

# Mobilitet

DIT MAGASIN OM ERHVERVSMÆSSIG PERSONTRANSPORT

## 06

December 2023

## Bliver De Grønne Busser udnyttet?

Salg af udtjente køretøjer  
til udlandet førte til chikane

## Busworld

Verdens største busmesse  
i gang igen – og DPT var med

# Rygraden i den kollektive mobilitet

DPT står på 4 stærke ben  
i debatten om fremtidens  
kollektive transport



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 – Dobbeldækker, 3 stjernet

Ring 5637000 eller kig forbi og lad os tage snak!

## Dansk PersonTransport viser vejen

Der er fuld gang i den politiske sæson, og DPT har travlt med at sikre at vores medlemmers prioriteter bliver hørt. Ikke mindst regeringens ekspertudvalg for fremtidens kollektive mobilitet, som snart forventes at komme med sit første udspil, er på dagsordenen. Her har vi i DPT sammen med repræsentanter fra alle vores sektorer udarbejdet en række konkrete anbefalinger.

● ● **Vi har med stor interesse fulgt** ekspertudvalgets arbejde samt den offentlige og politiske debat om fremtidens kollektive mobilitet.

Hvad der står klart for os er, at alle lige nu taler om nye mobilitetsformer og i særdeleshed samkørsel som den store frelser for både kommunernes budgetter og borgernes adgang til kollektiv mobilitet i alle geografier. Det fokus skyldes bl.a., at ekspertudvalget har fået en låst opgave i første omgang, hvor de skal kigge på nye mobilitetsformer, og det har fået os op af stolene for lige at minde alle om, hvilke løsninger DPTs medlemmer allerede bidrager med og kan bibringe mere af i fremtiden. For det er helt afgørende i diskussionen om fremtidens kollektive mobilitet, at man kigger på, hvordan vi alle kan få endnu mere ud af de eksisterende kollektive mobilitetsløsninger.

For sandheden er jo, at de fire sektorer, som DPT repræsenterer; rutekørsel, taxikørsel, offentlig kørsel og turistikørsel udgør fundamentet i den kollektive transport, og det er det fundament, som politikerne bør fokusere på at få styrket og udbygget i stedet for alt den snak om nye mobilitetsformer.

Betyder det, at vi ikke er åbne for innovation og nye løsninger? Nej. Tværtimod, men det er vigtigt at få styr på proportionerne.

Fra 2021 til 2022 oplevede rutebusserne en fremgang på 30 procent i antallet af passagerer og 240 millioner passagerer bruger nu busserne. Selv om det antal gerne må blive endnu større, så kan det slet ikke sammenlignes med de samkørselstjenester, der sender store pressemeddelelser ud, fordi de har rundet 20.000 tusind ture, og som alle – mærkværdigt nok - taler så meget om lige nu.

Der skal ikke være nogen tvivl om, at DPT og vores medlemmer byder innovation og nye løsninger velkommen, men man skal tænke sig om, og nye aktører skal underlægges de samme krav, som den professionelle persontransportbranche arbejder under. Ellers giver det ikke mening.

Vi ser gerne, at man snart på Christiansborg og i Transportministeriet bruger sin tid på at få defineret nogle meget klare statslige (minimums)normeringer for den kollektive mobilitet i alle geografier. På den måde vil kommunerne og dermed også trafikskaberne og operatørerne få mulighed for arbejde mere langsigtet - også økonomisk. Det vil også - og måske endnu mere vigtigt - give borgerne et troværdigt kollektivt tilbud, som kan få dem ud af bilerne og over i bussen, flexbilen, taxien eller fjernbussen eller for den sags skyld over i togene.

For DPT står det klart, at vilkårene for fremtidens kollektive mobilitet ikke bare er afgørende for os som branche. Den er også afgørende for vores samfund, sammenhængskraften og den enkelte borgers velfærd. ●

God læselyst!



