Mobilitet..

DIT MAGASIN OM ERHVERVSMÆSSIG PERSONTRANSPORT

01
Februar 2023

Lovpligtig efteruddannelse

Vi tager temperaturen på det tunge EU-bevis

"Mine passagerer er som familie for mig"

Taxavognmand Khaled Elyoussef elsker sit job

Ny regering med gode chancer for succes

Den nye SETRA er landet!
Ring og book en
prøvekørsel på 42 99 40 63
SETRA
NU TC 5160
Hvis du har spørgmål eller kommentarer, er du velkommen
til at kontakte os via hjemmesiden eller tlf. 56 37 00 00
© 2023 Evobus Danmark A/S. Alle rettigheder forbeholdes
SETRA

Velkommen 2023

– året, hvor usikkerheden nok desværre fortsat kommer til at præge – også persontransportbranchen.

Året 2022 sluttede egentligt rimeligt godt for mange at DPTs medlemmer er tilbagemeldingerne. Håbet om, at vi gik mod lysere tider, var derfor bestemt til stede. Desværre må man jo nok konstatere, at efterveerne efter corona stadig er der, og at der endnu er en del usikkerhed omkring, hvor økonomien i det store hele bevæger sig hen, og hvordan det kommer til at påvirke vores branche.

Vi har de seneste uger budt en ny transportminister og en hel række nye transportordførere velkomne. De får travlt, da vi har store forventninger og forhåbninger til dem.

For bare at nævne nogle få områder, så har vi behov for at sikre forsyningssikkerheden af den kollektive transport overalt i landet – i byerne, men bestemt også i de mere tyndt befolkede områder ude på landet. I den forbindelse var det godt at se, at den nye SMV-regering i regeringsgrundlaget har fremlagt netop ønsket om at gøre den kollektive transport mere attraktiv, som, jeg synes, er både positivt og opløftende.

Vi har også behov for et fortsat stærkt fokus på rekruttering og fastholdelse af medarbejdere - også ved at gøre dét at yde lidt mere attraktivt for vores seniorer. Vi skal have igangsat den længe ventede evaluering af taxiloven, så prissætning kan blive mere fleksibel, og servicekvaliteten kan højnes ved at indføre vognmandskursus, og samtidig skal der ske en styrkelse af tilsynet ikke mindst i flextrafikken. Vi skal gøre det endnu mere attraktivt at tage turistbussen, når firmaet, skolen, sportsklubben eller familien skal på tur. Endelig skal vi sikre bibeholdelsen af den fair konkurrence ved effektivt at håndhæve f.eks. de danske cabotageregler samtidig med, at vi skal genbesøge det omfattende bødekatalog, som danske vognmænd mere eller mindre uforskyldt kan møde, når de kører rundt i landet.

Jeg har ikke glemt den grønne omstilling, som vi allerede er godt i gang med. Selvfølgelig er det vores klare forventning, at den nye regering og det nye folketing giver tid til - og fuldt ud støtter - alle DPTs medlemmer i den allerede igangværende omstilling. Det handler bl.a. om at sikre attraktive puljer, der kan søges, når køretøjer skal udskiftes, og f.eks. ladeinfrastruktur skal etableres.

Der er altså nok at gøre for den nye regering og det nye transportudvalg, og vi kommer til at arbejde tæt sammen med dem for at realisere medlemmernes krav og ønsker som defineret af de enkelte sektorbestyrelser.

I en tid, hvor krisen kan mærkes, må vi alle fokusere på at skabe de bedst mulige betingelser. Både for vores passagerer og i vores erhverv. Hos Dansk PersonTransport vil vi derfor gøre, hvad vi kan for at sikre de bedst mulige vilkår for vores medlemmer. Og skulle du komme i en situation, hvor du har brug for rådgivning eller faglig sparring, så er der også i 2023 hjælp at hente hos sekretariatet eller fra en af de mange samarbejdspartnere, vi har, som en del af vores medlemsfordele.

God læselyst!

Michael Nielsen
Adm. Direktør / CEO

”Godt nytår til alle medlemmer og samarbejdspartnere!”

Indhold.01

08

NY REGERING:
Mød to nye transportordførere og læs, hvordan politisk rådgiver vurderer SMV-regeringens chancer for succes

18

Efteruddannelse

Den EU-lovpligtige efteruddannelse for chauffører møder ofte kritik for at være tung at komme igennem. Kan man gøre undervisningen mere vedkommende?

14

Omkostningskrise

Der findes et alternativ til salami-metoden

16

Medlem

Samarbejdet mellem Intertek og DTP er et godt match

Det faste:

06 De korte

32 Nostalgi-hjørnet

35 Info

22

Taxikørsel

Taxavognmand Khaled Elyoussef elsker sit job

28

DPT medlemsfordel

Juridisk medlemsfordel

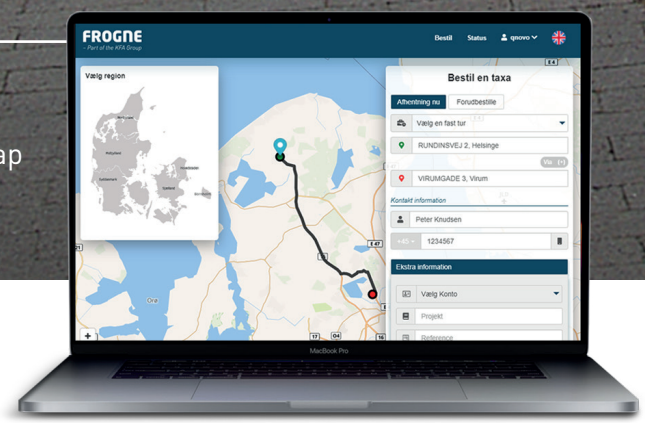
MILJØVENLIG MOBILITET

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

TAXIKØRSEL I DANMARK:

Mange flere el-taxier i bybilledet

Flere vognmænd tager springet og skifter fra diesel til el-bil, når de skal vælge ny vogn. I december 2022 var antallet af eltaxier på 1170 stk. og 58 brinttaxier. De mest populære el-taxier blandt vognmændene i øjeblikket er fra Volkswagen, Mercedes og Tesla. Men nogle vognmænd går også andre veje og vælger f.eks. Polestar.

Taxibranchen er i forandring. Flere vognmænd i branchen er i gang med et skifte fra diesel til el. Det ændrer gadebilledet i byerne, hvor der blandt taxierne er en større variation af bilmærker end for blot få år siden.

I Danmarks største taxaselskab, Dantaxi, er selskabets 400 el-taxaer fordelt på ikke færre end 14 forskellige bilmærker. De fem mest populære bilmærker i Dantaxi inden for el-taxaer er i øjeblikket Volkswagen, Mercedes, Tesla, Hyundai og Kia.

Provinsen er begyndt at komme med

De fleste el-taxier kører fortsat i Hovedstadsområdet, men også provinsbyerne begynder at komme med. I Taxa Syd ser man også en stigende interesse for el-taxier, og med en udbygning af ladeinfrastrukturen håber man, at flere kommer til i løbet af året.

En taxa kører mange flere kilometer end en personbil, og derfor er det vigtigt, at ladeinfrastrukturen er på plads.

Overgangs-ordning for taxametre forlænges

Færdselsstyrelsen har netop offentliggjort bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse af særlige krav til taxier m.v., der forlænger overgangsordningen for brug af ældre taxametre et år.

Et kørselskontor kan nu frem til 31. december 2023 tillade, at tilsluttede biler, der er registeret til taxikørsel inden 1. januar 2018, kan anvende taxametre og kontroludstyr, der er installeret i bilen inden 1. januar 2018. Oprindeligt udløb overgangsordningen for anvendelse af ældre anlæg ved årsskiftet til 2023, men pga. af leveringsudfordringer ved taxametre leverandørerne, har Færdselsstyrelsen udskudt udløbsdatoen til 31. december 2023.

Link til ændringsbekendtgørelsen findes her:
www.retsinformation.dk/eli/lta/2022/1509

Yderligere rabat på benzin og diesel for medlemmer

Circle K har forbedret medlemsrabatten for diesel og benzin på deres almindelige stationer pr. 1. januar 2023.

