

Mobilitet..

DIT MAGASIN OM ERHVERVSMÆSSIG PERSONTRANSPORT

05

Oktober 2023

Bus på bestilling

I Faxe kan du bestille bussen, når du har brug for den

Taxi skaber trykthed i natten

Chaufføren kørte gratis med en kunde – og får ros af sin chef

Børn og unge skal redde kollektiv transport

En ny generation skal lære at holde af de fælles transportformer, som mange af deres forældre har svigtet.



Kollektiv trafik | Offentlig kørsel | Turistbussen | Taxi

Dansk PersonTransport

HESSEL BUS

Nye 2024 lagerbusser

Lageret er blevet fyldt op i Køge og Nørre Snede, med spritnye lagerbusser.

Vi kan tilbyde et bredt udvalg af modeller, bl.a.:

- Mercedes-Benz Tourismo L, 3 & 4 Stjernet
- SETRA 517 HDH fuldt udstyret, 4 stjernet
- SETRA 531 DT – Dobbeltdekker, 3 stjernet

Ring 5637000 eller kig forbi og lad os tage snak!

Det er på tide, at vores politikere hopper med på bussen!

Det er ikke usædvanligt, at vi ser forskellige politikere og beslutningstagere, der står klar til at prædike om vigtigheden af god, pålidelig og bæredygtig kollektiv transport i vores samfund. Lad mig sige det klart: Vi kunne ikke være mere enige med jer.



Alligevel spørger jeg mig selv, hvorfor vores politikere så ikke prioriterer busser, taxi og flextrafik højere, når pengene skal fordeles, og der skal prioriteres i budgetterne.

Her mødes vi i stedet ofte med krav om besparelser, fordomme og en mangel på forståelse for den afgørende samfundsmæssige rolle, som de danske persontransportvirksomheder spiller hver eneste dag.

Hvorfor er der denne kløft mellem ord og handling? Måske er det, fordi vores politikere ikke bruger den kollektive transport nok selv. Måske har de mistet forbindelsen til de mange danskere, der er dybt afhængige af kollektiv transport for at få hverdagen til at fungere. Måske er det på tide, at både persontransportvirksomheder og trafikskaberne griber i egen barm, tager et ansvar, og at vi spørger os selv, om vi skal blive bedre til at fortælle vores politikere om alt det positive, som vores branche bidrager med til det danske samfund?

Jeg mener, vi skal ranke ryggen og stolt få formidlet de utallige gode historier fra DPTs medlemsvirksomheder, som hver dag forbinder danskerne og holder hjulene i samfundet i gang. For eksempel ved vi, at persontransporten spiller en afgørende rolle i den grønne omstilling, som mange politikere betegner som den vigtigste dagsorden. Alligevel ser vores beslutningstagere ud til kun at drømme om nattog gennem Europa, selvom de har en mere fleksibel og økonomisk fordelagtig grøn løsning lige foran sig, nemlig bussen.

I en verden, hvor alle råber højt og kæmper for flere ressourcer til deres sager, risikerer kollektiv transport at blive overset i kampen om prioritering af skoler, ældrepleje eller normeringer i daginstitutioner. Lad os minde vores politikere om, at kollektiv transport også udgør velfærd og kritisk infrastruktur for mange danskere.

For politikerne glemmer de 1,2 millioner familier uden bil. Og de glemmer også de unge og ældre, for hvem kollektiv transport er både livsnerven og adgangsbilletten til samfundet.

Det er måske værd at bemærke, at flertallet af politikere på Christiansborg befinder sig i aldersgruppen 30-60 år, som i øvrigt er den gruppe, der benytter kollektiv transport mindst. Er det muligt, at vores landspolitikere betragter kollektive transportløsninger som noget for 'de andre,' og derfor undervurderer det, når beslutningerne strammes i forhandlinger om, hvad statens midler skal benyttes til?

Alt tyder på, at der skal komme politisk og økonomisk støtte fra øverste politiske instans for at gøre en reel forskel i en tid, hvor kommuner og regioner må tømme deres lommer for at opretholde et minimalt niveau af kollektiv transport.

Når det er sagt, kan der stadig gøres noget for at vende udviklingen i de enkelte kommuner. I Guldborgsund Kommune er de for eksempel i gang med at vende bøtten ved at opfordre borgerne til at tage bussen. Hvis alle borgere kører én tur om måneden, kan det næsten dække hullerne i budgettet her.

Lad os give vores folketingspolitikere den samme invitation. Handling taler ofte højere end ord. Hvis beslutningstagerne var hyppige passagerer i bussen, flexbilen og taxien – også i landdistrikterne – kunne de måske bedre se, hvorfor den kollektive transport er så vigtig at bibeholde og styrke. ●

God læselyst!



Michael Nielsen
Adm. Direktør / CEO

Indhold.05

MILJØVENLIG MOBILITET

FROGNE
– Part of the KFA Group



8 Børn og unge er fremtidens passagerer

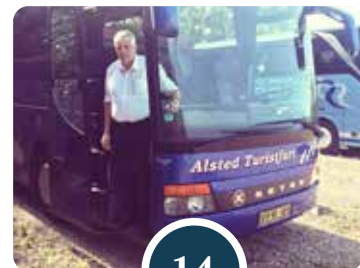
Overlevelse for kollektiv transport
anhænger af, at de unge lærer
at køre med

Det faste:

- 6 De korte
- 36 Nostalgi hjørnet
- 38 Info

30 Bus som takeaway

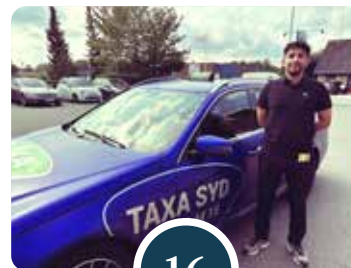
Bussen bestilles efter behov



14

En kendt chauffør

De fleste passagerer ved,
at Knud er bag rattet



16

Hamed hjalp ung kvinde

"Taxier skal jo skabe tryghed"



20

Ny energi til trængte busser

Kommune beder borgerne
om hjælp til busdriften



28

Grøn turisme

Busrejser gør en forskel

NEXT GENERATION

WEBBOOKING TIL BLANDET TRAFIK

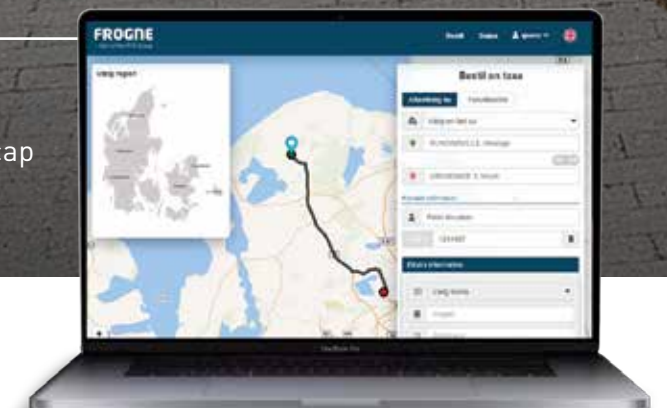


- HOSPITALER: PERSONALE- OG PATIENTADGANG
- INSTITUTIONER: PERSONALE- OG BORGERADGANG
- SKOLEKØRSEL: PERSONALE- OG FORÆLDREADGANG



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



Slut med selvkørende busser i Sverige

Siden 2018 har den svenske Stockholm-forstad Barbarby haft et usædvanligt tilbud til sine borgere: Selvkørende busser har været i køreplanen i byen, og det har vakt opmærksomhed i hele verden.

Men med udgangen af september måned var det slut med det eksisterende tilbud, da det fem-årige pilotprojekt nåede sin afslutning.

Omkring 200 studiebesøg fra hele verden har observeret de selvkørende busser i forsøgsperioden, hvor servicen løbende blev udvidet med flere afgang og flere busser. Fra 2022 har passagerer også via en app kunnet bestille de selvkørende busser til at samle dem op og bringe dem til et mål nær deres hjem.

Erfaringerne fra det spændende projekt bliver nu ført videre i et mindre område i det central Barkarby, hvor de selvkørende busser kommer i rundfart helt uden operatør. De skal overvåges fra en kontrolcentral, lidt i stil med flyveledertårnet i en lufthavn.

Grøn mobilitet i Aarhus

I **seneste udgave** af Mobilitet skrev vi om Odense Kommunes Grønne Mobilitetsplan, der ifølge planen skal give kollektiv transport en styrket position i byen og sikre Odense en stor CO₂-besparelse. Nu har også et politisk flertal i Aarhus Kommune valgt at trække mobiliteten i den grønne retning.

Forligsparterne bag budget 2023 i Aarhus Kommune er enige om at sætte gang i arbejdet med en mobilitetsplan, der både skal sikre byen en CO₂-reduktion og et fortsat velfungerende mobilitetssystem i byen.

Udviklingsarbejdet med den grønne mobilitetsplan inkluderer både en ambitiøs borgerinddragelse og resultaterne fra to tidligere udvalgsarbejder om hhv. 'Højklasset kollektiv trafik' og 'Klima og bæredygtighed om forceret omstilling af persontransport'.

Aarhus' Grønne Mobilitetsplan skal præsenteres for byrådet parallelt med Klimastrategien og Klimahandlingsplanen inden udgangen af første halvår 2024.



Ny RejseBillet-app dækker hele landet

RejseBillet, som er udviklet af Rejseplanen og Rejsekort, er den første app, som giver passagererne mulighed for at købe billet på mobilen til alle Danmarks tilbud om offentlig transport; bus, tog, metro og letbane.

Med RejseBillet kan man købe både enkeltbilletter og pendlerkort, og der er mulighed for at tilvælge diverse tillæg.

I modsætning til Rejsekort betaler man med RejseBillet sin rejse forud, og priserne er de samme som i billetautomater og andre apps.

Rejsekort og Rejseplanen A/S understreger, at RejseBillet ikke er en erstatning for det kendte Rejsekort. Man vil fortsat udvikle på Rejsekort, som både skal lanceres i en digital udgave og bevares som et tilbud til ikke-digitale rejsende.

Fremtidige opdateringer af den nye RejseBillet-app vil inkludere trafikinformationer, ungdomskort og kombinerede billetter til events.



Ingen sygedag i 42 år

Chauffør hos Arriva Per Hannibal er et helt særligt eksempel på den driftssikre medarbejder, som vi heldigvis kender mange af ude i den kollektive transport.

Med en imponerende statistik, som siger 42 år uden en sygedag, har UCPlus bedt Per Hannibal om et par gode råd i forbindelse med, at han har været forbi uddannelsescentret for at sikre den fem-årige forlængelse af sit EU-bevis.

Per Hannibal mener, hans stabile fremmøde skyldes to ting: Dels at han gør en bevidst indsats for altid at være i godt humør, og dels at han bruger samme buksestørrelse, som da han havde sin første arbejdsdag bag rattet i starten af 1980'erne. Per foretrækker at have delevagter, og i de fem timer mellem morgenvagten og eftermiddagsturen dyrker han meget motion. Med et stillesiddende job har han altid ment, det er vigtigt at bruge fritiden til at holde sig i god form.

Per Hannibal kunne være gået på pension for fire år siden, men han holder så meget af jobbet, at han ikke har tænkt sig at stoppe lige foreløbig.

36 mio. passagerer på et halvt år

I **en tid**, hvor dansk kollektiv transport er presset af konjunkturerne, satte FlixBus' moderselskab Flix en bemærkelsesværdig rekord i første halvår af 2023.

Fra januar til udgangen af juni transporterede Flix-gruppens fire selskaber – FlixBus, FlixTrain, Greyhound og Kâmil Koc – mere end 36 mio. passagerer. Det svarer til en stigning på 53% i forhold til samme periode i 2022. Med en omsætning på 860 mio. Euro (ca. 6,4 mia. kroner), som også er en stigning på mere end 50%, blev første halvår 2023 dermed det bedste i Flix-gruppens historie.

I den succesfulde periode er Flix blandt andet gået ind i Finland og Grækenland, og der har været betragtelige udvidelser i Brasilien. Flix er aktiv i 41 lande.

Europa er det største marked for Flix. Her foregik transporten af ca. 24 mio. passagerer – en stigning på 75% - mens omsætningen blev 477 mio. Euro (91% vækst).

Flix har også tidligere i år også udgivet sin første ESG-rapport (frivillig rapport om virksomhedens bæredygtighed). Her forpligter gruppen sig til at køre CO₂-neutralt i Europa senest i 2040.

Børn og unge skal redde kollektiv transport

Det har afgørende betydning for den kollektive transports fremtid, at børn og unge lærer at tage bussen i stedet for at køre i egen (eller forældrenes) bil.

