk også en diesel, særligt i USA, og det vil presse markedet lidt, når vi går vinteren i møde. Derudover kommer vi til et årsskifte, hvor man lukker ned for import af russisk brændsel fuldstændigt. Mange har allerede gjort det, men der vil formentlig blive et ekstra pres på markedet ved årsskiftet, siger Peter Rasmussen.

Men der er også noget, som kan presse i den anden retning.

– Omvendt kan man sige, at nu bliver folk måske lidt nervøse. Måske ser vi en egentlig recession. Det vil trække forbruget ned. Der skal ikke køres så mange ting ud. Folk tager måske ikke så meget på ferie. Så det vil samlet give mere diesel på markedet og dermed en lavere pris. Men jeg kan godt frygte, at vi til januar ligger, hvor vi ligger nu – eller måske endda lidt højere, siger Peter Rasmussen.

Carsten Hyldborg sætter ord på sin tid som direktør i Fynbus.

Mange var samlet for at tage afsked med den vellidte direktør.

Fynbus' bestyrelsesformand og borgmester i Nordfyns Kommune, Morten Andersen (til venstre) takker Carsten Hyldborg for samarbejdet.

Afsked med Fynbus' direktør

Af: Redaktionen ...

Fynbus direktør Carsten Hyldborg har valgt at træde tilbage med virkning fra den 1. december 2022. Efter mere end 14 år på posten efterlader han en lang række flotte resultater efter en solid indsats for den kollektive trafik på Fyn og et særdeles godt indtryk blandt samarbejdspartnerne blandt vognmænd og busoperatører. Carsten benyttede også en del af sin afskedstale til at sige et stort tak til vognmændene for deres samarbejdsvillighed og ikke mindste resultater opnået sammen med ham.

En åben og løsningsorienteret trafikdirektør

Peter Lanng Nielsen, adm. direktør i Keolis kender Fynbus og den afgående direktør både som leverandør af busser til den fynske hovedstad og som formand for Dansk PersonTransports rutesektor. "I begge sammenhænge har jeg oplevet Carsten Hyldborg som meget åben, løsningsorienteret og yderst professionel. Den kollektive trafik har jo haft sit at slås med – særligt med Corona krisen og dens eftervirkninger- men vi har altid oplevet Carsten Hyldborg som meget fokuseret på at skabe gode løsninger for passagererne og Fynbus' ejere, hvor vi som operatører og ikke mindst vore medarbejdere er blev inddraget på en god måde som en del af løsningen," forklarer Peter Lanng Nielsen. En af talerne ved receptionen betegnede også Carsten som den modigste af trafikselskabsdirektørerne. "Vi er helt enige i denne karakteristika, og DPT vil sammen med de øvrige af trafikselskaberne sikre, at denne rolle også bliver udfyldt, når vi sammen skal løse branchens fremadrettede udfordringer" afslutter Peter Lanng Nielsen.

Fynsbus er godt forberedt

Dansk PersonTransport kipper også med hatten ved Carsten Hyldborgs afsked. Vore medlemsvirksomheder der har haft dagligt samarbejde med Fynbus indenfor såvel rutetrafikken som flextrafikken vil savne Carsten Hyldborg i arbejdet med de store udfordringer vi har foran os. Vi skal have flere passagerer tilbage i den kollektive trafik både i Odense, de lokale ruter i de fynske kommuner og regionalbusserne, der binder øen sammen. Flere fynske kommuner har netop nu taget hul på omstillingen af bustrafikken til elbusser og flextrafikken skal samme vej som et grønt og bæredygtigt supplement til den øvrige kollektive trafik. Heldigvis efterlader Carsten et Fynbus, der er godt forberedt til at tage fat om de store udfordringer.

Carsten Hyldborg har været direktør for Fynbus siden 2008, og han skal nu nyde tiden sammen med sin bedre halvdel, som også går på pension nu.

Nostalgi-hjørnet

Hvorfor det hed 'Lillebil'

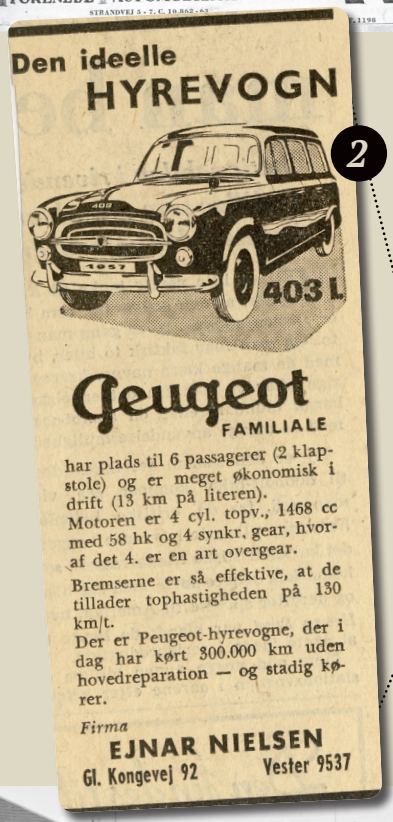
Bag begrebet 'Lillebil' ligger bl.a., at det er en bil, som er mindre end en taxi. Taxierne var underlagt nogle myndighedskrav m.h.t. højde, bredde og dør-mål, der gjorde, at man skulle bruge en stor amerikanerbil eller en bil med specialbygget karrosseri for at få en bil, der var stor nok