Som medlem hos DPT modtager du fremover yderligere rabat på diesel og benzin på Circle K's ordinære tankstationer.

Der er fortsat også rabat på el og kaffe for DPT's medlemmer.

DPT kredsmøder

Husk at DPT Kredsmøder afholdes 14., 15. og 16. marts i henholdsvis kreds 1 (Daimler Buses & Ejner Hessel - Nystedvej 15, 7400 Herning), kreds 2 (Daimler Buses & Ejner Hessel - Niels Finsensvej 2, 7100 Vejle) og kreds 3 (Daimler Buses & Ejner Hessel - Københavnsvej 299, 4000 Roskilde).

På møderne har hver kreds mulighed for at vælge en ekstra kandidat til hver sektorbestyrelse (Rute, Turist, Offentlig Kørsel og Taxi), således kredsen har tre medlemmer i hver af sektorernes bestyrelser. Dette for at sikre så bred en repræsentation som muligt blandt medlemmerne i sektorerne, hvor beslutninger træffes og meget af arbejdet foregår.

Send derfor dit kandidatur senest 8 dage før afholdelse af møderne altså henholdsvis den 6., 7. og 8. marts.

Ny regering chancer for

Selvom den nye SVM-regering er en helt unik størrelse i dansk politik, vurderer politisk rådgiver Mikkel Faurholdt, at den hviler på et temmelig stærkt fundament og har gode muligheder for at blive handlekraftig og langlivet.

Af: Carsten G. Johansen · Foto: Ritzau Scanpix / Mads Claus Rasmussen

med gode succes

Det skorter ikke på meninger om Danmarks nye regering, hvor Socialdemokratiet og Venstre slår pjalterne sammen om at regere landet i samarbejde med den overraskende kongemager Lars Løkke Rasmussen.

Selv erfarne politiske observatører graver dybt i værktøjskassen for at finde analytiske redskaber, der kan bruges som fundament for en prognose om regeringens fremtid.

Men foreløbig leder man forgæves efter betydelige revner i samarbejdet.

Politisk journalist Mikkel Faurholdt, der har haft sin daglige gang på Christiansborg i mere end 20 år, mener først og fremmest, at vi må anerkende det solide forarbejde, de tre partier udførte i løbet af de seks ugers forhandlinger på Marienborg.

– I modsætning til forgængeren som SV-regering i 1978/79 (der mislykkedes med at skabe politisk stabilitet og kun overlevede godt et år, red.) er denne SVM-regering ikke født i mistillid. Der ligger et langt og grundigt forarbejde bag, hvor der er opbygget tillid, siger Mikkel Faurholdt, der i dag driver den uafhængige rådgivningsvirksomhed Faurholdt Kommunikation.

– Det var klogt at bruge seks uger bag lukkede døre til at finde de rette balancer.

Det giver den efter mine begreber en god chance for succes, fordi der ligger klare planer for, hvad regeringen vil.

Ingen interesse i uro

Med fortid både som politisk reporter (bl.a. for Jyllands-Posten) og som ansat hos Venstre (bl.a. som pressechef og som personlig rådgiver for tidligere finansminister Thor Pedersen) har Mikkel Faurholdt været vidne til adskillige politiske dueller – både åbne diskussioner og uenigheder i kulisserne.

Og han ser ingen stor risiko for, at regeringspartiernes bagland for alvor kan ryste samarbejdet.

– Bortset fra enkelte og forholdsvist ubetydelige fraktioner hos Venstre og i Socialdemokratiet er der ingen internt, der har en interesse i at skabe problemer for regeringen. Både Mette Frederiksen (S) og Jakob Ellemann-Jensen (V) har investeret mange kræfter og personlig troværdighed – og Lars Løkke (M) er jo reelt arkitekten bag regeringen. De tre er knyttet sammen i interessen for at skabe en succes, vurderer han.

Som han ser situationen, er den største risiko for regeringen formentlig, at der kan opstå én eller anden sag, som vi i dag ikke kan forudse, men som pludselig bliver den gnist, der antænder bålet.

– Selv om partierne synes at have taget hinanden i ed og forberedt sig grundigt, så kan der ske andet, som skaber drama nede i rækkerne. Det kan f.eks. blive på skatte- eller landbrugsområdet, eller det kan være på fagminister- eller ordførerniveau, hvor presset fra baglandet bliver for hårdt. Det vil kræve resolut handling fra regeringstoppen, siger Mikkel Faurholdt.

I Schlüters skygge

I lyset af den nye regerings utraditionelle baggrund har flere kommentatorer sammenlignet Mette Frederiksens rolle med den, som Paul Schlüter skulle løse i sine år som leder for smalle og temmelig brogede regeringer.

Eftertiden har rost Schlüter for hans pragmatiske tilgang, som sikrede borgerligt herredømme i godt 15 år. Og den nuværende statsminister kan blive nødt til at vise minimum samme tæft som sin konservative forgænger, hvis SVM-regeringen skal vise sig funktionsdygtig.

– Poul Schlüter sagde i 1980'erne, at han altid ville være enig med de mindre partier (i modsætning til hans eget, red.), hvis der opstod tvister. Det var et signal om, at storebror i en regering altid passer godt på de mindre samarbejdspartnere. Det bliver interessant at se, om Mette Frederiksen kan og vil fortsætte samme kurs, vurderer Mikkel Faurholdt.

Stabilitet på transportområdet

På transportområdet ser han ikke umiddelbart tegn på, at regeringsskiftet vil få den store indflydelse på lovgivningsarbejdet.

– Jeg tror grundlæggende, at transportområdet er så aftalt og tilrettelagt, at det på den store klinge ikke kommer til at skabe problemer. Der ligger brede aftaler og forlig bag de fleste store infrastrukturprojekter – og det er snart sagt kun yderfløjene i dansk politik, der har særstandpunkter af forskellig art.

– Risikoen er naturligvis, at en presset økonomi også internationalt gør, at man må udskyde nogle af de projekter, som er i støbeskeen. Så kan der gå regionalpolitik i det, og det er som bekendt noget, der får selv gode venner til at ryge i totterne på hinanden, siger Mikkel Faurholdt.

Bombe under regional bustransport

Regeringen risikerer også, at der vil opstå regionale uenigheder og tvister, når det handler om truende nedskæringer i bustransporten på tværs at kommuner og regioner.

– De fleste partier er enige om, at det er noget rod, at der ikke er et regionalt ansvar og kontant indflydelse, hvor man ser ud over snævre kommunale interesser og rammer. Så her er der virkelig god grund til, at man i den nye konstellation tager udfordringerne alvorligt, inden de risikerer at løbe løbsk, advarer Mikkel Faurholdt.

På forkant med grøn omstilling

Den politiske ekspert øjner muligheden for vanskeligheder i transportbranchen, når regeringen skal føre sine klima-ambitioner ud i livet. Han vurderer, at branchen bør fortsætte sin proaktive holdning til den grønne dagsorden.

– Regeringen har bundet sig hårdt op på den grønne dagsorden. Man må og skal levere på området – bl.a. er regeringsgrundlaget meget præcist om, at Danmark skal være CO_2-neutralt fem år tidligere end oprindeligt vedtaget, allerede i 2045.

– De brancher, der gerne selv vil have hænderne på rattet og ikke blive løbet over ende af politiske krav og regler, skal virkelig kende deres besøgstid. Kommer man selv med løsninger, der tilfredsstiller de politiske krav, er man ofte bedre stillet, end hvis regeringen og Folketinget selv går i gang med lovmøllen og hårdere krav, konstaterer Mikkel Faurholdt.

Hans umiddelbare analyser er, at dynamikken i SVM-regeringen kan være med til at dæmpe kravene, når der skal udstikkes retningslinjer for lovgivningens klimakrav.

Men hvis man vil sit eget bedste, gør brancherne sig selv en tjeneste ved at være et skridt foran.