Meget ofte sker det, at unge mennesker får skylden. De bliver bebrejdet for et eller andet i deres adfærd. For det meste en adfærd, der er anderledes end den måde, 'de voksne' opfører sig på.

Men når det gælder kollektiv transport, skal vi ikke skælde ud på børn og unge. Vi skal være glade for, at de udgør en stor andel af passagererne i de kollektive transport-tilbud.

Og vi skal behandle de unge ordentligt, så de fortsætter med at benytte bus og tog.

De unge er nemlig nøglen til, at Danmark fortsat kan drive et rentabelt tilbud med kollektiv transport over hele landet. Det er i hvert fald en vigtig pointe i de omfattende undersøgelser, som interesseorganisationen Passagerpuls har gennemført i 2022 og 2023. Passagerpuls er en del af Forbrugerrådet Tænk og definerer sig som 'passagerernes uvildige, uafhængige og troværdige stemme i den kollektive transport.' En organisation, der arbejder for bedre kollektiv transport og mere klima- og miljøvenlig mobilitet.

– Det udtalte formål med vores aktiviteter er, at flere skal med i den kollektive transport, og at de skal være mere tilfredse. Og man kan godt have den holdning, at hvis vi i Danmark fortsat skal sikre, at der er passagerer i den kollektive transport, så er det helt afgørende, at vi får de unge med, siger Lars Wiinblad, der er projektchef for Passagerpuls.

Forældrenes rolle er vigtig

I forhold til ovenstående definition af de unges adfærd er udfordringen i dag ikke, at deres adfærd adskiller sig fra deres forældres. Problemet er, at de opfører sig for meget ligesom 'de voksne.'

Det er nemlig den store gruppe i forældregenerationen, som bruger kollektiv transport allermindst i det daglige, og dermed har de også svigtet den opgave, der ligger i at introducere deres børn til den sociale transportform.

Unge i dag bliver generelt introduceret meget senere til kollektiv transport, end tidligere generationer gjorde, og mere end halvdelen af forældrene bruger aldrig kollektiv transport. Derfor mangler børn og unge i dag nogle forbilder i brugen af kollektiv transport. Det er nemlig typisk

forældrene, der tager børn med på deres første ture i bus eller tog.

Fald i passagerer startede før corona

Brugen af kollektiv transport i Danmark er faldende. Det var den allerede, før Covid-19 lukkede fleste ruter ned i en lang periode. Region Syddanmark er den region, hvor det står værst til. Her var det i 2010 52% af borgerne, som benyttede kollektiv transport. Den samme undersøgelse i 2019 viste næsten en halvering – kun 28%.

Sammenholdt med, at billetpriserne i samme periode er steget 20-25%, mens det er blevet ca. 10% billigere at køre i bil, illustreres den sårbare situation for kollektiv transport allerede før coronakarantænen.

– Børn og unge bruger kollektiv transport mindre. De kører ikke så meget i bus og tog med deres forældre, som ellers kunne give dem nogle gode vaner, så en del af dem har allerede fået andre vaner end tidligere generationer, slår Lars Wiinblad fast.

Et mindretal af børnene bliver introduceret til bussen igennem skolen (ca. 12%). Men når forældrene svigter deres opgave med at lære børnene om mulighederne i kollektiv transport, var det måske en opgave, som skolerne kunne hjælpe med?!

– Vi har i Passagerpuls arbejdet med et forslag om at lave noget undervisningsmateriale til skolerne om kollektiv transport. På samme måde, som man har undervisningsmateriale til skolebørnene om at køre på cykel og knallert eller være fodgænger i byen. Det er en idé, som vi vil arbejde videre med i fremtiden, hvis vi får forlænget vores bevilling, forklarer Lars Wiinblad.

Forskel mellem by og land

Men når Passagerpuls har lavet to store rapporter om børn og unge i kollektiv transport... er de så ikke allerede faldet over en god løsning?

– Vi kan i hvert fald konstatere, at stor del af de unge oplever, at kollektiv transport ikke kan løse opgaven, når det gælder deres behov for at flytte sig fra sted til sted. Så vi er



Du kan finde Passagerpulsens rapporter om unges brug af kollektiv transport her:

→ www.passagerpuls.tenk.dk/undersogelser

—> nødt til at udvikle tilbuddet, for at det skal blive attraktivt i forhold til de unges behov, siger Lars Wiinblad.

I sin første rapport fra november 2022 konstaterede Passagerpulsens blandt andet, at der var store forskelle på behov og udbud, alt efter om det var kollektiv transport i by eller på land. Derfor handlede den næste rapport, som udkom i juni 2023, primært om de særlige udfordringer med kørslen uden for landets fire største byer.

Når man ikke bor i København, Århus, Odense eller Ålborg, kan det være svært at finde en rute med nogle afgangstider, som giver mening for den enkelte i forhold til mødetider eller til, hvilket tidspunkt man gerne vil køre retur. Hvis de unge bliver på skolen for at arbejde i en studiegruppe, eller hvis de for eksempel har fritidsarbejde nær skolen, er det svært at finde en hensigtsmæssig busafgang hjemad igen.

– Hvis man ikke kan køre i kollektiv transport hjem, kører man heller ikke i bus om morgenen til skole, slår Lars Wiinblad fast.

Kollektiv transport skal have fokus på de unge

Problematikken kan opsummeres sådan: Alt for mange unge mennesker har den opfattelse af kollektiv transport, at 'den kan ikke løse opgaven', når det handler om deres behov. Det er deres vigtigste motivation for at vælge andre løsninger. Og det skal måske i samme forbindelse nævnes, at disse andre løsninger primært er at køre i bil – alene eller sammen med andre. De unge cykler nemlig også mindre.

Der er altså også en dagsorden med den grønne omstilling, som kolliderer med unge menneskers faldende brug af kollektiv transport især uden for de store byer.

– Når de unge skal træffe en beslutning om transport til uddannelsesstedet, skal der dels være en rute, som kører derhen, hvor de møder i skole, og frekvensen skal være fornuftig, så der ikke er lange ventetider eller risiko for slet ikke at komme med.

– En decideret skolebus giver mest mening om morgenen, hvor størstedelen har ca. samme mødetid. Men om eftermiddagen er behovet mere fragmenteret, og det vigtigt, at køreplanerne kommer den kendsgerning i møde, siger Lars Wiinblad.

Han fortæller om eksempler, hvor en køreplan blev omlagt i forbindelse med besparelser, så nærmeste stoppested i forhold til uddannelsesinstitutionen var en hel km borte. Den slags er ødelæggende for motivationen.

– I dag har de arbejdende voksne typisk en mere fleksibel mødetid end de uddannelsessøgende unge. Vi har brug for, at der er et særligt fokus på de unge og deres behov, fordi det er fremtidens brugere, konstaterer Lars Wiinblad.

Velfungerede busser er attraktivt for unge

Faktisk viser en rapport, som trafiksekskaberne har fået udarbejdet, at de unge hygger sig under turen i kollektiv transport, når de møder hinanden på vej til skole. Derfor kan man godt tillade sig at tro på, at et godt tilbud med kollektiv transport bliver selvforstærkende – jo bedre, det fungerer, jo flere unge møder hinanden under transporten.

Så duer det ikke, at de unge risikerer at misse bussen, fordi lokalbanen er forsinket eller aflyser en afgang.

– Man er nødt til at sikre, at 'de store klumper' af unge uddannelsessøgende oplever transporttilbuddet som pålideligt.

Der skal være afgang, som er direkte målrettet de unge, og det skal bare fungere; tidsplanen skal holde, og der skal være plads nok til alle, understreger Lars Wiinblad på baggrund af rapporten.

I dag pendler hver 4. studerende i



”

”Hvis vi i Danmark fortsat skal sikre, at der er passagerer i den kollektive transport, så er det afgørende, at vi får de unge med.”

Lars Wiinblad, projektchef hos Passagerpulsens

alderen 18-29 år 20 km eller mere til deres studie eller uddannelse. For denne gruppe skal tilbuddet om kollektiv transport være attraktivt, hvis ikke de skal vælge bilen.

Lavere priser gør transport mere grøn

Et sidste punkt, som også kræver et eftersyn, er priserne. I rapporten fremhæver en stor andel af de unge selv, at kollektiv transport er 'for dyrt', og de giver udtryk for, at de eksisterende rabat- og tilskudsordninger ikke passer til deres behov. Det gælder især Ungdomskortet.

Når de unge skal pege på, hvad der i særlig grad kan få dem til at vælge kollektiv transport, peger flest på 'gratis kollektiv transport' eller 'billigere billetter' (faktisk ca. lige mange – hhv. 79 og 76%), mens 'kortere rejsetid' og 'kortere ventetid' kommer længere nede på listen.

Erfaringen viser, at forenkling af billetsystemet isoleret set ikke ændrer meget på passagertallet. Det er vigtigt, at forenklingen følges med en prisreduktion.

– Man har i det nuværende setup valgt, at Ungdomskortet ikke skal være tilgængeligt for alle unge, måske fordi man ikke ønsker, at rabatterne også kommer nogle til gode, som ikke er studerende og tjener penge nok til at betale fuld pris. Man har også valgt, at det primært skal gælde til og fra uddannelsesinstitutionen og derfor ikke altid rammer de unges behov for fritidsrejser. Men måske skal vi droppe det forbehold og bare være glade for, at disse passagerer i så fald har valgt at køre mere grønt, end hvis de havde kørt i egen bil, siger Lars Wiinblad. •

“NÅR DU RINGER EFTER LUKKETID, ER DET IKKE BARE FOR SJOV”

Kurt Theis Henriksen
distriktschef, OK

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

Tal med os på 89 32 25 40. Vi er klar til at hjælpe.

ok.dk

OK

Ungeudvalg: Ungdomskort er ikke tidssvarende

Trafikselskabet MOVIA nedsatte i 2021 et ungeudvalg med deltagelse af repræsentanter fra ungeorganisationer og uddannelsessteder – heriblandt et bestyrelsesmedlem fra DGS.

Som sin første og vigtigste konklusion vurderede ungeudvalget, at modellen for det fungerende Ungdomskort ikke er tidssvarende.

”Det bygger på gammel teknologi, har en opdeling i takstområder, som er uigennemskuelig og ulogisk for brugerne, og har et univers, som er adskilt fra det blå rejsekort og trafikselskabernes billetapps, som de unge bruger til deres øvrige rejser,” sammenfattes det i rapporten.

Det anbefales, at de relevante ministerier i samarbejde med de unge, trafikselskaberne og uddannelsesstederne udarbejder en enklere og mere tidssvarende løsning, der kan motivere de unge til at ”bruge klimavenlig kollektiv transport i stedet for skifte til selv at køre i bil.”

Kilde: Rapport fra Movias ungeudvalg om rabatter og priser for unge i den kollektive transport, juni 2021

Studerterformand:

De unge vil gerne køre kollektiv transport

- men hvis bussen ikke passer med skolens ringetider – og i øvrigt er for dyr – vil unge fortsætte med at fravælge kollektiv transport, mener formand for danske gymnasieelever.

I nogle lande er morgenbussen fyldt med arbejdere, som skal møde ind på fabrikken. Sådan er det ikke i Danmark længere. Hvis der er en befolkningsgruppe, som præger den kollektive morgentrafik, er det unge mennesker, som er på vej til deres skole eller ungdomsuddannelse.

– Vi tror på, at mange unge mennesker gerne vil benytte kollektiv transport. Men vi kan både høre og se, at det er blevet mindre attraktivt for dem, siger Asger Kjær Sørensen, formand for Danske Gymnasieelevers Sammenslutning (DGS).

– Vi ser en række problemer i den måde, kollektiv transport er skruet sammen på. I mange tilfælde er bustiderne for eksempel ikke koordineret med skolens mødetider, så eleverne skal være fremme en halv time før, det ringer ind, hvis de ikke vil komme for sent. Prisen passer heller ikke med de studerendes budget. Og det er meget uigennemskueligt, hvordan man kan spare på billetten ved at bruge månedskort og den slags.

Disse udfordringer gør bussen mindre attraktiv for eleverne, og det er årsagen til,

at et stigende antal unge vælger bilen, lige så snart de har fået kørekort, lyder formandens vurdering.

Skaber ulighed blandt unge

DGS er aktiv på flere fronter for at skabe et godt tilbud for unge i kollektiv transport.

DGS-medlemmer er blandt andet med i diverse udvalgsarbejder rundt i landet, som skal udvikle tilbuddet.