**Michael Nielsen**  
Adm. Direktør / CEO

# Indhold.06



## 8 Sådan styrker vi fremtidens kollektive mobilitet

DPT står på 4 stærke ben i opfølgningen af regeringens ekspertudvalg

## — Det faste:

De korte s. 6 + 19 + 23

Nostalgihjørnet s. 32

Info s. 34

## 20 På rejsen til fremtidens busverden

DPT tog en stor gruppe medlemmer med til verdens største busmesse



14

### De Grønne Busser uretfærdigt hængt ud

Busserne blev solgt til udlandet for 2 år siden, men den nye ejer kører videre med samme logo



16

### En taxaformand med trang til oprydning

Kasper Jessen ønsker at skabe bedre overblik hos Taxa Midt



24

### Stærk dialog om rekruttering

Et samarbejde med STAR skaber nye muligheder for at finde chauffører



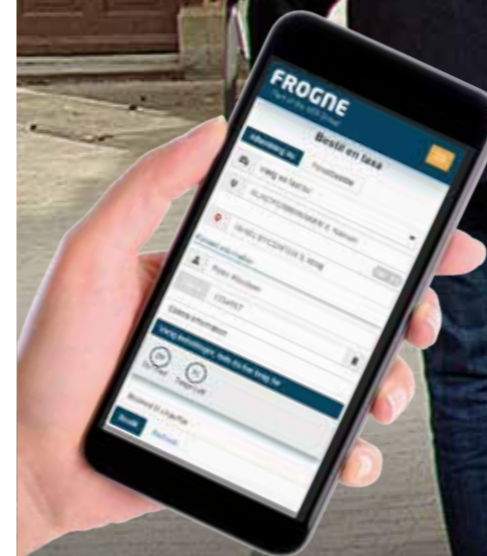
28

### Danskernes bedste taxatur


Dantaxi har fået mange beretninger om mødet mellem passager og chauffør

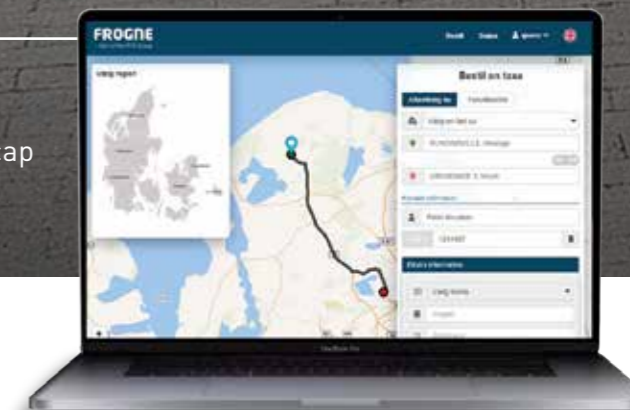
# NEXT GENERATION

## 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](http://www.frogne.dk)

# De korte



## 10-årige rutekørselstilladelser til nulemission

Folketinget har sikret 10-årige nulemissionstilladelser ved lov. Lovforslaget om at forlænge rutetilladelserne blev vedtaget af alle Folketingets partier.

Elbusser er en hel del dyrere end konventionelle busser, og virksomhederne har derfor brug for større sikkerhed for investeringen og flere år til at afskrive den.

Derfor har Dansk PersonTransport længe arbejdet aktivt for at få forlænget rutetilladelserne til 10 år for nulemissionsbusser. Det er nemlig en grundlæggende forudsætning for, at vi kan få grønne sigtseeingbusser ud på vejene.

Blandt støtterne var Sophie Lippert fra SF, som understregede fordelene ved at prioritere grønne transportmidler, og Niels Flemming Hansen fra Det Konservative Folkeparti, som fremhævede vigtigheden af forudsigelighed for vognmænd i den grønne omstilling.

Hos Dansk PersonTransport er vi meget glade for, at lovforslaget nu er endeligt vedtaget.