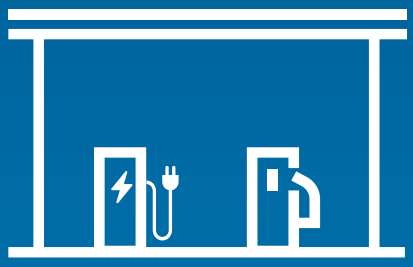
– Jeg tror, at balancerne i regeringen vil gøre, at kravene til de forskellige brancher bliver tålelige. Men særligt landbruget og transportområdet gør klogt i at indstille sig på nye tider – og på selv at bidrage med reelle løsninger, hvis de vil undgå at møde mere kontante krav, end de umiddelbart bryder sig om, lyder vurderingen fra Mikkel Faurholdt. •

Om Mikkel Faurholdt

Uddannet journalist, tidl. pressechef i Venstre og særlig rådgiver i Finansministeriet.

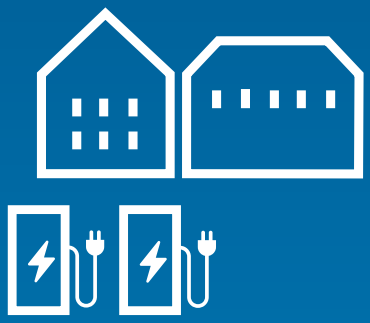
Nu selvstændig lobbyist og kommunikationsrådgiver siden 2012.

Nu kan du også tanke el med Shell Card – både ude og hjemme



Du kan benytte Shell Card til opladning på +9.000 ladepunkter i Danmark hos Shell, Ionity, Spirii, Clever, E.ON m.fl.

Du kan naturligvis også fortsat tanke brændstof med Shell Card på alle Shell, IDS, Q8 og F24 stationer landet over.



Få en komplet ladeløsning til din virksomhed, hvor du kan differentiere elprisen til forskellige brugergrupper, som f.eks. ansatte og gæster.

Og du kan også benytte Shell Card på de ladestandere, som vi leverer.

Du får

Fast rabat og én samlet faktura – uanset om du tanker brændstof eller el.

Kontakt os

Hør mere om mulighederne for en komplet ladeløsning og nye Shell Cards til både brændstof og el.

Telefon **7010 2500**

E-mail **shellcard@dccenergi.dk**

Shell Licensee

DCC energi

Transportordfører Jens Meilvang, Liberal Alliance, 41 år, nyvalgt i Østjyllands Storkreds

Grøn omstilling er en bunden opgave

Af: Carsten G. Johansen ··· Foto: Marie Hald

Liberal Alliances nyvalgte folketingsmedlem Jens Meilvang erkender, at grøn omstilling udgør en væsentlig del af arbejdet i Transportudvalget. Men det må ikke koste danske arbejdspladser.

Jeg er glad for, at jeg har fået mulighed for at blive transportordfører. Det er et område, hvor jeg har stor interesse og faktisk også en del indsigt efter at have været formand for Miljø- og Teknikudvalget i Norddjurs kommune i mere end 10 år. Det er en meget spændende udfordring.

Vi må se i øjnene, at transporterhvervet spiller en vigtig rolle for at lykkes med den grønne omstilling, som er en bunden opgave for os politikere. Jeg synes, det er spændende at være med til så stor en opgave, men jeg må samtidig gøre klart, at jeg kun støtter en grøn omstilling, der foregår uden tab af danske arbejdspladser.

Jeg vil i særlig grad have fokus på bustrafikken i landdistrikterne, for jeg ved, at den er svært udfordret i disse tider.

Busserne er en livsnerve for mange af beboerne i mindre landsbysamfund, så vi skal finde holdbare løsninger. Det kan være, vi skal af med de blå busser, som nogle steder kører rundt med kun én eller to passagerer ad gangen. Det vil tiden vise.

Jeg tror, at flexordninger kan være en del af løsningen på bustrafikken i landdistrikterne. Men samtidig har jeg hørt mange gange, at borgerne har svært ved at forstå de muligheder, flexordningerne giver dem. På min hjemegn alene er der tre forskellige flextilbud; flextrafik, flextur, flexbus. Det er ikke let at få overblik over, hvis der ikke foreligger en klar plan og en klar formidling.

Jeg ved, at man allerede arbejder med nytænkning om flex- og bustrafik lokalt, og det er naturligvis rigtig positivt.

Men jeg tror på, at vi kan hjælpe dem her fra Christiansborg, så jeg forventer bestemt, at det kommer på dagsordenen i Transportudvalget som noget af det første.

Som jeg nævnte, er jeg forberedt på, at den grønne omstilling også får en temmelig fast plads på den transportpolitiske agenda, og på betingelse af at det ikke koster på erhvervet, er jeg åben for at diskutere alt for at opnå et resultat på det område.

I transporten ved jeg bl.a., at taxibranchen er godt i gang med den grønne omstilling, og det har jeg stor respekt for. Vi skal støtte op om de løsninger, som sættes i gange hos erhvervet selv, fordi de har den største indsigt i det område, hvor de driver deres forretning. •

Transportordfører Jette Gottlieb, Enhedslisten, 74 år, tidligere i Folketinget i perioden 1994-2001 og igen fra 2019, genvalgt i Københavns Storkreds

Staten skal bidrage til billigere kollektiv transport

Af: Carsten G. Johansen ··· Foto: Steen Brogaard

Jette Gottlieb lægger vægt på, at danskerne har mulighed for at bevæge sig rundt overalt i landet. Tog står øverst på hendes liste, men hun anerkender også betydningen af bustransport – når cyklen kan komme med.

Vi er et udvalg med mange nye medlemmer, så jeg vil forsøge at bruge min politiske erfaring til at få nogle af vigtige ting på dagsordenen, som har været lidt forsømt. Det gælder ikke mindst Togfonden.

Jeg er klart tilhænger af, at der skal være et fintmasket net for persontransport over hele landet. Det betyder ikke mindst, at forbindelse mellem de store byer skal være i orden, og det bliver den bedst med togtransport. Tog er blevet nedprioriteret i en lang periode i Danmark, og det, mener jeg, er helt forkert.

Et andet hjerteområde for mig handler om, at billettaksterne på kollektiv transport har oplevet en dramatisk stigning.

Det er en skandale, simpelthen! Jeg mener, at staten skal bidrage, så billet til kollektiv transport er så billig, at det modsvarer transport i personbil.

Togtransport og takster er min højeste prioritet på transportområdet.

Det ligger også i Enhedslistens program, at vi vil presse på for den grønne omstilling. Jo flere, der benytter kollektiv trafik, jo bedre for den grønne omstilling. Derfor vil jeg også arbejde for bustrafikken både i byerne og i landdistrikterne.

De nedskæringer, som er stillet i udsigt for busruter i landdistrikterne, kræver politisk handling.

Der er brug for, at vi på Christiansborg bidrager til at støtte de rette løsninger for den kollektive bustrafik. Vi skal finde ud af, hvordan man kan planlægge sig bedre ud af udfordringerne i bustrafikken. Om vi skal bruge flere minibusser, eller om løsningen findes et andet sted, ved jeg endnu ikke.

Men der MÅ være en måde at planlægge sig ud af nogle problemer. Hvis sådan en omlægning kræver en overordnet passageranalyse, skal det ikke være en økonomisk byrde for trafikselskaberne. En analyse bør betales af staten, så vi sikrer, at den giver svar på alle de spørgsmål, vi måtte have.

Ved bustrafik skal der være minimumskrav om, at busserne kan transportere et antal cykler med. Det er uhyre vigtigt, at borgerne på en tilgængelig måde kan kombinere cyklen med bus- og togtransport.

Hvis kollektiv trafik skal have værdi for borgerne, så det bliver et aktivt tilvalg, kræver det overordnet politisk motivation. I dag er det alt for nemt og billigt at vælge bilen i stedet for kollektiv transport.

Hvis vi skal sikre en regularitet og sammenhæng i den kollektive transport, skal det planlægges fra centralt sted. Som systemet er i dag, mangler der drivkraft til at koordinere køreplanerne mellem de forskellige regioner. Det bør vi lave om på. •

”Når man nedlægger ruter eller begrænser kørslen i krisetider, kan det tage mange år at genvinde de kunder, man taber.”