Derfor ved Asger Kjær Sørensen, at især høje priser, udviklede rabatter og skæve køreplaner er de barrierer, som skræmmer unge væk fra kollektiv transport. Og han forudsiger, at problemet vil fortsætte med at vokse, hvis myndighederne fortsætter den aktuelle kurs med prisstigninger og sløjfede afgangene.

– Hvis alle unge skal kunne tage en uddannelse i alle dele af landet – uanset om de bor i by eller på land – er man nødt til at have et tilbud om kollektiv transport, som giver mening for dem. Lige nu er vi inde i en negativ udvikling, som skaber en ulighed, fordi dem, der har råd til at købe en

bil, dropper bus og tog. Og så er der endnu færre til at købe de billetter, der skal holde tilbuddet kørende, siger han.

Staten må skride ind

I Asger Kjær Sørensens perspektiv er den eneste rigtige løsning, at myndighederne vælger at give højere prioritet til den kollektive transport, hvis man skal have de unge med.

– Når kommunen eller regionen ikke har pengene, må staten skride ind og give ekstra bevillinger, så det er muligt at sikre de nødvendige afgangene og billetpriser, som passer med de unges behov. Bæredygtigheden er bare endnu et argument for, at kollektiv transport skal have ekstra støtte. Når regeringen siger, de går ind for den grønne omstilling, kan de ikke bare lade den kollektive transport fortsætte i kursen mod den onde spiral, hvor den styrer henad nu, siger Asger Kjær Sørensen, formand for Danske Gymnasieelevers Sammenslutning.



”

Lige nu er vi inde i en negativ udvikling, som skaber en ulighed, fordi dem, der har råd til at købe en bil, dropper bus og tog.”

Asger Kjær Sørensen, formand for Danske Gymnasieelevers Sammenslutning

Alle ved, at chaufføren hedder Knud

Alsted Turistfart er på mange måder synonymt med vognmand Knud Andersen, der sidder bag rattet hver gang. Men Knud har besluttet, at hans nuværende bus skal være den sidste i Alsted Turistfart.

Han har været vognmand i 35 år, hans bus er ca. 20 år gammel og næste år rammer Knud Andersen folkepensionist-alderen.

Der er masser af erfaring puljet sammen i Alsted Turistfart – en lille familievirksomhed, som ifølge Knud Andersen er 'en uddøende race'.

– Jeg kører turistbussen, og min kone Inge kører flextrafik i firmaets andet køretøj. Det er det. Jeg tror ikke, der findes mange vognmandsfirmaer som vores tilbage, siger Knud med et smil.

Engang var det nok mere udbredt med små, familiedrevne vognmandsfirmaer. Knud var i hvert fald ikke nervøs for at tage springet ind i branchen i 1980, hvor han blev ansat i firmaet. Otte år senere købte han bus og vognmandsforretning, og i alle de følgende år har Knud Andersen kørt rundt med turistselskaber af mange slags.

– Sjovt nok blev jeg i sin tid ansat til at køre rutebil. Men den aftale blev annulleret efter bare et år, og derefter har Alsted Turistfart handlet om turister.

Det er Knud Andersen sådan set ret glad for.

Et kendt ansigt

For når der står Alsted Turistfart på siden af bussen, kender de fleste passagerer allerede chaufførens navn.

– Ja, jeg behøver jo sjældent at præsentere mig for passagererne. Som buschaufføren er jeg et kendt ansigt i Sorø og omegn, siger Knud Andersen.

– Jeg har rigtigt mange faste kunder. Foreninger, firmaer og pensionistklubber. Og man kan godt sige, at vi sælger på, at det er Knud, som kører hver gang.

Ud over de ture, han bliver booket til, arrangerer Knud Andersen og Alsted Turistfart hvert år én eller flere udflugts-ture, som både inkluderer sightseeing og spisning. Der plejer at blive hurtigt udsolgt.

– Mine egne ture henvender sig til lokale kunder omkring Sorø-Ringsted-Glumsø. Vi har kørt til mange forskellige steder i Danmark, og jeg har også en svagthed for Sverige, så der har vi også været nogle gange. I år skal vi på besøg i en vingård på Røsnæs. Det skal nok blive hyggeligt, siger vognmanden.

Han har også lavet udflugts-ture til blandt andet Lolland-Falster. Fælles for udflugterne er, at det skal være en hyggelig social oplevelse, og det er der heldigvis stadig efterspørgsel på.

Hårdt arbejde

Alsted Turistfart har ikke haft faste aftaler, som andre vognmænd praktiserer; rutekørsel, skolebus eller lignende.

– Nej, i vores branche skal man konstant ud at jagte kunder og finde på nye idéer.

– Det lyder som hårdt arbejde, men nu er det lykkedes hvert år siden 1988. Så vi må gøre noget rigtigt, siger Knud Andersen.

Ud over at køre egne ture og blive bestilt af firmaer og foreninger, træder Knud somme tider ind som afløser hos andre vognmænd på Sjælland. Han har nogle gamle kon-kollegaer, som har været i branchen ca. lige så længe som ham. De ringer nogle gange og beder om hjælp.

– Jeg kørte for en anden vognmand så sent som i forrige uge. Og en helt tredje for tre uger siden. Vi må hjælpe hinanden, vi små vognmænd, forklarer Knud.

Ingen slutdato på Knud

Hvis Knud ind i mellem bliver træt af at sidde bag rattet – så går det hurtigt over. Han har i hvert fald ikke tænkt sig at tage imod tilbuddet om folkepension, når han har fødselsdag næste gang.

– Jeg har slet ikke lyst til at stoppe endnu. Det vil ikke være rigtigt at svigte alle de gode, faste kunder, jeg har, lyder det fra Knud.

En slags slutdato har han dog tænkt over. Den bus, han kører i for tiden, er hans sidste bus i Alsted Turistfart. Bussen er fra 2003.

– Men det er begrænset, hvor mange km jeg har kørt i den. Mest lokale ture. Så den skal nok holde i nogle år endnu, siger Knud Andersen.

– Men ellers køber jeg måske en flexbus og begynder at konkurrere med konen. Eller jeg bliver chauffør for nogle af de andre vognmænd, jeg kender.

Ærlighed og pålidelighed

Når Knud Andersen har kunnet drive Alsted Turistfart i 35 år, skyldes det naturligvis, at han er en dygtig chauffør. Men han fremhæver nogle andre dyder som lige så vigtige.

– Jeg har altid sagt, at ærlighed og pålidelighed, det kommer man længst med, lyder det.

Derfor har Knud altid været meget omhyggelig med have sine papirer i orden. I en branche, hvor 'der hele tiden kommer nye regler og forandringer,' har det stor betydning, at firmaet altid har styr på, hvad der skal udfyldes, indsendes eller registreres.

Han siger også, det er vigtigt at være en god kollega over for de konkurrerende vognmænd.

– Vi er ikke så mange, så vi er nødt til at stå sammen og være klar til at hjælpe hinanden, siger Knud Andersen.

Alsted Turistfart er faktisk så gode venner med en anden lokal vognmand i Sorø, han har sin bus parkeret i garagen hos Nygaards Turist & Minibusser, når den ikke er på landevejen. •



”Ja, jeg behøver jo sjældent at præsentere mig for passagererne. Som buschaufføren er jeg et kendt ansigt i Sorø og omegn”

35 år hos DPT

Alsted Turistfart har været medlem hos Dansk PersonTransport siden 1988.

Knud Andersen har især brugt brancheforeningen til at holde sig opdateret på de regelændringer, som vedrørte hans forretning. Han har også været en trofast deltager i den årlige generalforsamling i kreds 3, ligesom han har været glad for at deltage i sociale arrangementer med andre fra branchen.



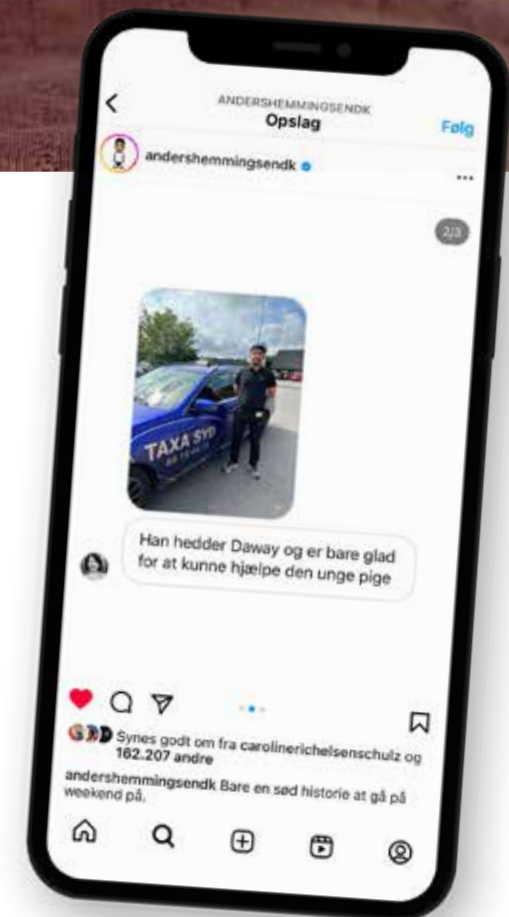
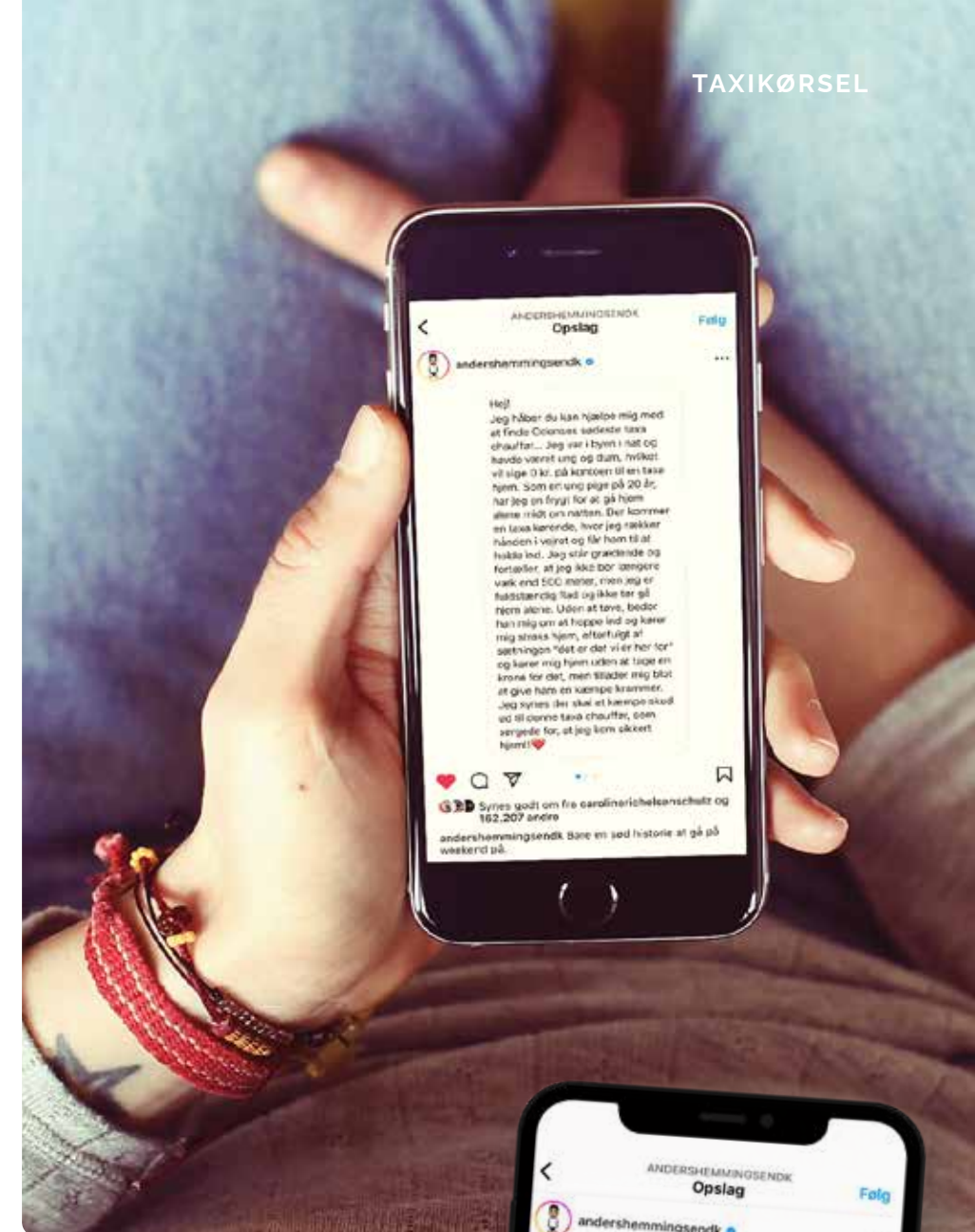
Hamed havde hørt om andre kolleger, der havde gjort det samme. Så han skulle ikke tænke sig længe om, før han samlede en ulykkelig ung kvinde op i vejkanthen og kørte hende sikkert hjem, selvom hun ikke havde nogen penge.