– Lovforslaget om at forlænge rutetilladelserne til 10 år er et vigtigt skridt i den grønne omstilling af persontransporten. Der er brug for større sikkerhed for investeringerne og en længere tidshorisont, når der skal investeres i nye busser, der er væsentlig dyrere, end de konventionelle. Vi er rigtig glade for, at det her forslag, som vi længe har arbejdet for, nu er vedtaget af alle Folketingets partier, udtaler, Jens Hvid Bang, turistsektorchef i Dansk PersonTransport



## Mange flere busser i Europa

**Antallet af busser** er steget støt i Europa i løbet af de første tre kvartaler af 2023. Det viser en opgørelse fra foreningen af europæiske automobilproducenter, ACEA.

I løbet af de første tre kvartaler af 2023 steg antallet af indregistrerede busser i EU med 18,5 %, så der i alt blev sat nummerplade på 23.645 nye busser. Franske vognmænd var mest aktive og førte an med 4.735 nye busser. Det svarer til en stigning i indregistreringer på godt 9 %. I Italien steg det tilsvarende tal med næsten 66 % og i Spanien med flotte 58 %.

Stigningen var mest markant for el-køretøjer. Hele 31,5 % er solgt af elektriske busser steget i EU, og dermed når el-busserne op på en markedsandel på 14,4 % (imod 13 % sidste år).

På EUs tre største markeder var udviklingen mest markant i Spanien med en stigning på 246 %. I Frankrig og Tyskland var stigningen på hhv. 38,8 % og 26,9 %.

Hybrid-elbusserne øgede deres markedsandel til 12,8 %, som er tæt på en fordobling i forhold 2022. På disse køretøjer var popularitetsstigningen størst i Frankrig (477) og Spanien (233 %).

Overordnet set er dieselbusser stadig de mest populære med en markedsandel på 64,7 %.

Kilde: ATEC

## Kom til GDPR-workshop med DPT og Lexoforms

**Har du og din virksomhed** styr på GDPR-lovgivningen? Hos Dansk PersonTransport tilbyder vi – i samarbejde med Lexoforms – at du og din virksomhed kan komme med til GDPR-workshop den 17. januar 2024 i tidsrummet 09.00-16.00.

Sammen med Lexoforms afholder Dansk PersonTransport en praktisk workshop om GDPR, hvor du i løbet af dagen arbejder med dine egne data, og med input og hjælp får du styr på arbejdet med netop GDPR. Arrangementet er et medlemstilbud, der vil gøre dig skarp på GDPR-reglerne og give dig et overblik over, hvordan du bedst behandler persondata i din egen virksomhed.

Dagen er for dig, der ...

- endnu ikke er kommet ordentligt i gang med GDPR
- er i gang med GDPR, men ikke er kommet helt i mål
- er godt i gang, men gerne vil have kvalitetssikret dit arbejde
- er medlem af Dansk PersonTransport

Målet er, at du, når dagen er omme, har styr på din GDPR-dokumentation fra oplysningspligt og risikovurdering til indsigelser og databehandleraftaler – og hvordan du holder det hele ved lige.

### Adresse:

Vejlsøvej 51, 8600 Silkeborg – Hovedbygningen

Kurset er gratis for medlemmer, men der vil være et gebyr på kr. 500, hvis man ikke møder op. Forplejning er inkluderet. Vi glæder os til at se dig.

Tilmeld dig GDPR-workshoppen på [www.lexoforms.com/dpt-workshop-silkeborg-24-01-17](http://www.lexoforms.com/dpt-workshop-silkeborg-24-01-17)

## Ny rekord for udenlandske turister i Danmark

**Stigningen af udenlandske turister**, der besøger Danmark, satte tidligere på året endnu en rekord. Antallet af udenlandske turistovernatninger til og med august lå 4,35% over niveauet fra samme periode sidste år.

Ifølge Danmarks Statistik ligger det samlede tal frem til sommermånedernes udgang med 46,68 mio. overnatninger dog 0,17 % under samme tidspunkt sidste år, fordi færre danskere har holdt sommerferie hjemme i Danmark.