Lars Berg, direktør i Sydtrafik

Der findes et alternativ til salami-metoden

Af: Thomas la Cour ··· Foto: Sydtrafik & Vejle Kommune

Inflation og høje brændstofpriser har fået mange kommuner til at skære i den kollektive trafik. Men ikke i Vejle. Her har man valgt at holde fast i svære tider.

Hvis udgifterne stiger, og indtægterne ikke følger med, er det helt naturligt at finde sparekniven frem. Når trafikselskaberne beder om flere penge som konsekvens af de stigende brændstofpriser, er den mest forudsigelige reaktion, at kommunerne vælger at skære i den kollektive trafik. Det kan ske ved at nedlægge ruter eller begrænse kørsel i de tidsrum, der har færrest kunder.

Men det er en reaktion, der ikke lønner sig i det lange løb.

– Når man nedlægger ruter eller begrænser kørslen i krisetider, kan det tage mange år at genvinde de kunder, man taber. Hvis kunderne først oplever, at den kollektive trafik ikke kan løse deres transportbehov på tilfredsstillende facon, får de andre vaner.

Så køber de måske bil nummer to eller investerer i en elcykel, siger Lars Berg, direktør i Sydtrafik.

Sydtrafik har brugt en del ressourcer det seneste år på at lave sparekataloger til nogle af de 11 kommuner, de servicerer med kollektiv trafik. Men indledningsvist har de gjort en del ud af at undgå besparelserne.

– Vi er overbevist om, at de nuværende problemer med inflation og forhøjede brændstofpriser vil løse sig. Derfor har vi forsøgt at tale ind i kommunernes langsigtede mål for den offentlige trafik. Hvis de kan finde pengene i 2023, slipper de for en skade, det kan tage lang tid at udbedre, siger Lars Berg, der medgiver, at nogle kommuner i forvejen var så hårdt spændt for, at besparelser var uundgåelige.

> *”Kollektiv trafik er noget, rigtig mange gerne vil have som mulighed.”*
>
> Gerda Haastrup Jørgensen (V), formand for Teknisk Udvalg i Vejle Kommune

Holder fast trods ekstraregning

Vejle Kommune har ligesom alle andre kommuner fået en ekstraregning, og overgangen til elbusser har heller ikke været den økonomiske gevinst, de var sat i udsigt. Med elprisernes himmelflugt bliver de nye busser dyrere end budgetteret at holde kørende. Men det har ikke fået politikerne til at ryste på hånden.

– Da udgifterne blev større, og vi endnu ikke har alle vores passagerer retur i busserne, så har vi som alle andre kommuner og regioner en udfordring. Det er let at skære i de tyndt belagte timer og måske også fjerne nogle busser. Men den salami-metode giver bare en dårlig kollektiv trafik på sigt. Derfor har vi valgt at sætte fokus på det, vi har, og undersøge, hvad vi kan gøre for at optimere vores køreplaner, siger Gerda Haastrup Jørgensen (V), der er formand for Teknisk Udvalg i Vejle Kommune.

I stedet har kommunen valgt at gå i dialog med uddannelsesinstitutioner, lokalråd, erhvervsråd og andre interessenter, som samlet kan give et billede af behovet for busruter og afgangstider.

– Vi håber, at dialogen om kollektiv trafik giver mere synlighed, så borgerne bliver mere bekendte med mulighederne og vil bruge det mere. Hvis der er afgange og ruter, som ikke kan tiltrække passagerer, så vil de skulle rettes til. Men vi undgår salami-metoden, siger Gerda Haastrup Jørgensen.

Klimavenlige tiltag

Når kommunen vælger en noget mere tidskrævende og grundig tilgang til de øgede udgifter, hænger det også sammen med en mere overordnet, grøn plan.

– Vi er i gang med et grønt tillæg til vores mobilitetsplan, hvor vi forventer, at kollektiv trafik kan hjælpe med klimaindsatsen samt flytte nogle folk fra biler til cyklen. Planen skal samtidig afhjælpe lidt af den trængselsudfordring, vi har i Vejle. Det er en af grundene til, at vi laver den store indsats.

Vi kan ikke forvente, at kollektiv trafik skal være med til at hjælpe med trængslen i byen, hvis vi samtidig fjerner afgange og ruter, siger Gerda Haastrup Jørgensen.

Hun ser også en udfordring i borgernes tilgang til offentlig transport. Næsten alle ønsker en god dækning, men alt for mange bruger det aldrig eller meget sjældent.

Det kan især mærkes i krisetider som de aktuelle.

– Kollektiv trafik er noget, rigtig mange gerne vil have som mulighed. Men mange bruger det stort set ikke og bliver også irriteret over de tomme busser, som kører på vejene. Den virkelighed er vi også nødt til at forholde os til. Men vi vil bare gerne, hvis vi kan få flere passagerer, så vi kan bibeholde så meget kollektiv trafik, at det reelt er et alternativ til andre transportformer. Det er derfor, vi gør den store indsats for at tiltrække passagerer, siger Gerda Haastrup Jørgensen.

Samarbejdet mellem Intertek og DPT er et godt match

Intertek er nyt associeret medlem af Dansk PersonTransport. De har stor erfaring inden for DPTs brancheforening og glæder sig til samarbejdet med foreningens mange medlemmer.

Af: Trine Fomsgaard Pedersen ··· Foto: Mikkel Østerholm

Intertek er en stor global virksomhed med 45.000 ansatte verden over. De er en totalleverandør, som tilbyder certificeringer, uddannelser og træning inden for en lang række portefølje af standarder; bl.a. ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001, ISO 50001, EN 1090, ISO 3834, KLS med flere.

Et samarbejde mellem Intertek og DPT

Samarbejdet mellem Intertek og DPT er nyt og er ifølge Lars Christensen, som har arbejdet for Intertek i 10 år, et godt match.

– Vi har stort kendskab til denne brancheforening og ser meget frem til samarbejdet. Vores medlemskab falder godt i spænd med DPT, da dets mange medlemmer har behov for vores certificeringsydelser.

Intertek ønsker med medlemskabet at sætte fokus på, hvordan medlemmerne kan optimere og forbedre arbejdet med deres certificeringer i deres virksomheder.

– Vi glæder os til at møde DPTs mange medlemmer til de forskellige medlemsarrangementer, hvor vi kan fortælle meget mere omkring vores værdiskabende audits og -certificeringer, siger Lars Christensen.

Hvad er en certificeringsydelse?

– De mange certificeringsydelser kan være svære at finde rundt i, men de mest almindelige certificeringer inden for bl.a. busbranchen er ISO 9001, ISO14001 og ISO 45001, herunder Kronesmiley ordningen, fortæller Lars Christensen og fortsætter:

– Mange af Dansk Persontransports medlemmer er allerede certificeret, da de ønsker at forbedre sig, og der kan desuden være et krav i udbudsrunder, at virksomhederne har en eller flere ISO-certificeringer. Kort fortalt ønsker vi i Intertek at øge kundernes bevidsthed inden for miljø, arbejdsmiljø og kvalitet gennem vores certificeringsydelser, siger han.

Interteks auditor indgår i en dialog, som målrettet satser på at styrke en virksomhed gennem certificeringsprocessen.

Auditor, din sparringspartner

– Som auditor arbejder man med at kontrollere virksomhedernes ledelsessystem iht. de standarder, som virksomheden har besluttet sig for at lade sig certificere efter, forklarer Lars Christensen og fortsætter:

– Vi ønsker, at vores auditorer gennemfører gode og konstruktive auditeringer, hvor de giver kunderne en masse gode input og forbedringsforslag gennem dialog. Vores opgave er derfor ikke kun at kontrollere. Vi kommer ikke kun med afvigelser, vi kommer også med forbedringsforslag og fungerer som en slags sparringspartner til virksomhederne. Vi har set meget, kender branchen og ved, hvor stor betydning små ændringer kan have for en virksomheds tal på bundlinjen. Derfor ser vi ofte store interne såvel som eksterne fordele ved vores certificeringer, fortæller Lars Christensen og fortsætter:

– Vi glæder os til det fremtidige samarbejde med DPT, og vi glæder os til at dele vores viden og erfaring med de mange medlemmer.