Historien om Hamad blev først kendt, da den unge kvinde efterlyste Odenses sødeste taxichauffør blandt Anders Hemmingens mange følgere på Instagram. Direktør hos Taxa Syd Tadzudin Kasami er glad for, at historien er blevet så kendt. Desværre kommer de gode historier ikke altid frem og dem er der faktisk mange af" siger han.



Taxier i bybilledet

Det er vigtigt, at taxierne er synlige i gadebilledet, og at taxiholdpladserne er placeret, hvor kunderne nemt kan tilgå dem. Seneste eksempel i debatten er, at København Kommune først havde fjernet alle taxiholdpladser i Middelalderbyen, men hvor man politisk besluttede alligevel at bevare pladserne, netop af hensyn til nattelivet.



Hamed hjalp utryg ung hjem fra byen:

"Det er jo det, vi er her for"

Nattelivet er en pulserende scene for fest og sjov, men det kan også være forbundet med usikkerhed og utryghed. Vores taxier er mere end transportmidler, og også om natten er chaufførerne med til at skabe tryghed. Senest har vi hørt om Hamed Rady Daway, der samlede en ung kvinde op og kørte hende hjem i sin taxi – gratis.

– **Hun græder** og forklarer, at hun har brugt alle sine penge i byen. Jeg siger, at hun bare kan sætte sig ind.

Efter en lang nattevagt har den 24-årige taxichauffør Hamed Rady Daway gjort bilen rent, tanket og er klar til at køre hjem. På vejen bliver han vinket ind til siden af en ung kvinde, som fortæller, hun er utryg og ikke har lyst til at gå de 500 meter alene hjem.

– Da jeg sagde ja til at køre hende, skænkede jeg det ingen tanke, at det ville kunne ses i systemet, at jeg kørte hende gratis. Hvad er det værste, der kan komme ud af, at jeg kører en hjem, som ikke har det supergodt? lyder det fra Hamed, der kører taxi i Odense hos Taxa Syd.

Taxa Syds adm. direktør Tadzudin Kasami fortæller, at de tager deres ansvar alvorligt

Hvad gør man hos Taxa Syd?

I 20 år har Taxa Syd tilbudt 'ungtaxa' som et særligt betalingskort, der kan tankes op online og kun kan bruges i selskabets taxier. Kortet kan gives til unge mennesker af for eksempel deres forældre, så de altid har penge til at komme hjem fra byen med taxi. Selv hvis kortet ikke er fyldt op, vil chaufføren køre den unge, og underskuddet vil blive dækket ved næste optankning.

og ønsker at give den ekstra service, der gør hele forskellen. Da han først hørte historien, håbede han, at Hamed var én af deres chauffører.

– Det er lige præcis den tryghed, vi gerne vil give. De unge er i dejligt humør, når vi kører dem i byen, og vi vil gerne have, at de kommer lige så lykkelige hjem og ligger trygt i deres seng, når de vågner op. Vi har et menneskeligt ansvar og et ansvar som taxichauffører.

Chauffører blander op i mørket

I skyggen af nattelivet hviler der en bekymring for de unge, og flere grusomme hændelser har kastet en dyster tone over festlighederne i de seneste år. Chauffører af persontransport udgør en vigtig del af byens puls, og særligt når mørket sænker sig, skaber deres tilstedeværelse tryghed og sikkerhed.

– Vi har hørt om utallige sager, hvor unge mennesker har været involveret i farlige situationer ved at tage pirattaxier. Det gør virkelig ondt i hjertet hver gang. Det vil altid være vores ansvar at skabe tryghed, og den enkelte vognmand har et kæmpe ansvar for at sikre, at deres chauffører er bevidste om betydningen af at levere den ekstra service. Når jeg afholder vognmandsmøder, er både service og tryghed faste punkter på dagsordenen. Det skal altid være en del af det, siger Tadzudin Kasami, som ud over at være adm. direktør hos Taxa Syd også er bestyrelsesmedlem i Sektor for Taxikørsel hos Dansk PersonTransport.

Hamed Rady Daway fortæller, at der i branchen er en idé om, at man skal hjælpe, når der er brug for det. Før han hjalp den unge kvinde trygt hjem, havde han hørt mange historier fra andre, der har gjort det samme – kvit og frit. Det er med til at styrke branchens omdømme, når vi viser, at det

hele ikke handler om kroner og ører, lyder det.

– Jeg tror, at både min chef og taxiselskabet ser det som en god ting, når vi hjælper et andet menneske. Det er også med til at nedbryde en barriere til kunderne, så de ikke kun ser os som taxichauffører, men som almindelige mennesker. Da jeg sagde ja til at køre hende gratis, skænkede jeg det ikke en tanke, at det ville afspejle sig i systemet.

Hvad er den værste konsekvens af, at jeg kører en person hjem, som ikke har det supergodt?

Sammen om en tryk bytur – og hjemtur

Taxiselskabers chauffører uddannes typisk i konflikthåndtering, førstehjælp og kommunikation, og Tadzudin Kasami fortæller, at Hameds gode gerning ikke er enkeltstående. Det er vigtigt, vi taler branchen op ved at fremhæve de gode historier, siger han.

– Vi har nogle fantastiske chauffører, og efter historien med Hamed har mange af dem ringet og fortalt om lignende oplevelser. Jeg er sikker på, at hele branchen oplever

det, men desværre kommer de gode historier ikke altid frem. Jeg fortæller chaufførerne, at det vigtigste er, at de bliver ved med at yde den gode service, så vi kan blive ved med at skabe endnu mere tryghed.

Ansvar for at skabe et trygt natteviv ligger naturligvis ikke udelukkende hos vores branche, men kræver en fælles indsats fra myndigheder, politi, nattevivsbranchen og samfundet. Landets kommuner gør allerede en indsats for at skabe et mere sikkert og trygt nattevivsmiljø, og flere af DPTs medlemmer deltager i lokale samarbejder med relevante aktører. For eksempel er Taxa Syd inddraget i arbejdet med at forbedre indsatsen i Odense Kommune, hvor Tadzudin Kasami har et helt konkret forslag.

– Vi skal have mulighed for at holde så tæt på diskotekerne som muligt, så de unge ikke skal gå langt. Det er en idé, som også diskotekerne synes godt om. Ved at samarbejde kan vi håbe på, at nattevivet bliver et sted, hvor unge kan nyde fest og frihed uden bekymring. •

i

Mere svindel med piratkørsel

Antallet af svindelsager med pirattaxier er steget med 60% i år, og alene hos Danske Bank er mere end 100 sager blevet anmeldt. Hertil kommer sager fra andre banker samt de tilfælde, som aldrig bliver anmeldt, hvor der sandsynligvis er et større mørketal. Man advarer især unge mod denne form for kriminalitet.

Kilde: Danske Bank

Tag dine gæster med på shoppingtur i BorderShop

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



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

Scandlines



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



Kampagnen i Guldborgsund skabte en masse dialog med borgere, som havde set skiltene langs bussens rute og var interesseret i at diskutere, hvordan kollektiv transport skaber mest værdi for dem.

Ny energi til trængte busser i Guldborgsund

For at vende faldende passagertal startede Guldborgsund Kommune tidligere i år en nytænkende kampagne over for kommunens borgere, som gav masser af opmærksomhed, ny energi og viden. Forhåbentlig kan initiativet også få borgerne til at hjælpe med at redde deres egne busser.



Udvalgsformand: Vi undgår desværre ikke besparelser

– Vores passager-kampagne var meget positiv og gav rigtig meget engagement. Som udvalgsformand for Teknik, Klima og Miljø i Guldborgsund Kommune er Annemette Schønberg Johnsen meget glad for kampagnens resultater, og hun håber, den kan motivere borgerne til at tage nogle ekstra busture. – Vi har endnu ikke fået en opgørelse over, hvor meget kampagnen evt. påvirkede passagertallene. Men realistisk set bliver det jo et langt, sejt træk at ændre borgernes trafikvaner, konstaterer SF-politiker. Med udsigt til at skulle spare syv mio. kroner på det samlede tilbud af kollektiv transport ligger der dog stadig en ubehagelig opgave forude for kommunalpolitikere i Guldborgsund. Ca. halvdelen af besparelsen er fundet ved at regulere taksterne på flextransport, men der venter stadig en grundig gennemgang af samtlige køreplaner og passagertal. – Vi skal blandt andet forhandle med MOVIA, om det er muligt at integrere en ny fleksibilitet i køreplanerne. Jeg håber meget, at vi fortsat kan give et fornuftigt tilbud om kollektiv transport til borgerne, så der er noget at bygge fremtiden på, siger Annemette Schønberg Johnsen. ●

Det bedste, som er sket for kollektiv transport her i kommunen i årevis. Konsulent i Guldborgsund Kommune Martin Steenstrup lægger ikke skjul på sin begejstring over den kampagne, som kommunen lavede denne sommer. – Vi har talt med så mange mennesker. Vi har besvaret deres spørgsmål og givet information om vores kollektive transport-tilbud. Og vi har både lært en masse borgere om det tilbud, de har til rådighed, og samtidig har vi fået en masse nyttig viden, siger han. Guldborgsund-kampagnen blev stablet på benene temmelig hurtigt og for små penge. Derfor har en del andre kommuner allerede vist interesse for at benytte samme metode i udviklingen af deres transportservice. Trafikskelskabet Movia var en del af kampagnen og gav en stor hånd med gennemførelsen, blandt andet ved at stille markedsføringspersoner til rådighed, der fik lavet gode slogans og det grafiske layout. Movia stod også for evaluering af kampagnen og deltog i Late Night-arrangementet i Nykøbing Falster, hvor kommunens medarbejdere gik i dialog med borgerne.

Inspireret af lokal købmand Men hvad gik det så ud på dernede på Falster? Afsættet kom af, at politikerne bad forvaltningen om at starte et initiativ, som måske kunne hjælpe med at undgå besparelser. En lille udviklingsgruppe hos Center for Teknik og Miljø valgte at tage afsæt i de initiativer, der etableres for at redde en lokal købmand. På den måde nåede man frem til nogle enkle sloganer à la 'Brug bussen – den har brug for dig'. For logikken siger jo, at hvis flere borgere bruger bussen, så er de med til at vise, at der er behov for kollektiv trafik. Og samtidig er de med til at betale regningen. Guldborgsund Kommune fik lavet skilte og satte dem op ved stoppesteder på tværs af kommunen, og der blev lavet en webside til formålet, hvor borgerne kunne læse om de muligheder, der er i den kollektive transport i Guldborgsund - for eksempel gratis cykelmedtagning, vinkestop, m.m. Men den store succes kom en fredag aften, hvor Nykøbing Falster som så mange andre byer var fuld af mennesker under en af de tilbagevendende Late Night-arrangementer. – Vi havde kørt en bus ind på torvet, hvor vi tog en dialog med borgerne om deres brug af busser. Der var også en konkurrence for børn. Og så blev vi bare overvældet af interessen fra borgerne. Vi var hele tiden mellem fire og seks personer ved bussen, og vi talte med borgere næsten uafbrudt i perioden fra klokken 14 til 20, fortæller Signe Bendt Kliving, som er trafiksagsbehandler i Center for Teknik og Miljø, men også var med til at udvikle kampagnen. – I evalueringen af kampagnen siger hver tredje deltager, at de har fået mere lyst til at tage bussen. Det synes vi, er meget positivt, lyder det fra Signe Kliving.

Konstruktiv kritik Guldborgsundkampagnen var opbygget over spørgsmålet: Hvad skal der til, for at du oftere tager bussen? Martin Steenstrup forklarer, at svarene lader sig inddele i diverse grupper. – For eksempel talte vi med en gruppe, som slet

ikke er potentielle kunder; en mekaniker med fem biler i indkørslen og en ældre dame, som spadserer til alting. Dem behøver vi ikke prøve at overtale til at køre med, for det har bare ingen interesse. Så kan vi bruge kræfterne på andre potentielle kunder.

– Vi talte også med forældre, som mest ønsker bussen som et tilbud om en udflugt.