Det er især turister fra det sydlige Europa, som er årsag til fremgangen. Fra Holland registreres der også en stigning på mere end 6 %.



**JUUL**  
GØR EN FORSKEL

## AMUJUUL bliver til JUUL og åbner ny erhvervsskole i Roskilde

**Uddannelsesinstitutionen Juul** er godkendt som selvstændig erhvervsskole. Dermed har landet endnu et sted at uddanne fremtidens buschauffører.

Juul er et kendt navn i branchen, hvor erhvervsskolen er en af Danmarks største og ældste uddannelsespartnere. Fremover kan Juul udbyde både grundforløb 2 og hovedforløb for uddannelsen Buschauffør i kollektiv trafik. Skolen er desuden godkendt til tilsvarende undervisningsforløb på vejgodstransportuddannelsen.

– Vi har det perfekte faglige miljø til at samle eleverne i et sammenhængende EUD-forløb. Vi har det fornødne udstyr og maskiner, erfarne undervisere og god kontakt til virksomhederne i branchen,

lyder det fra administrerende direktør Jesper Juul.

Den nye erhvervsskole er beliggende på Juuls hovedafdeling i Roskilde, og første optag af GF2-elever starter 5. februar 2024. Juul kan via sin selvstændige godkendelse nu tilbyde endnu flere erfarne chauffører muligheden for at blive faglærte.

Juuls strategiske direktør Thomas Silfen glæder sig til at bidrage til at sende flere faglærte chauffører ud til vognmændene.

– Vi vil tilbyde eleverne en moderne erhvervsskole i et tæt samarbejde med branchen. Det skal være eftertragtet at blive chauffør og være en central medarbejder i logistikkæden – hvad enten det er at bringe gods eller personer mellem destinationer.

# Sådan styrker vi fremtidens kollektive mobilitet

Dansk PersonTransport står altid til rådighed og har derfor gjort politikernes og eksperternes arbejde for dem! I vores eget ekspertforum har vi analyseret problemerne og fremlagt løsninger på den kollektive mobilitet i fremtiden. Løsninger, der kan indgå som seriøs inspiration for regeringens aktuelle ekspertudvalg.

● ● **Transportminister** Thomas Danielsen har nedsat et ekspertudvalg på 9 personer, som lige nu arbejder med løsninger for 'Fremtidens Kollektive Mobilitet i Danmark.' Som brancheforening for persontransportens fire stærke ben; rutekørsel, offentlig kørsel, taxa og turistkørsel, ser vi vores medlemmer som ryggraden i den kollektive mobilitet – i dag og i fremtiden!

Dansk PersonTransport har fra dag 1 forsøgt at spille sin viden og sine konstruktive løsninger på banen overfor det nedsatte ekspertudvalg og alle beslutningstagerne. For at sikre det bedst mulige input har DPT nedsat en følgegruppe med deltagelse af aktører fra alle vores sektorer. Med udgangspunkt i denne følgegruppe analyserer og kommenterer vi løbende ekspertudvalgets arbejde og udfordringer.

En del af følgegruppens arbejde har været at udarbejde et forslag til, hvordan vi som den professionelle kollektive mobilitetsbranche kan komme med forslag til at udvikle det eksisterende udbud.

Det har vi nu gjort og udsendt som et løsningsforslag, hvor politikere og eksperter kan lade sig inspirere af vores brancheindsigt.

## Nytænkning og konstruktive løsninger

DPT fremlægger i løsningsforslag, hvordan vi med relativt få virkemidler kan sikre, at det nuværende kollektive mobilitetsudbud kan løse en lang række af udfordringerne.