Små ændringer kan have en stor betydning for en virksomheds tal på bundlinjen.

Det tunge EU-bevis

Af: Carsten G. Johansen ··· Foto: Kennett Krebs

Den EU-lovpligtige efteruddannelse for chauffører møder ofte kritik for at være uvedkommende og tung at komme igennem. Er der mon mulighed for, at undervisningen kan planlægges mere fleksibelt?

Hvert femte år skal chauffører på efteruddannelse. Uanset hvor mange andre kurser, de har taget i mellemtiden, skal de have deres EU-bevis på den obligatoriske efteruddannelse.

Det burde egentlig være et kursus, som chaufføren gik og så frem til. Lidt opdatering af viden, lidt hyggesnak med kolleger. Et par dage uden stramme tidsplaner og besværlig trafik.

Desværre får Dansk PersonTransport en del tilbagemeldinger fra chauffører, som har en helt anden opfattelse af deres EU-kvalifikationsbevis-kursus.

– Vi hører ofte, at chaufførerne opfatter kurset som meget tungt at komme igennem, siger formand for Dansk PersonTransport, John Bergholdt.

– Der er meget obligatorisk stof, som næsten er identisk med det, de blev undervist i for fem år siden, da de senest var på kursus. Og mange chauffører ender på kursushold, hvor de ikke har meget til fælles med de øvrige kursister. F.eks. en bybuschauffør, som er på hold med mange godschauffører.

Ikke skabt til skolebænken

Måske er det allermest uheldige ved kurserne, at de foregår som klasseundervisning fem dage ud i én køre. Når man har valgt en karriere bag rattet på landevejen i stedet for en boglig uddannelse, er man sjældent en person, som elsker at sidde passivt bænket fem dage i træk.

– I min virksomhed har vi samarbejdet med AMU-Fyn om at lave nogle kurser, som foregår en halv dag ad gangen. Det har vi været meget tilfredse med, og det har fungeret godt i kombination med chaufførernes arbejdsdag, forklarer John Bergholdt.

Det har f.eks. været chauffører, som mødte på job om morgenen for at køre skolebus. Midt på dagen havde de 3,5 times kursus, og så kunne de nogle gange afslutte dagen med at køre lidt bus igen om eftermiddagen.

Mere relevant ved inddragelse af virksomhed

Også i forhold til indholdet har John Bergholdt et ønske om, at kurserne bliver ændret.

– I dag er tre ud af fem dages kursus 'optaget' af det EU-lovpligtige stof, som nemt kan blive en slags 'højtlæsning for dværge'. Den andel burde skæres ned, så der bliver mere tid til det valgfrie stof.

– Det ville give mulighed for at udvikle på den valgfri andel af kurset, som ville have gavn af en meget mere aktiv

inddragelse af virksomhederne. Jo tættere, man samarbejder med virksomhederne, jo mere relevant bliver indholdet for kursisterne, siger John Bergholdt.

Han kunne godt tænke en fremtid, hvor AMU-skolerne direkte kunne konkurrere med hinanden om at tilbyde målrettede EU bevis-kurser med fokus på eksempelvis tachograf, kørsel med levende dyr eller andre relevante emner, som chaufførerne selv mener, de har brug for mere viden om.

– Det ville løfte efteruddannelsen markant, hvis de enkelte kurser blev udbudt med et annonceret tema, så chaufførerne ville have lyst til at rejse efter det relevante kursus, mener John Bergholdt.

AMU med totalløsning

AMU-Fyn har ofte samarbejdet med Bergholdt.dk om kurser, og uddannelseschef Finn Ravn forklarer, at AMU-Fyn har en målsætning om et højt serviceniveau over for sine kunder.

– Vi tilbyder totalløsning omkring kurser. Vi tager os af tilmeldingsprocessen, vi søger tilskud, og vi overfører tilskudspenge til de relevante modtagere, siger han.

– Samtidig rådgiver vi kunden om, hvilket kursus der passer til den enkelte. På den måde undgår en turistbus-chauffører at komme på kursus med en hel flok, der kører rutebil.

Ud over at rådgive om det enkelte kursus kan AMU-Fyn dog ikke gøre så meget, når det handler om EU-kvalifikationskravene.

Rigide regler for EU-bevis

Reglerne for kursus om EU-bevis er nemlig temmelig rigide, så der er hverken mulighed for at ændre indhold eller format.

– Lovteksten fra EU siger, at kursus skal være syv timer ad gangen. Hvis vi laver det om til to halve dage, kan det ikke godkendes til EU-bevis, forklarer Finn Ravn.

Det samme gælder med indholdet, hvor kursusudbyderen er forpligtet til at undervise tre dage om EU-stof. Det er kun de to sidste dage, der er valgfrihed.

– De kurser, vi har arrangeret for Bergholdt, var med nogle andre emner end EU-kvalifikationsbevis. Men det har alligevel fungeret fint, at vi alle var involveret i udviklingen af det færdige kursus

Påvirke EU-lovgivning

Hos Dansk PersonTransport ærgrer formand John Bergholdt sig over, at hans positive erfaringer med AMU-Fyn ikke kan overføres direkte til andre AMU-centres arbejde med EU-beviset.

– Men så længe EU-kvalifikationskravet er obligatorisk, vil vi forsøge at påvirke forholdene. DPT har mange venner både på Christiansborg og ude i fagforeningerne, og vi må forsøge ad den vej, om vi kan påvirke den stramme EU-lovgivning, siger John Bergholdt.

Valgfriheden er vigtig

Med sit engagement i branchen har John Bergholdt ikke personligt noget imod at være kursist sammen med chauffører, der var valgt andre veje end hans eget vognmandsselskab.

– Jeg har det godt med at mødes med andre chauffører, som kører gods eller andre typer persontransport, end jeg er vant til, siger John Bergholdt.

Når han anbefaler, at chauffører skal kunne vælge mere målrettede kurser, hvor de deltagende har samme baggrund, vil han i samme åndedrag også anbefale en valgfrihed. Så de buschauffører, der ønsker at deltage i undervisning sammen med lastbilchauffører, også har en klar mulighed for dette tilvalg.

– Jeg tror på, at vi skal tænke chaufførfaget bredt, så det er en mere klar mulighed at skifte fra buschauffør til lastbilchauffør til taxichauffør og så videre. Jeg er sikker på, at disse valgmuligheder kan give nogle mere glade chauffører.

– Glade chauffører bliver længere i faget og længere på arbejdsmarkedet, hvor vi har brug for dem, siger John Bergholdt.

Vognmanden kan bede om mere fleksibilitet

Uddannelseskonsulent hos Transportbranchens uddannelser (TUR) understreger, at vognmænd og chauffører har større mulighed for at individualisere efteruddannelsen, end de måske selv tror.

Når du kigger på listen over udbudte efteruddannelser med EU-kvalifikations-kravet, ser det temmelig ensartet ud. Alle erhvervsskoler har et standardtilbud – så hvorfor skulle vognmanden ikke vælge det første, det bedste AMU-center lige rundt om hjørnet?

Det kan der være mange gode grunde til, forklarer uddannelseskonsulent hos TUR Johnny Bengtson.

– Der er faktisk udmærkede muligheder for at præge både afholdelsen og indholdet, hvis chauffør eller vognmand går i dialog med skolen. Der er mulighed for at præge indholdet, og der er mulighed for f.eks. at lægge kursusdagene på fem mandage, hvis det passer godt med virksomhedens arbejdsuge, siger Johnny Bengtson.

Udfordringen er muligvis, at chaufførerne ikke er motiverede for at tage kurset i en anden by eller en anden landsdel. Men lidt rejsetid kan betyde, at kurset bliver meget mere motiverende.