Det er simpelthen sjovere at tage på tur med børnene i bus, selvom det ikke er hurtigere, siger han.

Og så var der alle de andre, hvoraf en stor gruppe benytter kollektiv trafik og har meget konkrete ønsker og forventninger.

Som udgangspunkt var langt de fleste positive, og deres kritik var konstruktiv.

– Og den konstruktive kritik fortsatte faktisk på Facebook, konstaterer Martin Steenstrup.

Opslaget om kollektiv trafik ved Late Night har på Guldborgsund Kommunes Facebook-side langt over 200 kommentarer.

Ny viden skal tages i brug

I Guldborgsund er de mange erfaringer blevet opsamlet og struktureret, så det er muligt at rapportere til alle involverede parter – herunder ikke mindst kommunens egne politikere, trafikelskabet MOVIA og vognmanden Keolis.

– Det er vigtigt, at vi kan informere om vores nye viden, så den kommer ud til alle andre, som arbejder med området. På den måde kan vi bygge vores tilbud på de ønsker og behov, som passagerne giver udtryk for. Og vi kan målrette informationskampagner om de ting, mange af de potentielle passager ikke er opmærksomme på, siger Martin Steenstrup.

For ikke alene gav mange borgere udtryk for, at bussernes indretning var meget pænere, end de troede, og at billetterne var billigere, end de havde hørt.

Der var også flere services, mange ikke kendte til. Eksempelvis muligheden for at få cyklen med i bussen og ordningen med vinkestop, som betyder, at de ikke er nødt til at stå ved et etableret stoppested for at få bussen til at standse uden for byzonerne.

– Ikke alene giver efterbehandlingen anledning til, at vi får opdateret nogle ruter og stoppesteder. Vi ved også meget mere om, hvad for eksempel MOVIA kan fortælle om i sit PR-arbejde, siger Martin Steenstrup.

Guldborgsund Kommune vil i den kommende tid sammen med Movia og Keolis samarbejde om at gøre busserne endnu mere attraktive for borgerne. Samtidig håber man, at andre kommuner iværksætter deres versioner af 'Brug bussen ...'-kampagnen, så aktørerne i den kollektive persontransport kan blive endnu klogere på, hvordan de i fremtiden kan styrke deres tilbud over for både aktuelle brugere og potentielle passagerer. ●



Movia:

Vi skal uddanne nye passagerer

Movia har brug for at tale mere med sine passagerer, konkluderer trafikelskabets kundedirektør. Kampagnen i Guldborgsund har åbnet hendes øjne for både ny viden og nye muligheder.

Movia er både billigere og bedre, end folk tror.

Det var blot én af de mange overraskende konklusioner, direktør for kunder og kommunikation Marlene Holmgaard Fris tog med sig hjem fra kampagnebesøg i Guldborgsund kommune ved Late Night i Nykøbing Falster i juli i år.

– Vi fik meget ny og nyttig viden ved at deltage i arrangementet i Nykøbing. Blandt andet at mange borgere har nogle fordomme om kollektiv transport, som vi skal arbejde for at fjerne. Når vi var i dialog med dem, gav folk udtryk for, at busserne er både billigere, bedre og i det hele taget anderledes, end de troede, siger hun.

Fra kundedirektørens perspektiv er konklusionen klar:

– Vi har en stor og vigtig opgave med at uddanne vores potentielle passagerer i, hvad kollektiv transport kan gøre for dem.

Ny viden skal bruges i køreplanerne

Mange var for eksempel heller ikke klar over, at de kan betale med MobilePay i DOT-appen. Og konceptet 'vinkeruter', hvor passagererne gør tegn til chaufføren om at stoppe mellem stoppestederne, var ikke så kendt, som trafikelskabet gik ud fra.

– Vi har haft en meget positiv evaluering med Movias repræsentantskab og håber, at flere andre kommuner vil lave tilsvarende kampagner, siger Marlene Holmgaard Fris. ●

I tilbagemeldingen fra Guldborgsundborgerne vurderer hele 84%, at kampagnens budskab var klart: Hvis vi bruger busserne, kan vi bedre bevare en god service på alle ruter.

Men én ting er, at borgerne manglede noget viden om Movias tilbud. Movia har også ny værdifuld viden om de potentielle passagerer. Det blev også delt med repræsentantskabet i præsentationen af Guldborgsund-erfaringerne.

– Vi skal evaluere den nye viden, vi har fået om borgernes behov og ønsker, så vi kan bruge denne forståelse, når vi opbygger de kommende tidsplaner og køreplaner.

Mere kampagne og dialog på vej

Samtidig med, at Movia opsamler viden fra Guldborgsund, har Marlene Holmgaard Fris et stort ønske om at komme ud at møde nogle flere borgere for at få mere af den konstruktive dialog, som hun oplevede i Nykøbing Falster.

– I Movia arbejder vi hele tiden på at integrere nye services og funktioner, og vi skal helt sikkert bruge mere energi på, at informationerne kommer ud til brugerne, vurderer hun.

Mens Guldborgsund arbejder videre med nogle af de initiativer, som ikke blev en del af den seneste kampagne, ser kundedirektøren frem til at se flere kampagner i andre kommuner.

– Noget af det positive ved denne kampagnemodell er jo, at den hverken er særlig dyr eller tager lang tid at løbe i gang. Det er bare at komme i gang, siger Marlene Holmgaard Fris. ●



[Crowdfunding]: Det at skaffe kapital til et projekt, en film el.lign. ved hjælp af små økonomiske bidrag fra mange på de sociale medier el.lign." (Den Danske Ordbog)

Crowdfunding:

Én ekstra bustur om måneden kan redde busserne

Kampagne-argumentet i Guldborgsund – 'Tag bussen – den har brug for dig' – er mere rammende, end man skulle tro. Én ekstra månedlig bustur pr. indbygger kan i realiteten redde kommunen fra nedskæringer.

Den kollektive bustrafik er finansieret af passagerne (billetindtægterne) og tilskud fra kommuner og regioner. Guldborgsund Kommune gav et tilskud på 41 mio. kroner eller 688 kroner pr. indbygger.

Det er mange penge, men det giver god mening, for bussen er med til at sikre sammenhæng og mulighed for mobilitet for alle. Når det alligevel kniber med økonomien, er Guldborgsund Kommunes kampagne en rigtig god idé, mener Dansk PersonTransport.

– Bussen er for alle – kort og godt. Det er noget helt andet end mange andre kommunale servicetilbud som plejehjemspladser, skolegang og genoptræning osv.,

der henvender sig til specifikke borgere med bestemte behov. Det er godt set af Guldborgsund Kommune, hvis de formår at udnytte det til at skabe en bedre økonomi for bustrafikken. Det kan gøre en kæmpe forskel, hvis alle tog bare én ekstra bustur om måneden, vurderer sektorchef hos Dansk PersonTransport Lasse Repsholt.

DPT har beregnet, at det vil skabe billetindtægter for mellem 10,5 og 17,5 mio. kroner om året, hvis alle borgere i Guldborgsund Kommune foretager én ekstra bustur hver måned. Det eksakte beløb vil afhænge af rejselængde (2/3 zoner) og billetform (Rejsekort/Enkeltbillet), men beløbet

→ svarer til mellem 26% og 43% af det nuværende offentlige tilskud på 41 mio. kroner om året.

Nemmere sagt end gjort

Generelt har danskerne en stor opbakning til den kollektive transport. På landsplan mener 76% af danskerne, at den kollektive trafik er et vigtigt alternativ til andre transportformer, men som bekendt er det ikke 76% af danskerne, der gør brug af den.

Der er også belæg for at sige, at de fleste danskere synes, at skattekronerne til den kollektive transport er givet godt ud.

At få alle borgere i Guldborgsund Kommune

til at benytte busserne i den kollektive transport én ekstra gang hver måned vil alligevel kræve meget af sektoren. Bussen skal komme til tiden, det skal være nemt at betale, og oplevelsen om bord på bussen skal være god. For mange – selvom bussen ikke kan løfte transportbehovet på daglig basis – vil sådan en oplevelse være med til at styrke loyaliteten og opbakningen til busserne.

Man kan nærmest kalde det for crowdfunding, hvor borgerne i Guldborgsund Kommune for mellem 9,00 og 30,00 kroner om måneden kan fremtidssikre investeringen i kollektiv transport. ●



”Hvis alle borgere i Guldborgsund Kommune foretager én ekstra månedlig rejse om året, vil det skabe billetindtægter for mellem 10,5 og 17,5 mio. kroner om året afhængig af rejselængde”

Lasse Repsholt, sektorchef hos Dansk PersonTransport

Tabel 1: Billetpriser (pr. billet) for 60.035 borgere i Guldborgsund Kommune (fordelt efter alder)

	Passagerer	Rejsekort		Enkeltbillet	
		2 zoner	3 zoner	2 zoner	3 zoner
Børn under 12 år (gratis)	6.317	-	-	-	-
Børn under 16 år (50% rabat)	2.406	9,00	11,75	12,00	15,00
Pensionist (67+) (25% rabat)	15.090	13,50	17,63	18,00	22,50
Voksen	36.222	18,00	23,50	24,00	30,00

Kilde: Danske PersonTransport på baggrund af Statistikbanken FOLK1A og www.rejseplanen.dk

Fakta om Guldborgsund Kommune

- Kommunen bruger cirka 33 mio. kroner om året eller 550 kroner pr. indbygger til offentlig transport. I 2022 var inflation og energipriser dog med til at skyde dette beløb i vejret til cirka 41 mio. kroner og 688 kroner pr. indbygger.

Kilde: Opgjort af Dansk PersonTransport på baggrund af Danmarks Statistik, Kommunale regnskaber

- Der er 33.935 husstande (2022) i Guldborgsund og cirka 31.000 biler. Heraf har 69,6% en eller flere biler. 30,4% har ingen bil. I 2015 var andelen af familier uden bil 34,3%.

Kilde: Opgjort af Dansk PersonTransport på baggrund af Danmarks Statistik, Bilrådheden i danske familier

- FDM har anslået, at det koster mellem 65.000 og 100.000 kroner om året at eje en bil (afskrivning, drift, vedligeholdelse, forsikring og så videre). Lægges det tal til grund, koster det borgerne i Guldborgsund mindst 2,2 mia. kroner om året at holde deres biler på vejene.

Tabel 2: Billetindtægter (1.000 kroner) ved én månedlig tur

	Passagerer	Rejsekort		Enkeltbillet	
		2 zoner	3 zoner	2 zoner	3 zoner
Børn under 12 år (gratis)	6.317	-	-	-	-
Børn under 16 år (50% rabat)	2.406	21,7	28,3	28,9	36,1
Pensionist (67+) (25% rabat)	15.090	203,7	266,0	271,6	339,5
Voksen	36.222	652,0	851,2	869,3	1.086,7
Alle passagerer (pr. måned) (1.000 kr.)		877,4	1.145,4	1.169,8	1.462,3
Billetindtægter om året (1.000 kr.)		10.528,4	13.745,4	14.037,8	17.547,3

Fra turistfornøjelse til parkeringskaos

Chauffører træder på bremsen



● ● – Aflæsning af turister i København er stadig kaos, og man skulle tro, at kommunen ikke ønsker at vise de danske seværdigheder frem. Sådan lyder det fra tillidsmand hos Lyngby Turistfart, Mick Kristensen. Han mærker endnu ikke noget positivt til den handlingsplan, der blev vedtaget i Københavns Kommune i 2021.

Af: Cathine Erksen Fris ... Foto: Lyngby Turistfart

– I min verden går der ikke ret lang tid, før vi lige så godt kan skrive til rederierne, at de ikke skal komme forbi København, for turister er faktisk ikke velkomne. Det ender med, at vi ikke kan udbyde de her ture, for hvor fanden skal vi gøre af folk?
Det siger tillidsmand og chauffør hos Lyngby Turistfart, Mick Kristensen, der siden 1995 har kørt gæster fra krydstogtskibene til hovedstadens seværdigheder og hoteller. Han fortæller, at et stort antal af bussernes parkeringspladser er blevet indskrænket eller helt inddraget til fordel for almindelige p-pladser.
– Jeg synes helt ærligt, politikerne bør gøre op med sig selv, om de ønsker den indtægt, der er på turister, når de kommer til Danmark, eller ej, og så melde det klart ud. Der er ingen grund til, at vi hopper og springer for at få det til at virke, hvis det bare stille og roligt bliver lukket ned.