Der er ikke nogen tvivl om, at busserne, flexbilerne og taxierne er ryggraden i den kollektive mobilitet, men vi ser et klart behov for yderligere at udvikle flextur og plustur som supplement og sikkerhed til yderområder især i tidsrum med lav efterspørgsel. En meget mere fleksibel integration af Danmarks 5.000 taxier kan også være en væsentlig måde til at sikre professionel kollektiv mobilitet for borgerne - også i landdistrikterne. Det vil også gøre det lettere for kommuner og trafiksselskaber at garantere forsyningsikkerheden samt få de økonomiske rammer til at nå sammen.

Derudover kan OPP-partnerskaber mellem offentlige myndigheder og private virksomheder medvirke til at sikre den kollektive mobilitet uden brug af ekstra offentlige ressourcer.

DPT opfordrer desuden til, at der for den kollektive mobilitet etableres en langsigtet økonomisk plan, der sikrer stabilitet for kommuner, brugere og operatører.

## SE DANSK PERSON-TRANSPORTS LØSNINGSFORSLAG HER:

### Bustrafikken skal styrkes de steder, hvor der er størst grundlag for det

#### Derfor foreslår vi:

**Styrk det regionale hovednet af busser** mellem byerne med mindst 2.000 indbyggere og de lokale og regionale centre med fokus på frekvens, rejsetid og pålidelighed. Der skal skabes knudepunkter og opkobling med flextur og plustur samt andre individuelle professionelle løsninger, som skal give borgere i landdistrikterne mulighed for gode, frekvente og hurtige rejser.

**Lav en plan for bustrafikken indenfor kommunegrænsen**, som er tilpasset de lokale forhold og prioriteringer. Det kan være ved at koble kommunens hovedby og opland bedre sammen, prioritere trafikken til større arbejdspladser eller binde to eller flere bysamfund sammen for at sikre borgerne tilgængelighed til beskæftigelse, uddannelse, kommunale services og fritidsaktiviteter i kommunen.

**Gør bybussen mere attraktiv** i de større byer med mindst 20.000 indbyggere, der er præget af trængsel, ved at øge frekvensen, forbedre fremkommeligheden både på indfaldsvejene og i den tætte by, samt prioritere byrummet til kollektiv trafik og andre bæredygtige transportformer.

**Invester yderligere i Bus Rapid Transit (BRT)** i de største byer Aalborg, Aarhus og Odense samt Hovedstadsområdet. Dermed etableres både et højt serviceniveau og et grundlag for byudvikling i og omkring stationerne.



## → Flexbiler og minibusser kan supplere traditionelle busruter på steder og tidspunkter med lav efterspørgsel

### Derfor foreslår vi:

**Flexibele løsninger som flextur og plustur for at sikre mobilitet** for borgerne i områder eller på tidspunkter med lavt passagergrundlag.

Minibusser kan både udnyttes på faste ruter med lavt passagerantal og kan anvendes til mere behovsstyret bustrafik. Flexbiler, som typisk har kapacitet på 4-8 passagerer, kan anvendes som mobilitetsløsning til at understøtte busruter i områder, hvor der ikke tilbydes anden form for kollektiv mobilitet.

## Udnyt og integrer taxier mere i kollektive mobilitetsløsninger

Taxier kan løse langt flere opgaver overalt i landet og bl.a. indgå i flextrafikken i langt større omfang.

### Derfor foreslår vi:

**At taxierne tilsluttes trafikskaberne flextrafik** på en måde, der gør det muligt for taxien at tage flexture ind på samme måde som en almindelig taxitur. På den måde udnyttes taxiens kapacitet, hvis den befinder sig i et område, hvor der er en bestilling på en flextur.

**En fleksibel udnyttelse af taxiflåden** vil kræve, at trafikskaber tillader taxiselskaberne at inkludere deres vognpark langt mere fleksibelt i deres systemer. Derved kan man opnå en meget større udnyttelse af taxiernes kapacitet, som i dag er begrænset af nogle udbudsmæssige krav.