– Hvis kurset er mere målrettet mod de opgaver, som chaufføren løser i det daglige, vil det altid være mere motiverende for kursisterne. Ved at tage en snak med en eller flere af de godkendte kursusudbydere får vognmanden et bedre indtryk af, hvad der kan lade sig gøre, lyder Johnny Bengtsons anbefaling.

EU-kvalifikations-kravet

Fem dages efteruddannelse, som chauffører skal gennemføre hvert femte år.

Uddannelsen har tre dele:

- Obligatorisk del (to dage) handler bl.a. om lovgivning, energirigtig kørsel og andre generelle emner
- Branchespecifik del (to dage) er for personkørsel opdelt i tre temaer; turist, rute og flex
- Valgfri del (en dag) – skolen vælger et emne fra den omfattende liste på Færdselsstyrelsens website

EU-lovgivning kræver, at undervisningen udbydes i hele dage. De fem kursusdage skal ligge inden for samme 12 måneders periode. Der er ikke noget formelt krav om, at de ligger inden for samme uge.

KUNDE: Tømrermester Troels Hansen A/S – 83 ansatte
PRODUKT: TDC Erhverv One+ 5G-mobilabonnementer m. professionel omstilling

TDC Erhverv

5G
hastighed i hele landet

Godt forbundet på Danmarks bedste mobilnet

For mange af os er mobile devices uundværlige arbejdsværktøjer.
Vi er mere tilgængelige, når vi kan tage kontoret med os.

Hos os får I:

- Abonnementer på Danmarks bedste mobilnet med lynhurtig 5G hastighed
- Mobilabonnementer, der løbende kan tilpasses, så de altid matcher jeres behov
- Mobilt bredbåndsabonnementer med 5G-router, så I altid har det bedste net med jer

Læs mere på **tdc.dk/bedstemobilnet**

TDC Erhverv – til hele Danmarks små og mellemstore virksomheder

Danmarks bedste mobilnet TDC NET

Taxavognmand Khaled Elyoussef elsker sit job:

”Mine passagerer er som familie for mig”

I 16 år har han kørt børn i skole, ældre til genoptræning og borgere fra A til B, og på denne aften, hvor jeg møder Khaled Elyoussef i Odense, har han kørt en flok forretningsfolk til middag. Seks timer senere skal de køres retur til Næstved.

Af: Anne Mette Thrane ··· Foto: Anne Mette Thrane

– Jeg elsker at være i kontakt med folk og at hjælpe dem, fortæller han.

Og der er ingen tvivl om, at kunderne også er glade for Khaled – måske på grund af hans humor, måske hans hjælpsomhed eller høje serviceniveau – for han er ikke typen, der springer over, hvor gærdet er lavest.

– Min far har lært mig, at hvis du gerne vil have det godt, skal du knokle for det. Han har lært mig, hvordan man er forretningsmand, fortæller Khaled og fremhæver et eksempel:

– Jeg kom for at hente en ældre dame. Og selv om hun som sædvanlig havde fået besked en time før, jeg kom, så var hun slet ikke klar. ”Kan du hjælpe mig med jakken?” spurgte hun. ”Ja, hvor er den?” - ”Den sorte i garderoben.” Da jeg åbner garderobeskabet, var der seks jakker. ”Hvilken jakke?” - ”Bare tag én.” Derefter spørger hun efter sko, efter briller, nøgler, stok. Jeg gjorde det hele lynhurtigt, og da vi er på vej ud ad døren, og hun holder mig under armen, siger hun: ”Hov – prøv lige at se en stor opvask.” Men der satte jeg alligevel en grænse: ”Nu stopper du, jeg vasker ikke op. Nu skal vi ud at køre,” siger Khaled og griner.

Humoren bruger han gerne enten som en medspiller for den gode dialog eller som lynafleder.

I den første tid i Danmark oplevede Khaled indimellem, at nogle mennesker kunne komme med dumme kommentarer, fordi han var udlænding. Men dem fik han hurtigt afledt med sin humoristiske tilgang til livet.

– ”Jeg har ikke bestilt sort taxa”, kunne folk måske finde på at sige. Så sagde jeg: ”Min taxa er ikke sort, den er blå,” siger Khaled og griner.

I dag bliver han altid taget godt imod af sine passagerer, og efter 16 år med taxakørsel i Næstved kender kan rigtig mange mennesker i byen.

Personlig kontakt til kunderne

Khaled elsker den tætte kontakt og dialog, han har med passagerne – ofte på daglig basis. Hans yndlingspersoner er ældre mennesker og børn, og dem yder han tydeligvis gerne ekstra god service overfor. Det kan være at hjælpe børnene med sikkerhedsselen, følge de ældre fra deres hjem og ud i taxaen, eller at lytte til deres små og store tanker om livet.

Han mener selv, at evnen til at tale med andre mennesker har været en fordel for ham og givet ham lærerige erfaringer.

– Jeg har lært mange ting: Hvordan man skal være tålmodig med ældre mennesker og småbørn. Man skal lytte til folk, ikke fortælle om de har ret eller ej, for kunderne har altid ret, siger han.

Mange forskellige jobs i Danmark

Før jobbet som taxachauffør arbejdede Khaled bl.a. som opvasker, restauratør, rengøringsassistent og som udbringer af mad.

– En uge eller to, efter at vi var kommet til Danmark, havde jeg mit første job. Det havde vi alle sammen i min familie.

”Jeg glæder mig altid til at tage på arbejde, når jeg står op om morgenen”

Det var Khaleds lillebror, der fik ham ind i taxabranchen i 2006.

– Min bror elskede sit job, og det taxaselskab, han kørte for, havde brug for en, der kunne køre en ekstra vogn. Så jeg tog erhvervskørekort, og så startede jeg som chauffør hos de flinkeste mennesker.

Jobbet som chauffør faldt rigtig fint i tråd med Khaleds snakketøj og hang til eventyr, og siden 2006 har det ikke været nødvendigt for Khaled at skifte branche.

– Jeg glæder mig altid til at tage på arbejde, når jeg står op om morgenen. Som taxachauffør ved man aldrig, hvor meget man kommer til at tjene – og hvor man skal køre hen, altså udover de faste ruter. Det kan jeg rigtig godt lide.

En fremtid som taxachauffør

De ældre, som han kører med, vil gerne snakke, og de fortæller Khaled meget personlige ting. Den tillid, som de viser ham, betyder rigtig meget for ham.

– Mine passagerer er som familie for mig. Når du kører med de samme personer hver dag, så kommer du tæt på dem. Og jeg har grædt mange gange for de ældre mennesker, som jeg har kørt med, siden jeg startede, er alle sammen døde. Det er svært, og det gør ondt, siger han.

Efter at have været chauffør i 11 år, startede han som vognmand hos Næstved Taxa i 2017, og i december 2021 besluttede han sig for at købe sin egen el-bil.

– Det er fremtidens bil. Og jeg er meget taknemmelig for al den støtte, jeg mærker hos Næstved Taxa for at køre el-bil, siger han.

De mange timers ventetid i Odense den aften, mens hans kunder var til forretningsmiddag, kunne således udover snakken med mig, bruges på at få ladet bilen op, så den var klar til at køre retur til Næstved senere på aftenen.

Det er tydeligt, at han med glæde sidder og venter på at servicere sine gæster igen.

Og der er ingen tvivl om, at jobbet som taxachauffør passer Khaled rigtig godt.

– Jeg har det godt i taxaen. Jeg har ikke lyst til at lave noget andet. Jeg glæder mig til at gå på arbejde hver dag. Vi skal ikke alle sammen være ingeniører, siger Khaled og smiler.

Om Khaled Elyoussef

Kom til Danmark som 17-årig i 1993 som statsløs palæstinenser fra Libanon

Startede som chauffør i december 2006 hos Næstved Taxa

Vognmand i 2017 hos Næstved Taxa

Købte sin egen el-bil fra december 2021

Har en kone og tre børn

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 - Miljø-rigtigt 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

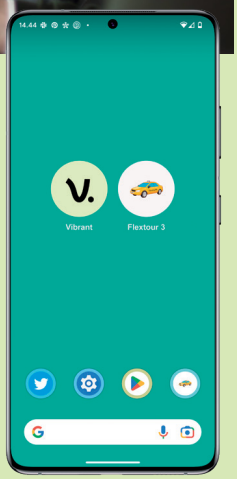
stroco
MOBILE HEATING SOLUTIONS

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

Opfyld lovkrav om kontaktløs betaling

Få FlexTour app og Vibrant betalingsapp på samme enhed, så har du alt du skal bruge fra bestilling til betaling.