De forsvundne parkeringspladser
I 2021 vedtog Borgerrepræsentationen i Københavns Kommune en handlingsplan for transport af turister, som beskriver forskellige initiativer til begrænsning af turistbusser i Indre By. Efter pres fra Dansk PersonTransport blev der inkluderet en plan for etablering af såvel en turistbusterminal samt ekstra aflæsnings- og parkeringspladser for turistbusser omkring Indre By, så det vil være muligt fortsat at betjene turisterne med den ønskede høje service.



Hvad er seneste nyt?

Københavns Kommunes Teknik- og Miljøforvaltning skriver i en mail:

- Borgerrepræsentationen vedtog den 22. juni 2023 at fredeliggøre Toldbodgade ved etablering af cykelstier og ensretning af kørebanen for at forbedre fremkommeligheden for cyklister og modvirke trængsel og farlige situationer mellem cyklister, turistbusser og biler.

- I projektet indrettes sæsonparkering for turistbusser på Grønningen og Esplanaden, hvilket medfører, at 75 p-pladser i de to gader konverteres til busholdepladser fra 1. april til 30. september mellem kl. 9 og 15. Resten af døgnet og resten af året vil der være samme parkeringsforhold som i dag. Turistbusser vil være omfattet af de gældende regler for betalingsparkering.

- På Grønningen er der i sæson 2023 blevet genetableret sæsonparkering for turistbusser, som man tidligere har haft.

- Med projektet 'Fredeliggørelse af Toldbodgade' vil busparkeringsarealet på Grønningen blive forlænget mod nord, så der bliver plads til 13 busser.

- På Esplanadens sydside ud for nr. 22-48 etableres der fem turistbusholdepladser. Tiltagene, som udføres under anlægsprojektet for Toldbodgade, forventes etableret ved sæsonstart 2025.



TURISTKØRSEL

→ Dog kan Dansk PersonTransport konstatere, at disse planer endnu ikke er ført ud i livet, og at mange vognmænd har oplevet udfordringer med aflæsning af sommerens mange turister. Det er beklageligt, at man ikke er nået længere med udrulningen, og det kan helt sikkert være med til at forstærke borgernes indtryk af, at busserne er i vejen i bybilledet.

Derfor skal der sættes skub i arbejdet med at få etableret den fulde handlingsplan for transport af turister, og Dansk PersonTransport vil fortsat presse på for at få det prioriteret i Københavns Kommunes budget.

– Som turistchauffør kan vi få det indtryk, at turisterne faktisk ikke er ønskede i København. For når vi skal køre en bytur og vise gæsterne vores seværdigheder, er vi sådan set på Herrens mark. Ligger der tre krydstogtskibe i havnen, er der 200 busser i byen, som ikke må få plads til at holde og læsse af, siger Mick Kristensen.

Turister nej tak – med mindre de vil gå
Med Budget 2022 blev det vedtaget at fredeligøre Toldbodgade og forhindre gadeparkering for turistbusser her for at løse trængselsproblematikken omkring Amalienborg. Også holdepladser ved Christiansborg, Slottholmsgade og Amaliehaven er blevet enten indskrænket eller inddraget. Som alternativ er der skabt pladser til turistbusser på Grønningen, Esplanaden og Churchillparken. Initiativer, der, allerede da de blev foreslået, vækkede bekymring hos Dansk PersonTransport, fordi det betyder længere gangafstand for turisterne. Denne bekymring er nu blevet til en realitet.

– Allerede på første stop kan vi rende ind i diskussion og problemer, fordi vi har seriøse problemer med at være nogen steder. Vores gæster, som typisk er ældre og gangbesværede, synes ikke, det er i orden at skulle gå 1-2 kilometer for at se en seværdighed. Desuden er de pladser, vi har fået på Grønningen evigt og altid fyldt op med privatbiler, fortæller Mick Kristensen og fortsætter:

– Jeg er chauffør af Guds nåde og elsker det, fordi jeg lærer noget nyt af andre kulturer hver dag. Jeg vil gerne vise mit land frem med stolthed og vise, at vi bor i et dejligt, rent og pænt land. Men du kan selv regne ud, hvor svært det er, når vi ikke kan være i gaderne.



”

”Hele Toldbodgade og Ofelia Plads er blevet til standsning- og parkering forbudt-zone. Hvis du kører derind, bliver du hurtigt fulgt af en grøn mand på cykel. Stopper du og læsser af, skriver han en bøde.”

Lange udsigter til bedre plads?

I Københavns Kommune står beslutningsprocessen i øjeblikket stille, mens politikerne afventer en kortlægning af turismen, som den ser ud nu. Det skal give dem et aktuelt grundlag for at beslutte, om der er flere af initiativerne, der skal iværksættes.

– Vi er i gang med at forberede en status på arbejdet med handlingsplanen og forventer at kunne fremlægge et orienteringsnotat

for Teknik- og Miljøudvalgets politikere i løbet af efteråret. Vi kan ikke sige, præcis hvad der skal ske, efter at udvalget orienteres, siger Casper Harboe, enhedschef for Mobilitet i Teknik- og Miljøforvaltningen hos Københavns Kommune.

Videre lyder det, at Teknik- og Miljøforvaltningen vil igangsætte en evaluering af fase 1, når antallet af turister er ved at nå niveauet fra 2019, og fremlægge resultaterne heraf for

politikere i Teknik- og Miljøudvalget, som derpå kan træffe beslutning om eventuel igangsættelse af næste fase. Der er imidlertid kun bevilget finansiering til om-dannelse af Toldbodgade, som er det største projekt i handlingsplanen.

Chauffører reagerer på frustrationen

Orienteringen af Teknik- og Miljøudvalget er ikke en indstilling til politisk beslutning. Politikerne kan dog, på baggrund af orienteringen eller til enhver tid i øvrigt, beslutte, at der skal arbejdes videre med handlingsplanen. Fra Mick Kristensen lyder det, at der er brug for handling nu, hvis ikke Lyngby Turistfart skal miste flere medarbejdere.

– Antallet af turister er helt klart på højde med inden Corona, hvis ikke højere. Der er run på, og som det ser ud nu, begynder chaufførerne her i butikken at sige fra. Det er fandme næsten lige meget, hvor vi holder henne i øjeblikket, så er vi i vejen. Der skal laves pladser til os, så vi kan betjene de forskellige attraktioner og forstyrre mindst muligt, siger han.

Det er op til Teknik- og Miljøudvalget, når de har modtaget notatet, at vurdere, om der skal gøres noget videre i forbindelse med realisering af handlingsplanen. Dansk PersonTransport følger arbejdet tæt og arbejder for, at forholdene for turistbusserne bliver forbedret, når de transporterer grupper rundt i København. I sidste ende er det op til politikerne at beslutte, hvad der skal ske, men det hænger så også på dem, hvis turisterne vælger at blive væk. •



”

”Jeg kører i en 14 meter lang og 4 meter høj dobbeltdækker, og jeg skal altså bruge noget plads. Men vi må ikke være i byen.”

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 - Miljørigtig 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

**Ny FlexTour 4
iOS/Apple og Android**

Gratis
oprettelse indtil
31. oktober '23



Du får bl.a.:

- ✓ Brugervenlig og enkelt i hverdagen
- ✓ Integration til Apple Maps / Google Maps
- ✓ Opkald til kunde direkte fra app
- ✓ Positions data opsamles automatisk
- ✓ Mulighed for flådestyring

Interesseret i FlexTour 4?

For yderligere information kontakt
Steen Baggersgaard på tlf. 70201548

www.partex.dk



**Vil du vide mere
om fase 1 og fase 2?**

Find 'Handlingsplanen for transport af turister' på Københavns Kommunes hjemmeside:
→ www.kk.dk/dagsordener-og-referater/Borgerrepraesentationen/møde-23092021/referat/punkt-17



Grøn turisme:

Busrejser kan gøre en forskel

Flere undersøgelser viser, at bussen ofte er den mest bæredygtige måde at rejse på, men alligevel bliver den ofte glemt, når politikere og andre diskuterer, hvordan vi kan rejse mere grønt. Her argumenteres der ofte for indførsel af for eksempel nattog, selvom international togtrafik har en række udfordringer og begrænsninger. Bussen er langt mere fleksibel og et mere oplagt valgt, når rejserne går ud i Europa, men også på de nære destinationer i Danmark og i nabolandene bør bussen spille en større rolle. Spørgsmålet er, hvordan vi kan få bussen til at spille en større rolle i undersøgelser, rapporter og debatten om den grønne omstilling?

Med en stadigt stigende opmærksomhed på bæredygtig turisme og grøn omstilling er det oplagt at se nærmere på transportvalg, der kan påvirke den rejsendes klimaaftryk. Mens togtransport ofte bliver betragtet som det bedre alternativ til flyrejser, bliver en anden transportform ofte glemt i diskussionen – nemlig bussen.

Dansk PersonTransport arbejder bestandigt på at fortælle historien om busserne som en grøn mulighed både på de korte og længere rejser.

Her dykker vi ned i, hvorfor bussen fortjener danskernes opmærksomhed som et bæredygtigt rejsevalg.

– Hvis man er bekymret for klimaet og gerne vil reducere sit eget klimaaftryk, så er bussen værd at vælge som rejseform. Der er rigtig meget at hente ved at tage

bussen frem for flyet, fordi det mindsker udledningen af CO₂ betydeligt, siger Søren Have, som er Programchef i Fremtidens Mobilitet hos klimatænketanken CONCITO.

Brug for bedre bus

– Selv små ændringer i transportadfærd kan påvirke en rejses klimabelastning, og på mange rejser vil det give rigtig god mening at udskifte flyet. På trods af at undersøgelser viser, at bussen ligger og konkurrerer med toget om at være en af de mere bæredygtige måder at rejse på, undervurderes dens potentiale ofte, så den udelades i debatten. Det er ærgerligt, fordi der er mange fordele ved bussen. Det er noget nemmere at oprette nye ruter rundt i Europa med bustransport end med tog, da det kræver mange

ressourcer og midler at lave en jernbane, der ikke allerede er etableret. Blandt andet er det også nemmere at teste, om etableringen af en ny rejserute kan fungere, lyder det fra CONCITO's Søren Have.

– Eltoget er måske nok klimamæssigt bedst, men det er svært at imødekomme en øget efterspørgsel, fordi der er begrænset kapacitet på togsystemet. En skalering af togbanenettet kræver, at man udvider jernbanerne eller skruer op for trafikken på en tog rute. Omvendt er det meget overskueligt at sætte en ny busrute op, og man kan nemt kan prøve sig frem med nye ruter.

Undersøgelser fra svenske NTM viser, at en tur med fjernbus udleder 25 gram CO₂ pr. passagerkilometer, og toget udleder 24 gram, mens en tur i personbil udleder 144 gram. En tur i fly er helt oppe

Så meget koster det at rejse til Berlin med bus, tog og fly

I en undersøgelse har Politiken søgt efter en returrejse fra København til Berlin fra 16. til 20. oktober 2023, altså i efterårsferien. Søgningen er foretaget direkte hos de forskellige selskaber. Præcis, hvad undersøgelsen viste på rejsetid, pris og klimaaftryk, kan du se her.

Kilde: Politiken

FlixBus

Rejsetid: 8 timer og 45 min.

Pris: 448 kr.

Klimaaftryk: 22 kilo CO₂ per person

Berlinexpressen.dk

Rejsetid: 6 timer og 50 min.

Pris: 698 kr.

Klimaaftryk: 22 kilo CO₂ per person

Infobus

Rejsetid: 7 timer og 25 min.

Pris: 700 kr.

Klimaaftryk: 22 kilo CO₂ per person

EasyJet

Rejsetid: 1 time og 5 min.

Pris: 437 kr. for en 'Standard'-billet med et styk lille håndbagage (maks. 45 x 36 x 20 centimeter)

Pris: 1.152 kr. for en 'Standard Plus'-billet med et styk lille håndbagage og en stor håndbagage

Klimaaftryk: 96 kilo CO₂ per person

DSB

Rejsetid: 6 timer og 56 min. (togskift i Hamborg)

Pris: 648 kr.

Klimaaftryk: 36 kilo CO₂ per person

på 214 gram – altså over seks gange mere end turen med bus. Busserne er dermed allerede et grønt alternativ, men i fremtiden vil de have et endnu lavere klimaaftryk i takt med den grønne omstilling. Der er dog fortsat lidt vej endnu, før elbussen er rustet til at køre danskere afsted på ferie.