Herved vil der opnås en bedre udnyttelse af eksisterende ressourcer og betjening af borgerne i alle geografier, som samtidig kan bidrage til en bedre taxidækning for private kunder – også i landdistrikterne.

## Skab mulighed for OPP (Offentligt Privat Partnerskab)

Offentlige myndigheder og virksomheder skal gå sammen om at udvikle attraktive mobilitetsløsninger.

### Derfor foreslår vi:

**Gør det attraktivt for virksomheder, uddannelsesinstitutioner og lignende** at understøtte eksisterende og etablere nye åbne buslinjer økonomisk ved at sikre flere afgang eller stop til og fra destinationen.

**Udbred private pendlerbusser til virksomheder, uddannelsesinstitutioner og lignende** som et godt alternativ til at eje en personbil, hvilket vil øge mobiliteten – også i landdistrikter.●

# Stemmer fra DPT's 4 ben



## Rikke Bjerreby, direktør hos Frederikssund Handibusser Næstformand for DPT's Sektor for Offentlig Kørsel

– Jeg har en forventning om, at Transportministeriets Ekspertudvalg arbejder ud fra et perspektiv om at skabe en mere grøn og bæredygtig transport. Det er et fælles samfundsansvar at mindske CO<sub>2</sub>-udledningen og være bevidste om økonomien i tilbuddene. Det er noget, vi også i DPTs sektor for offentlig kørsel har fokus på.

– Indenfor offentlig servicetrafik er der især udfordringer omkring "paraplyelskaber". Det ville være et ønskescenario, at der blev mere fokus på dette område, så der blev skabt nogle bedre forhold for den chaufførgruppe, det omhandler. Desuden vil det skabe en mere fair konkurrence blandt virksomhederne.

– Indenfor offentlig kørsel, og især det visiterede område, er der også en stor udfordring, som omhandler SOLO-kørsler. Den er meget omkostningstungt for samfundet og utrolig dyrt på CO<sub>2</sub>'en, samt svært for vognmændene at være leveringsdygtige på. De færreste kan med dags varsel lige trylle en ekstra vogn og chauffør frem. Det er også bekymrende, at der for mindre end 10 år siden næsten ikke eksisterede solo-kørsler, og i dag er det et meget velkendt fænomen med en fortsat stigende tendens.

– Ved bedre at integrere flextrafikken i det kollektive mobilitetsudbud på steder og tidspunkter med lav efterspørgsel, kan det forventes, at der vil være en meget bedre udnyttelse af den kapacitet, som flexbilerne og minibusserne udgør. Jeg har også en klar forventning om, at vi sammen sikrer en høj service til borgerne og derfor i høj grad vil have fokus på, at persontransport fortsat skal udføres af chauffører, som har den korrekte uddannelse.



## Vibeke Wolfsberg, kommerciel direktør hos Dantaxi Næstformand for DPT's Sektor for Taxikørsel

– Den måde, vores kollektive trafik fungerer i dag, med ejerstrukturer, takstsystemer og med hele fem forskellige trafikskaber, er meget komplekst. Der er brug for, at vi får simplificeret setuppet omkring den kollektive trafik.

– Vi ønsker alle sammen en stærk kollektiv trafik og at sammenhængskraften mellem land og by fungerer. Det er vigtigt, vi får diskuteret, hvordan flest mulige borgere får gavn af de penge, der er til rådighed til den kollektive trafik. Vi mener ikke, de begrænsede midler bruges bedst ved at bringe borgere fra dør til dør. Vi ser hellere en diskussion om, hvordan vi får styrket knudepunkterne, så flest muligt får gavn af kollektiv trafik, og så lade det være op til de private aktører at sikre transport af de sidste kilometer.

– Taxibranchen ville kunne løfte et meget større ansvar, end branchen gør i dag, hvis der var villighed til at tænke nyt i forhold til flextrafikken. Flextrafik er unødvendig komplekst og ufleksibelt, og derfor kan/vil relativt få i taxibranchen tage del i flextrafikken.