Scan QR koden og se mere



vibrant Partex Data

Tag dine gæster med på shoppingtur i BorderShop

Giv dine gæster en shoppingoplevelse i BorderShop. Mere end 60 daglige afgange – og åbent alle ugens dage.

Book overfart og mad ombord:
grupper@scandlines.com
eller læs mere på
scandlines.dk/bus

Scandlines BorderShop

Af: Anne Mette Thrane ··· Foto: Privat

Busturisme kan stå overfor en revival

Krisen kradser - også i branchen for persontransport. Men krisen og klimadagsordenen rummer samtidig et potentiale. En fodboldtur til Verona er et meget godt billede på, hvordan den enkelte buschauffør spiller en rolle for at udnytte den mulighed.

Der er løbet en del vand i åen, siden sognepræst Ejlif Krogager i sommeren 1950 sendte det første hold solhungrende danskere med bus til Spanien. Danskerne betalte gladelig for en tur til Mallorca, der tog 36 timer med bus og båd. Siden kom Simon Spies ind på scenen, og fra 1960'erne foregik de fleste ferierejser til fjerne destinationer med fly. Rejseselskaberne chartrede hele fly til kunderne, og charterferien var født.

I dag er det nok de færreste, der vil acceptere tre døgns transporttid for en uge på Mallorca. Men når et stigende antal danskere viser interesse for togrejser til eksempelvis Italien, vidner det om et nyt potentiale for busturismen. Det er blevet in at have tid.

Klimadagsordenen har fået nogle til at søge alternativer til flyrejserne. Det accepteres i stigende grad, at selve rejsen også er en del af ferien. Selve rejsen er også en oplevelse.

Yngre har fået øjnene op for busrejsen

Samtidig kan valget af fjerne rejsemål rumme en god portion vanetænkning. Nogle danskere er begyndt at få øje for, at en ferierejse ikke nødvendigvis behøver gå mere end 1.000 km væk, før der er bedre vejr og gode oplevelser i vente.
Hos VIKINGBUS mærkes tendenserne ganske klart.

– Vi mærker en større interesse for busproduktet både på grund af prisen, men naturligvis også på grund af miljøet, siger Henrik Nymark, der er regionschef i VIKINGBUS.

Han oplever især en voksende interesse blandt de yngre kunder.

– Mange har opdaget det nære i Europa i stedet for lange flyrejser ud i verden. Der kan bussen bedre klare sig og miljømæssigt har vi en mega fordel. Det er mest de unge, som har set mulighederne i busrejser, siger Henrik Nymark.

De unge har sikkert heller ikke minder om ukomfortable, nedslidte busser fra 70'erne. Mange rejsende, der er født før 1980, kunne med fordel opleve, hvor komfortable moderne turistbusser kan være.

Et servicefag

– Klimadagsordenen kan vække interessen for busrejserne, men hvis det skal være mere end en kortvarig tendens, kræver det en særlig indsats. En indsats, der især bæres af den enkelte buschauffør, mener Søren-Nils Kähler, der er chauffør hos VIKINGBUS i Vejle:

– Jeg har altid ment, at vi kører for dem, der sidder i bussen. Det er jo ret enkelt: Hvis de ikke havde valgt os, havde vi ikke opgaven. Så når det er dem, der betaler min løn, skal jeg også være servicemindet. Jeg arbejder i et servicefag, siger han.

Han modtog sammen med sin kollega Benjamin ros i store mængder, da de i efteråret havde fragtet knap 80 fodbolddrenge og -piger med trænere til Veronacup i Italien.

Rosen kan læses på Stavtrup IF's Facebookside. En forælder skriver: "Sådan, drenge. Søren og Benjamin er bare buschauffører på den allerbedste måde", mens en af fodboldpigerne kærligt skriver: "Vi elsker Søren og Benja!"

De to greb også opgaven an på deres egen måde. Det var ikke en rutineopgave, hvor kunderne skulle fra A til B og tilbage til A.

– Jeg opfatter mig selv som en del af holdet, når jeg kører sådan en tur. Jeg forbereder mig, så jeg kan fortælle lidt undervejs om de ting, vi kommer forbi. Da vi kom frem, deltog vi på sidelinjen og heppede med. Det betød også, at forældrene bød på en øl på campingpladsen om aftenen. Det var en fornøjelse, siger Søren-Nils Kähler.

Busrejser giver flere oplevelser

Han var begejstret for at mærke, hvordan hans engagement smittede af og lukkede ham ind i fællesskabet.

– De var virkelig en fornøjelse at køre med. Så supersøde og hensynsfulde over for hinanden. Hvis en af dem var ved at blive køresyg, blev sædet forrest ovenpå straks ledigt, siger Søren-Nils Kähler.

De 1.600 km hver vej blev tilbagelagt i god ånd. – Det er da langt, men jeg vil altid foretrække busrejse frem for personbil eller fly. For vi holder jo pauser undervejs. Du kan godt strække ben, og du ser og oplever bare langt mere på selve turen, siger Søren-Nils Kähler.

Han bestyrer almindeligvis en af VIKINGBUS' dobbeltdækkere, så han kører ofte med efterskoleelever. Han kan godt forestille sig, at der kan blive flere af den kundegruppe i de kommende år.

– Hvis årsudflugten plejer at ske per fly, kan man godt tænke, at både priser og de unges klimabevidsthed kan presse dem til at finde en destination, der kan nås med bus, siger Søren-Nils Kähler, der vil glæde sig til at give flere unge mennesker gode rejseoplevelser med bus.

Steffen Harbirk fik juridisk rådgivning og sparede penge:

”Det er det bedste samarbejde, jeg har haft med en advokat”

Af: Anne Mette Thrane ··· Foto: Privat

Som medlem af Dansk PersonTransport har du en lang række fordele. En af dem er gratis juridisk rådgivning til dig som medlemsvirksomhed, hvis du står i en svær situation, hvor du har brug for sparring.

Hos Harbirk's Bustrafik Aps oplevede vognmand Steffen Harbirk, at de stod med en kæmpe regning og en uforståenhed overfor en kommunes behandling af dem i en sag, hvor Steffen Harbirks firma på grund af sygdom ikke kunne levere kørsel i det omfang, der var aftalt i kontrakten.

Det var sommeren 2022, corona fyldte igen en del i samfundet, og Harbirk's Bustrafik havde problemer med at skaffe chauffører bl.a. på grund af sygdom og havde derfor udfordringer med at levere den kørsel, som var en del af rammeaftalen med kommunen.

– Vi kom ind i juli, hvor vi fik akut personalemangel på grund af Corona, ferie og anden sygdom. Jeg afsøgte alle muligheder for hjælp af kollegaer, men alt var umuligt, fortæller vognmand Steffen Harbirk.

Opkrævning på mange tusind kroner

Steffen Harbirk meddelte kommunen, at de i juli måned på spidsbelastningstidspunkterne (klokken 9-10 og 15-16) ikke kunne levere kørsel som aftalt i kontrakten - men, at der var ledig kapacitet til kørsel på alle andre kørselstidspunkter.

– Jeg havde egentlig forventet, at vi bare kunne snakke om det og finde en løsning på samme måde, som når kommunen selv havde problemer, men meget hurtigt blev der taget kontakt til indkøbsafdelingen i kommunen, fortæller Steffen Harbirk og fortsætter:

– Der blev kigget på de juridiske rammeaftaler, og beslutningen, der blev truffet, var meget hård. Hver dag skulle vi melde ud, i hvilket omfang vi kunne dække kørslen. Senest klokken 11 dagen før, ville de vide, hvor meget vi kunne køre. Kommunen havde deadline for kørselsbestilling klokken 14, så det var umuligt for os at kende kørselsomfanget allerede klokken 11.