– Så længe rejsen ikke er over hav, er turistbusser et rigtig godt valg, men hvis man skal køre langt, er det vigtigt, at ladeinfrastrukturen rundt i Europa bliver bedre. I mange tilfælde vil busserne kunne lade samme steder som lastbilerne, men der er brug for, at man tænker mere specifikt ift. bussernes behov ved at sørge for at have ladestandere ved turistattraktioner, hoteller, og hvor turistbusserne ellers er, siger Daria Rivin, der er rådgiver i Klima og Transport hos den uafhængige miljøorganisation Rådet for grøn omstilling.

– Både internt i EU-landene og i Europa-Parlamentet er man ved at kigge på udrulning af ladeinfrastruktur med det såkaldte AFIR (Alternative Fuels Infrastructure Regulation), som stiller konkrete krav til medlemslandene om opstilling af lade- og tankinfrastruktur til alternative drivmidler. Samtidig har Europa-Kommissionen fremsat et forslag om, at 90 procent af nye busser i 2040 skal være nulemissionsbusser. Det vil sætte skub i udviklingen, forudser Daria Rivin.

– Når der stilles krav til bussernes udledning, bliver der også stillet krav til producenterne. Det betyder, at der bliver sat mere skub i produktudviklingen på langfart, som ellers har været ringe. Lige nu er der kun produceret få elbusser til længere distancer og fjerntransport, men det bliver nødvendigt at skalere op, hvis EU vedtager kravene.

Måden, vi taler om bussen på

I Dansk PersonTransport er man sikker på, at bussen kan spille en større rolle, når danskerne i fremtiden skal på ferie eller forlænget weekend.

– Selvom flere og flere danskere svarer, at de ønsker at rejse bæredygtigt, og at klima fylder noget, når de holder ferie, så er det ikke endnu slået igennem i danskernes valg af transportform. Det tror vi på, at det kan i fremtiden. Det er et langt sejt træk, men det handler om, at vi skal blive ved med at tale bussen op som det grønne alternativ, det er, udtaler Dansk PersonTransports turistsektorchef, Jens Hvid Bang.

CONCITO's Søren Have vurderer også, at bussen vil få en renæssance, særligt når man kan køre endnu længere på el. Han vurderer dog, at der er lagt op til kamp mod vaner og fordomme, når det gælder om at få flere kunder i butikken, end dem, der kommer af sig selv.

– For tiden oplever mange danskere via fjernbusserne og flere og flere elektriske busser i den kollektive transport, at det egentligt



”Vi skal blive ved med at tale bussen op som det grønne alternativ, den er.”

Søren Have, programchef i Fremtidens Mobilitet hos klimatænketanken CONCITO

kan være meget fedt at køre med bus. Men jeg tror, at nogen tænker på bus som noget, vi gjorde, da vi ikke havde råd til at flyve. Så diskursen herom spænder ben for bussen, og det vil være en idé for busbranchen at arbejde på en ny diskurs, hvor man jo med fordel kan slå på de fordele, der er ved bussen, og at mange moderne busser faktisk har ret høj komfort.

Er man optaget af klimaaftrykket, er valget af busrejsen en måde at gøre noget på, der faktisk batter.

Vanerne med at tage bilen, fordi den holder i garagen, og fordomme om, at busser er ubekvemme, langsommelige og støjende, kan man ændre på. Desuden er der især en yngre generation, som er meget bevidst om det aftryk, de sætter på verden.

Efter at have fulgt debatten i mange år, tror Søren Have på, at der vil komme endnu mere fokus på bæredygtige rejseformer.

– Jeg synes, det har fyldt mere i debatten denne sommer, at vi skal rejse bæredygtigt. I den vanlige reportage fra lufthavnens travleste dag lod man i år også passagererne reflektere over flyrejsens forstærkende klimaeffekt på for eksempel naturbrände. Jeg har ikke noget data på det, men det forekommer mig at være nyt, at man på den måde laver en kobling mellem sine rejsevaner og klimakrisen, lyder det. ●

Busser uden ruteplan:

Snart kan du bestille bus, som du bestiller takeaway

Sammen med Faxe Kommune tester Movia et koncept med mindre busser, der kører en direkte rute mellem eksisterende stoppesteder på tværs af tre linjer. Og bussen kører kun, når den er bestilt. Konceptet bliver kaldt FLOT, og det er et forsøg på at skabe en bedre og mere økonomisk effektiv service i landkommuner.

Forestil dig at kunne bruge en app til at vælge rute, tidspunkt og betale for busturen, præcis som man gør på madleveringstjenester. Du bestiller din tur med bussen på app'en, og så vil bussen ankomme til dit stoppested hurtigst muligt eller på det tidspunkt, der passer dig bedst. Når du har bestilt, kan du følge med i bussens realtidslokation på et kort i appen.

– Transport i landkommuner er ofte vanskelig at forbedre, og der er sjældent meget at gøre, som virkelig rykker. Men det her kan være de vises sten. I stedet for at have tre buslinjer, der kører i en fast rute mellem faste stoppesteder, prøver vi at indsætte nogle mindre køretøjer, der kører frit på tværs og mere direkte, siger Per Gellert, plandirektør hos Movia.

I stedet for at have faste buslinjer med faste stoppesteder tester pilotprojektet FLOT (Fleksibel Offentlig Transport) et koncept med mindre busser, der kun kører, når en bruger bestiller en tur. I det område i Faxe Kommune, hvor FLOT kommer til at køre, er i dag tre buslinjer. I projektet vil bussen køre på kryds og tværs, så man kan blive kørt direkte fra et stoppested på den ene busrute til et stoppested på den anden busrute – helt uden skift.

Som at bestille takeaway – af sig selv

Movia tester konceptet i samarbejde med Faxe Kommune, som ønsker, at projektet kan løse nogle af de transportbehov, man oplever i rigtig mange landkommuner. Målet er at skabe en bedre service for kunderne og samtidig finde en mere økonomisk effektiv løsning, der passer til områder eller tidspunkter med relativt lav efterspørgsel efter kollektiv transport.

– Det er attraktivt at kunne bestille en bus, der kører dig i direkte linje fra start- til slutpunkt, så man kommer hurtigere afsted og hurtigere hjem. Men vi skal også finde ud af, om det rent faktisk er svaret på brugerens behov. For nogen vil det være nemmere stille sig ved et busstoppested og vente på en bus, der kører med faste minuttal. Lige nu kører vi altid med 12 meter lange busser på den slagne rute, selv på tidspunkter med færre passagerer – det kan vi gøre bedre, siger Hans Ege-Møller, der er Senior Konsulent i Faxe Kommune.

Bussen kører uden en fast køreplan, og ved at bestille på en app, kan man komme afsted, når man vil. Hans Ege-Møller håber på at skabe en mere fleksibel service, der fungerer både i og uden for myldretiderne, og derfor går en del af forsøget ud på at teste, hvor mange busser der skal til for at overholde den lovede responstid.

i

Hvordan bliver det for passageren?

- Der er ingen fast køreplan
- Man kan komme afsted på tidspunkter, der passer en
- Turen skal altid bestilles via en app. Til de ikke-digitale tilbydes en anden løsning.
- Bussen kører den direkte vej (med mindre andre skal med)
- Nye rejsemuligheder og forbindelser.
- Kan betales med Rejsekort og andre DOT-billettyper
- Kan få et stoppested tættere på bopæl end i dag



FLOT-minibussen skal give fleksibel service til beboere i Faxe Kommunes landområder. Blandt andet Terslev med 937 indbyggere, der stadig har en brugs og skole.



”

”Først og fremmest håber jeg på, at vi igangsætter et projekt, der kan udmønte sig i en billigere service, borgerne er glade for.”

Hans Ege-Møller, Senior Konsulent i Faxe Kommune



MD 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.

→ – Responstiden er endnu ikke fastsat, men vi vil kunne tilpasse den løbende i projektet, hvis det viser sig at tage længere eller kortere tid at komme frem. Det er vigtigere, at vi kan overholde responstiden, end at vi lover en, vi kan overholde 75% af gangene. Det nytter ikke noget, at vi siger, man skal bestille en halv time i forvejen, og at vi så enten ikke kan overholde tiden, eller vi er nødt til at indsætte en ekstra bus med de medfølgende omkostninger, siger Hans Ege-Møller, Senior Konsulent i Faxe Kommune.

Movia er i gang med at designe projektet, som er planlagt til at køre i to år for at kunne teste forskellige tiltag og løsninger. Løsningen bruger DOT's takster og billetprodukter, og tanken er, at også betalingssystemet skal være digitalt. Sådan lyder det fra Movias Per Gellert.

– Du skal kunne bestille, betale og bedømme bussen direkte i app'en. Angiv, hvornår du gerne vil hentes, og så får du en tid retur, så du ikke skal stå ved stoppestedet og vente. For dem, der har svært ved de digitale løsninger, vil der være mulighed for at bestille ved at ringe.

Potentiale for udvidelse

Baggrunden for projektet er mange års fokus på at forbedre mobiliteten i landområder, hvor efterspørgslen på den kollek-

i

Sådan fungerer Fleksibel Offentlig Transport

- Bussen kører kun, når og hvor den er bestilt. Responstiden kan være helt ned til 10-15 minutter, afhængigt af hvor nærmeste bus befinder sig.
- Bussen kan betjene et helt område i stedet for faste ruter (fra stop til stop).
- Bussen kører den direkte vej (med mindre andre skal med).
- Bussen er ikke større end nødvendigt.
- Det vil være muligt at oprette stoppesteder uden for det nuværende rutenet.

tive trafik er enormt spredt, både hvad angår tidspunkter, geografi og antal passagerer. I overgangsperioden bliver det en kombination af en stor bus, der kører en fast rute for at transportere skoleelever, og flere mindre busser.

Per Gellert fortæller, at det er 'notorisk svært' at lave nogle faste ruter, der kan betjene så spredt efterspørgsel.

– De nuværende rutebusser er gode til at servicere morgen og eftermiddag, hvor der er rigtig mange skoleelever med. Til gengæld kommer de store busser lidt til kort uden for myldretiden, og nogle kommuner synes, det bliver dyrt at have halvtomme busser til at køre rundt. Målet er i sidste ende at undgå at have store busser kørende på faste linjer.

FLOT forventes at gå i drift i 2024, og i første omgang bliver det testet i sammenligning til den service, der er i dag. Bagefter vil man se på, om det giver mening at udvide servicen til for eksempel aftenkørsel eller weekendkørsel. For pendlere og studerende, som gerne vil fra udkantsområderne og ind til de større byer, er det praktisk, at de kan bestille faste ture hver dag.

– Det er et perspektiv, vi har i baghovedet, når vi går i gang med det her. Men først og fremmest håber jeg på, at vi igangsætter et projekt, der kan udmønte sig i en billigere løsning, brugerne er glade for. Da det erstatter den traditionelle rutetrafik, skal servicen være attraktiv for alle, siger Hans Ege-Møller, der er Senior Konsulent i Faxe Kommune. •

Kortet der holder dig godt kørende

Tank på Shell, IDS, Q8 og F24 i Danmark og på Shell stationer i hele Europa



”

”Det her kan være de vises sten. I stedet for at have tre buslinjer, der kører i rute mellem faste stoppesteder, prøver vi at indsætte nogle mindre køretøjer, der kører frit på tværs og mere direkte.”

Per Gellert, Plandirektør, Movia



Med Shell Card får du altid:

Attraktive priser

En individuel aftale med konkurrencedygtige priser på brændstof og AdBlue

Nem administration

På onlineportalen Shell Fleet Hub kan du bestille nye kort, se fakturaer, lukke kort, trække rapporter etc.

Én samlet faktura

Uanset hvilke stationer du tanker på

Og du har mulighed for at vælge:

Shell GTL Fuel

Brændstof baseret på naturgas som udleder færre skadelige stoffer. Tankes på udvalgte Shell stationer

CO₂ kompenserings

Du støtter anerkendte naturprojekter via et tillæg pr. liter tanket med Shell Card

Shell vejskatboks (EETS)

Alle dine vejafgiftsbetalinger samles ét sted og faktureres i danske kroner

Kontakt os

Nord- og Midtjylland
Søren Rise
sri@dccenergi.dk
2220 5105

Syddjylland, Fyn og Øer
Brian Bach
bba@dccenergi.dk
4186 3449

Sjælland, Lolland-Falster
og Bornholm
Christian Johansen
cjo@dccenergi.dk
2220 5221

DCC
energi

”

”Det handler om at bruge de data, som er tilgængelige, til at effektivisere driften”

Allan Thomsen, Sales Director for Transport og Logistik hos GSGroup Scandinavia



”Klimaafttryk på transport bliver lige så vigtigt som varedeklarationen på fødevarer”

Digitale løsninger gør hverdagen nemmere for vognmænd, chauffører og kontorphersonale. Men det er nødvendigt, at løsningerne peger ind i hverdagen bag rattet. Derfor har GSGroup startet et samarbejde med Dansk PersonTransport, så de to partnere sammen kan leve op til krav og behov fra bustransportbranchen – nu og i fremtiden.