Men gennem 1950'erne valgte bl.a. hovedstadskommunernes forsynings- og takstudvalg at lempe kravene, så taxivognmændene nu også kunne bruge de samme billigere standardbiler, som lillebilvognmændene brugte, mens mange af de danske karrosserifabrikker mistede den forretning, de hidtil havde haft med at bygge specialkarrosserier for taxier.

Med mellemrum kommer der udenlandske taxibil-typer til landet, oftest som privatbiler. I Danmark er der indregistreret et par af de amerikanske Checker-taxibiler. Checker Motors Corporation var en bilfabrik i Kalamazoo i Michigan, der i årene 1922 til 1982 byggede primært taxier.

Mest kendt er nok Marathon-modellen, der produceredes stort set uændret fra 1960 til 1982. •

1



2

3

4

1. *Efter besættelsen var taxi-parken nedslidt. Blandt de første nye taxier, der nu kom til landet, var denne 7-personers Austin-droske importeret af De forenede Automobilfabriker i Odense. Men det var fortsat svært at få taxiparken fornyet. Ikke blot var der valutamangel, så man skulle søge om købstilladelse. Myndighederne stillede fortsat krav til bilernes rummelighed, der gjorde, at selv taxier fra London eller Paris ikke kunne anvendes.*

2. *Gennem 1950'erne lempede man pladskravene for taxier. Derved kunne taxavognmændene nu anvende europæiske standardbiler, frem for førhen kun store amerikaner- eller specialbyggede biler. En egnet standardbil blev nu Peugeot 403 Familiale, der kom i 1956.*

3. *Her er vi ved Randers St. hvor en lillebil venter på sine passagerer. Bilen er en Matford, en franskbygget Ford V8. Ford købte sig i 1934 ind i den franske bilfabrik Mathis, og man begyndte nu i fællesskab at producere Ford-biler under navnet Matford. Matford-mærket udgik i 1940.*

4. *Et par af de velkendte amerikanske Checker-taxier kører nu som privatbiler i Danmark, bl.a. denne Checker Marathon fra 1971, der her ses ved drengerøvsaftenen i Skælskør i maj 2015.*

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

VBI GROUP

Isuzu Novo CitiVolt

8 meter fuld elektrisk bus
Batteripakke: 211 eller 268 kWh • Passager: op til 50

@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

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

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

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

AMU JUUL A/S
Kontakt: Sanne Hoffmann
Abildgårdsvej 14
4000 Roskilde
Tlf. 39 39 12 81

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

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

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

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

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

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

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

STRATIO
Kontakt: Anders Wiberg
anderswiberg@stratioautomotive.com
Tlf. (+46) 76 555 65 98
Rua Pedro Nunes, Ed. D
3030-199 Coimbra, Portugal

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

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

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

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

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

UCplus
Kontakt: Erik Poulsgaard
erp@ucplus.dk
Mileparken 12A, Skovlunde
Tlf. 44 87 01 00
www.ucplus.dk

Intertek
Buen 12,2., 6000 Kolding
Hovednr: 7572 6611
Lars Christensen: Tlf. 20 52 33 63
lars.christensen@intertek.com
Tine Harrekilde: Tlf. 5115 8382
www.intertek.dk

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

Jens Hvid Bang
Sektorchef
jhb@dpt-dk.org

Rasmus Noes
Chefkonsulent
rno@dpt-dk.org

Jeannette Lohse
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

Næstformand sektor for offentlig kørsel
Anders Larsen
VIKINGBUS
Faaborgvej 31,
5762 Vester Skerninge,
Tlf. 42 12 95 07
al@vikingbus.dk

Formand sektor for taxikørsel
Torben Kirketerp
Esbjerg Taxa
Lillebæltsvej 10
6715 Esbjerg
Tlf. 22 22 19 30
torben@esbjergtaxa.dk
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. 7 / December 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 6 x gange årligt.
Næste udgave udkommer 1. februar 2023.

Forsidebillede
Anna Vibeke Johansson

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

MG 31064

CHRISTONIK

Comfortable movement

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.

Se hele vores reservedelsliste på: **christonik.dk**

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.

ISO 9001/14001 CHRISTONIK CERTIFIED

CHRISTONIK

Comfortable movement

T.+45 3967 3344 · www.christonik.dk