Selvom Steffen Harbirk forsøgte at levere al den kørsel, hans firma kunne dække, oplevede han ingen imødekommenhed fra kommunens side. Tværtimod modtog han en opkrævning på bod fra kommunen på 20 dage gange 3.000 kroner for den manglende kørsel i sommeren.

Derudover krævede kommunen også betaling for dækningskøb på kørsel købt hos en anden leverandør for et samlet beløb på ca. 343.000 kroner – et beløb, der var 3,8 gange større, end det beløb, som kommunen skulle have betalt Harbirk's Bustrafik for at køre kørslen i kontrakten.

– Jeg følte mig trådt på og var ked af, at vi blev behandlet sådan her, fortæller Steffen Harbirk.

Hjælp til det juridiske

Steffen Harbirk kontaktede Dansk PersonTransport for at bede om juridisk rådgivning, og hurtigt blev han henvist til Torkil Høg fra BACH Advokater.

Steffen Harbirks gode råd

Tjek din kontrakt grundigt igennem, inden du skriver under, og vær opmærksom på, om der kan være udefrakommende ting som f.eks. corona eller stigende brændstofpriser, som du skal tage højde for i prisen.

Hvis du bliver ringet op om akut hjælp med kørsel, så tilbyd din hjælp, hvis du kan, men til en pris, som du kan være bekendt overfor dem, der skal betale erstatningskørsel.

Som kommune har du pligt til at omkostningsbegrænse kørslen mest muligt, så undersøg grundigt mulighederne for erstatningskørsel og få en pris, inden du bestiller.

Ræk ud til BACH Advokater, hvis du har brug for juridisk sparring.

– Jeg tænkte, at det var rigtig godt at have en at spare med om det her. Jeg kender godt måden, det foregår på i indkøbsafdelinger. Så det er godt med en, der er nede i det juridiske, og det ville jeg gerne bruge lidt ressourcer på, fortæller Steffen Harbirk.

Hvordan oplevede du, at BACH Advokater kunne hjælpe?

– Jeg havde en god snak med Torkil Høg, som var hurtig på tangenterne. Han var lynhurtig til at skrive, hvad kommunen skulle kigge på og forholde sig til. Det kørte godt derudaf, fortæller Steffen Harbirk.

→

Efter at BACH Advokater havde været inde over sagen, endte det med at kommunen gik ned i deres krav.

– Vi fik sluttet det af på en rigtig fin måde. Det er det bedste samarbejde, jeg har haft med en advokat, siger Steffen Harbirk.

Andre kan lære af sagen

Advokat Torkil Høg, som bistod Steffen Harbirk med det juridiske, var glad for at kunne hjælpe Harbirk's Bustrafik Aps, selv om de dog ikke vandt sagen.

– Det, vi kunne hjælpe med, var at prøve at få det beløb ned, som kommunen havde krævet.

Det kunne ikke betale sig at gå i retten med sagen.

– Det giver ikke mening med en retssag, for tit er det jo sådan med retssager, at det ofte bliver dyrere, end det krav, der egentlig er stillet. Men i denne situation lykkedes vi med - via dialog med kommunen - at få beløbet ned ift. det oprindelige krav fra kommunen, fortæller Torkil Høg.

En meget vigtig lektie i denne sag, som andre kan have gavn af, er, at det er vigtigt at kigge sig godt for, inden man underskriver en kontrakt med ordregiver, opfordrer Torkil Høg.

– Der er ganske ofte meget byrdefulde vilkår i offentlige kørselskontrakter – f.eks. om, at leverandøren både skal betale bod og erstatning oven i hinanden.

Og der er ikke meget at gøre i forhold til sådanne vilkår, når der først er underskrevet en kontrakt, siger han.

Kommunen var nødt til at købe anden transport med meget kort frist, men de kunne godt have gjort mere, mener Torkil Høg.

– Vi kan ikke se, at kommunen har gjort noget nævneværdigt for at holde omkostningerne nede eller for at begrænse deres tab ved dækningskøb, og det er kritisabelt. Man har altid pligt til at forsøge at begrænse sit tab, siger han.

Hvordan kan andre gøre brug af ordningen?

BACH Advokater giver adgang til juridisk sparring især i forhold til kørsel, offentlige kontraktforhold og udbud.

– Vores ordning er, at vi stiller os til rådighed uden honorar med op til 30 minutters juridisk rådgivning til medlemmerne af DPT. Samtidig tilbyder vi et reduceret honorar samt honorarmodeller og rabat på faste opgaver for medlemmer, slutter Torkil Høg.

UDVALGTE MEDLEMS-FORDELE

Advokatbistand

Arbejdstøj

Brændstof

Dæk

Forsikring

Partnerskabs-arrangementer

Reparation og skift af ruder

Seværdigheder og spisning

Se mere på **danskpersontransport.dk**

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

Nostalgi-hjørnet

IC-Bus

1

2

3

4

Det fik ikke samme holdbarhed som X-Bus, da to østdanske trafikselskaber etablerede IC-Bus. Det eksisterede nemlig kun godt fem år.

I juni 1991 introducerede DSB sit nye Intercitytogssystem baseret på IC3-tog. Det inspirerede Vestsjællands og Storstrøms Trafikselskab til samme år at etablere IC-Bus. Det var gennemgående busruter med forbindelse til IC-togene, kørt af komfortabelt indrettede busser i tydeligt design.

Udvendigt var busserne hvide med blåt skærf. Indvendigt var farverne tilpasset IC3-togenes. Samtidigt var der adgang til kaffe og dagens aviser lige som i IC-togene. Det var en service, man skulle betale ekstra for. Først kr. 16,- siden faldt gebyret.

I første omgang åbnede man to ruter fra IC-togene i Slagelse henh. Ringsted og ud på Stevns og Møn. Sidenhen blev den allerede eksisterende rute 800 Odense-Rudkøbing-Nykøbing F del af IC-Bus.

Den fik endvidere en fødelinje, IC-Bus 823 Præstø-Vordingborg-Maribo-Rødby Færge.

IC-Bus gav imidlertid ikke den ønskede passagertilvækst. Kun få af passagererne steg om til IC-togene. Den ekstra service bortfaldt derfor i 1995, og i 1996 nedlagdes IC-Bus helt. Linje 800 fortsatte derefter som almindelig gennemgående busrute frem til 2010. Derefter etablerede John's Turistfart en privat rute på strækningen. •

1. *Møns Omnibusser kørte IC-Bus 808 Slagelse-Næstved-Præstø-Stege. Man begyndte med et par brugte Leyland-DAB ombygget med turistbus-vindspejl og nyt interiør.*

2. *Larsen Ringsted kørte IC-Bus 841 Ringsted-Haslev-Fakse-St. Heddinge og indsatte denne nye DAB-Silkeborg med alternativt sort skærf.*

3. *STS og Fyns Amts rute 800 Odense-Rudkøbing-Nykøbing F etableret i 1985 blev siden indlemmet i IC-Bus. Hertil anskaffede Lollandsbanen to nye Volvoer med Aabenraa-karrosseri i 1992. Her ses den ene af dem.*

4. *IC-Bus 823 Præstø-Vordingborg-Maribo-Rødby Færge oprettedes som fødelinje til IC-bus 800. Her ses en til opgaven om-malet Scania/DAB fra Møns Omnibusser.*

Tekst: Lars Ersgaard, redaktør på Bushistorisk Selskabs medlemsblad 'Busbladet'.
Billeder: Lars Ersgaard.

VBI GROUP

2 stk. Mercedes 515 CDI

Klar til opbygning efter dine ønsker. Interesseret? Ring og hør nærmere!

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

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

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

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

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

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

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 , tlf. 91 89 79 00
pelle.jensen@soderbergpartners.dk

Kundechef / Partner
Niels Paaske, tlf. 92 44 11 01
niels.paaske@soderbergpartners.dk

Söderberg & Partners

Mobilitet

Nr. 1 / februar 2023

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 6. april 2023.

Forsidebillede
Adobe Stock

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

MG 32017

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