Hvordan gør vi sammen persontransportbranchen stærkere? Det spørgsmål stillede Dansk PersonTransport og GSGroup hinanden, da de en dag besluttede at stikke hovederne sammen. Ud af samtalen kom et nyt samarbejde. Med flere gode idéer i støbeskeen.

– Samarbejdet giver både stor værdi for Dansk PersonTransports medlemmer og for os som leverandør. Vi kan få gode input fra vognmændenes hverdag, så vi hele tiden er opdaterede på den aktuelle viden i branchen og kan tilbyde og optimere vores løsninger til persontransportbranchen. Vi er afhængige af at kende bussernes udstyr ud og ind, så vi kan tilpasse vores løsninger til den enkelte, fortæller Allan Thomsen, der er Sales Director for Transport og Logistik hos GSGroup Scandinavia.

På forkant af myndighederne

Noget af det, der fylder meget i busvognmændenes hverdag, er den stramme lovgivning omkring køre-hviletider. Og det er her, GSGroup kommer ind i billedet. De tilbyder automatisk download af køre-hviletids-data – både på chaufførniveau og på virksomhedsniveau. Analysedelen tilbydes i samarbejde med eksterne samarbejdspartnere.

Udover at vognmanden slipper for manuelle processer og har styr på sit data-grundlag, kan GSGroup med få klik give et samlet overblik i realtid over køretøjer og chauffører.

Man kan vælge at zoome ind på et enkelt køretøj, grupper af køretøjer eller på en enkelt chauffør og få mere information om køretøjets position, chaufførens køre-hviletids-status, turrapport og lignende.

– Det giver dig en samlet sikkerhed som vognmand, så du kan sove roligt om natten og drive din virksomhed med god samvittighed, siger Allan Thomsen.

GSGroup tilbyder også flådesystemer, som gennem en GPS-boks registrerer fart, tid, afstand og hastighed, hvis køretøjet giver mulighed for den service. Baseret på data fra køretøjet – om blandt andet brændstofforbrug, kan man beregne CO₂-udledning og kørselsadfærd. Disponenten kan se, hvornår chaufførerne holder pause og kan planlægge og disponere ud fra det. Selvom du har flere forskellige bilmærker, kan det hele integreres og samles på ét dashboard.

– Hele fundamentet er at gøre det automatisk. Det handler om at bruge de data, som er tilgængelige, til at effektivisere driften. Alle vognmænd har behov for at kunne gøre ting smartere og udnytte den igangværende digitalisering, siger Allan Thomsen og tilføjer:

– Vi leverer skræddersyede løsninger til transportbranchen. Vognmændene driver deres forretning forskelligt, og der er stor variation i behov og ønsker alt efter, om du kører turist- eller rutekørsel, og hvor stor din virksomhed er. Derfor har vi løsninger, som kan tilpasses til den enkelte vognmand og hans køretøjer, forklarer Allan Thomsen.

Spændende projekter i sigte

Samarbejdet mellem GSGroup og Dansk PersonTransport handler ikke kun om de løsninger og muligheder, der eksisterer lige nu. Både nu og i fremtiden fylder klimakrav mere og mere i branchen. Derfor kigger de nye samarbejdspartnere på at løse nogle af udfordringerne sammen.



Om GSGroup

GSGroup er en førende europæisk leverandør af tjenester og løsninger til mobil datafangst og levering af digital flådestyring og tachograf-løsninger til transportbranchen. GSGroup leverer løsninger, der imødekommer de krav, myndighederne stiller som dokumentation til køre-hviletid. Løsninger, der også hjælper dig med at holde overblik over din flåde, fart, tid, afstand, hastighed, kørselsadfærd m.m. Det betyder, at du som virksomhedsejer både kan tilstræbe dig at overholde myndighedernes krav og samtidig har mulighed for at effektivisere driften.

Du kan se en oversigt over de forskellige løsninger på gsgroup.dk

Vil du vide mere?

Kontakt Allan Thomsen
Telefon: 9282 9390

– Det, vi kan bidrage med, er at levere den data, som vognmændene kan bruge til at dokumentere deres klimaafttryk og klarlægge, hvor de kan ændre adfærd og på den måde udlede endnu mindre CO₂. Jeg tror på, at forbrugerne i fremtiden bliver lige så bevidste om klimaafttrykket, når de sætter sig ind i en bus, som de i dag gør omkring varedeklarationen på fødevarer. Det er vi som leverandører til transportbranchen nødt til at kunne leve op til i fremtiden, fortæller Allan Thomsen.

Du kan fremover møde GSGroup til Dansk PersonTransports arrangementer, hvor de står klar til en snak om netop dine behov. GSGroup har dedikeret en konsulent i Jylland og en på Sjælland udelukkende til Dansk PersonTransports medlemmer.

– Vi fungerer som ambassadører for hinanden og ser samarbejdet med Dansk PersonTransport som en blåstempling.

Det forpligter. For det betyder også, at vi i fællesskab skal være med til at sikre, at vi udvikler løsninger til gavn for medlemmerne. ●

Bornholmerbussen

Ultimo april 2023 indstillede boet efter Jørgen Andersen kørslen på Linje 866 - Bornholmerbussen, der siden december 1981 har befordret rejsende til og fra Bornholm.

På nogle skatteråds-rejser til Bornholm opdagede Jørgen Andersen, at der manglede brugbar kollektiv trafik mellem København og Bornholms-færgen i Ystad. Han etablerede derfor i 1981 sin linje 866 fra København via Dragør-Limhamn til Ystad.

Det var umiddelbart en succes. Allerede en uge efter han var begyndt at køre (julen 1981), havde han nemlig fået bestillinger nok til, at der skulle indsættes en dubleringsbus.

Først med åbningen af Øresundsbron kom der konkurrence. DSB åbnede en togforbindelse København-Ystad, Intercity Bornholm, som DSB dog blev politisk pålagt at lukke i 2017.

I 2015 begyndte John Jalkiewicz at køre en ny Bornholms-linje, rute 700 med busser, der overførtes på færgen til Bornholm og fortsætter til Aakirkeby, Nexø og Svaneke, plus man også kørte patienter fra Bornholms Hospital til og fra sygehusene i Storkøbenhavn. Rute 700 blev i 2022, overtaget af Kombardo Expressen.

Efter Jørgen Andersens død i august 2022 arbejdede boet på at afhænde ruten, men det trak ud, og ultimo april 2023 udløb så køretilladelsen, hvorefter man valgte at afhænde garagen i Ballerup og busserne stykvis. •

1. Med flest passagerer i weekender og ferieperioder købte man mange ældre busser til at klare spidsbelastningerne med. Nogle fik man bygget et nyt turistbus-karosseri på, andre anvendte man, som de var. Denne Volvo årgang 1973 købte man i 1984. Her ses den i august 1985.

2. Jørgen Andersen var selv mødt op, da denne fabriksnye todækker-Van Hool blev indsat på ruten i juni 1987. Her ser vi den i København.

3. Mange af busserne holdt weekend i Ystad efter at have bragt weekend-turister til Bornholm fredag, for at være klar til at hente dem hjem søndag. Her ser vi fem store ledbusser i Ystad i april 2006.

4. Sidste dag, 30. april 2023, anvendtes blandt andet denne Irizar I6s på ruten. Her ses den i København.

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

Sprintere på lager



f @VBI.Group

VBI
GROUP

Nye Mercedes Sprintere 400 serie klar til levering
Ring & hør mere på 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 enkelt elementer til hele indretningen.

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



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



DEKRA
AMU Center Sydjylland A/S
Kontakt: Susanne Jensen-Iversen
Arnfredsvej 8
6600 Vejen
Tlf. 70 60 65 00



OK
Kontakt: Henrik Dehn
Centervej 5
4600 Køge
Tlf. 89 32 25 40



Businvest DK ApS
Kontakt: Agnieszka Karolina Mazur
Baldershøj 3
2635 Ishøj
Tlf. 27 25 01 01



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



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



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



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



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



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



voyagerr
Kontakt: Christian Erikstrup
Sommervej 31, 4, Aarhus
Tlf. 30 55 99 67
www.voyagerr.com



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



eco mobility
Kontakt: Bjarne Nielsen
Livøvej 23, Viborg
Tlf. 70 20 06 98
www.r2p.com



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



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



Øresundslinjen
Kontakt: Peter Kesting
pha@sydglas.dk
Færgevej 8
3000 Helsingør
Tlf. 30 67 13 77



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



Circle K Danmark
Kontakt: Stephan Praem Skovgaard
Borgmester Christiansens Gade 50
2450 København SV
Tlf. 70 101 101



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



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



GS Group
Kontakt: Jørgen Tonnesen, DK Vest
jorgen.tonnesen@gsgroup.dk
Mobil: 25 23 70 00
Kontakt: Jacob Chr. Kassinger, DK Øst
jacob.chr.kassinger@gsgroup.dk
Mobil: 25 17 19 45
Høgevej 19
DK-6705 Esbjerg



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



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



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



Hessel Bus
Kontakt: Søren Christensen
s.christensen@hesselbus.dk
Centervej 3
4600 Køge
Tlf. 56 37 00 00



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



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 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.danskpersonttransport.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

Jens Hvid Bang
Kommunikations- & Sektorchef
jhb@dpt-dk.org

Lasse Repsholt
Sektorchef
lre@dpt-dk.org

Jeannette Lohse
Administrativ medarbejder
jlo@dpt-dk.org

Alexander Höilund
Erhvervspolitisk konsulent
aho@dpt-dk.org

Mitchel Oliver Vestergaard
Juniorkonsulent
mov@dpt-dk.org

Hovedbestyrelse

Landsformand
John Bergholdt
Bergholdt.dk
Børstenbindervej 5
5230 Odense M
john@bergholdt.dk

Formand for DPT's Sektor for Offentlig Kørsel
Anders Larsen (næstformand)
VIKINGBUS
Faaborgvej 31
5762 Vester Skerninge
al@vikingbus.dk

Næstformand for Sektor for Offentlig Kørsel
Rikke Bang Bjerreby
Frederikssund Handibusser
Vølundsvej 28
3600 Frederikssund
Rikke@handibusser.dk

Formand for Sektor for Turistkørsel
Lars Brøchner
Brøchner Biler
Genvejen 16
7451 Sunds
lb@brochnersbiler.dk

Næstformand for Sektor for Turistkørsel
Thomas Klüver Wandahl
VIKINGBUS
Kanalholmen 1
2650 Hvidovre
tkw@vikingbus.dk

Formand for DPTs Sektor for Taxikørsel
Torben Kirketerp
Esbjerg Taxa
Lillebæltsvej 10
6715 Esbjerg
torben@esbjergtaxa.dk

Næstformand for Sektor for Taxikørsel
Vibeke Wolfsberg
Moove Group
Krogshøjvej 49
2880 Bagsværd
vw@moovegroup.com

Formand for DPT's Sektor for Rutekørsel
Peter Lanng Nielsen
Keolis Danmark A/S
Naverland 20
2600 Glostrup
adm@keolis.dk

Næstformand for Sektor for Rutekørsel
Tim Valbøll
Umove
Farverland 7
2600 Glostrup
tva@umove.dk

KOM I KONTAKT MED DET DANSKE BUS- OG TAXIFOLK ...

**Kontakt Vendemus på
tlf. 72 22 70 80
kontakt@vendemus.dk**



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



Mobilitet ..

Nr. 5 / oktober 2023

Udgiver
Dansk PersonTransport
Nørre Farimagsgade 11, 3 tv.
1364 København K
Tlf. 70 22 70 99
Fax 70 22 10 99
www.danskpersonttransport.dk
info@dpt-dk.org

Ansvarshavende
Michael Nielsen
mmn@dpt-dk.org

Layout og tryk
Mediegruppen as
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 10. december 2023.

Forsidebillede
Adobe Stock



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

Ekspert i klimaløsninger til busser



Service på bus AC anlæg og oliefyr

Vores erfarne teknikere udfører service, reparation og renovering af AC anlæg, varmepumper, olie- og gasfyr på ALLE TYPER busser.

CHRISTONIK er OE-leverandør af reservedele til:

- Valeo
- Songz
- Konvekta
- Hispacold
- Heavac
- Aurora, m.fl.



Christonik ApS · Industrigrenen 21 · 2635 Ishøj
Tlf. 3967 3344 · www.christonik.dk