Trafikskaberne går glip af en meget stor og fleksibel mobilitetskapacitet, som i den grad kunne bidrage til den kollektive trafik.

Hvis der var en villighed til at lytte og inddrage branchen i, hvordan setuppet kunne moderniseres, tror jeg, det ville være en kæmpe gevinst for den kollektive trafik.

– DPT og følgeudvalget har udarbejdet et input til, hvad vi mener, der skal til, for at taxibranchen kan være med til at styrke den kollektive trafik. Det håber vi, Ekspertudvalget tager godt imod, og at det giver anledning til yderligere dialog.



## Peter Lang Nielsen, adm. direktør, Keolis Formand for DPT's Sektor for Rutekørsel

– I branchen synes vi, at Transportministeren gør det rigtige med et ekspertudvalg, som kan forholde sig til de vigtige, grundlæggende udfordringer og behov for den kollektive transport. Vi mener også, at vi i branchen har rigtig mange gode og relevante input, som man skal inddrage i ekspertudvalgets arbejde. Vi har jo – om nogen – noget at have det i, når vi udtaler os om kollektiv transport!

– Når det er sagt, så er Rutesektoren lige nu enormt hårdt ramt. Regeringen har frataget kommunerne muligheden for at gøre det rigtige, når de skal prioritere kollektiv transport, fordi kommunerne

desværre kun kan planlægge budgetterne år til år. Derfor har de ikke har mulighed for at lave en langsigtet økonomisk plan, der sikrer en stabil og troværdig kollektiv transport for borgerne. Rutesektoren er nervøs for, at rutebusområdet lider uoprettelig skade, mens ekspertudvalget og regeringen bruger tiden på at tænke sig om. Derfor er det også nødvendigt at sikre den nuværende kollektive transport, så vi undgår, at endnu flere borgere køber første eller anden bil.

– Der er klart en meget stor udfordring for den kollektive bustrafik i de tyndt befolkede områder. Vi har allerede lavet analyserne og påvist løsningerne for, hvordan den etablerede bussektor kan være med til at løse de udfordringer.

Trafikskaberne har også en hel masse viden, og de kan pege på, hvor vi skal sætte ind med det samme.



## Thomas Klüver Wandahl, adm. direktør, Vikingbus Næstformand for DPT's Sektor for Turistkørsel

– Min forventning er, at ekspertudvalget kommer med konkrete og håndgribelige anbefalinger, der virkelig kan styrke mobiliteten i hele Danmark. Jeg håber, at udvalget tager et dybdgående kig på, hvordan vi kan gøre den kollektive transport mere effektiv.

– Samtidig er det afgørende for os, at kommende tiltag tager udgangspunkt i den professionelle transportbranche, hvor veluddannede chauffører leverer løsninger, der ikke kun er effektive, men også opfattes som troværdige, pålidelige og sikre af borgerne. Med den tiltagende trængsel på vejene og behovet for mere grøn omstilling er den kollektive transport afgørende, og jeg håber, at ekspertudvalget fokuserer på at optimere det nuværende system.

– Selvom turistsektoren ikke er den primære aktør i diskussionen om fremtidens kollektive mobilitet, forventer jeg alligevel, at ekspertudvalget ser på forskellige elementer, der kan påvirke os.

– Jeg ser det som en nøgleudfordring at finde innovative løsninger, og her kan ekspertudvalget jo inddrage initiativer som indsættelsen af en pendlerbusrute mellem Aarhus og Viborg Sygehus. Det er et tiltag, der har vist sig at være en løsning på rekrutteringsudfordringerne i psykiatrien ved at tilbyde ansatte en praktisk pendlingsmulighed, hvor de kan arbejde undervejs. Det er et koncept, som kan breddes ud og blive en afgørende faktor i at forbedre mobiliteten for både offentlige og private arbejdspladser samt skabe bedre tilgængelighed og muligheder for rekruttering i landdistrikterne.

– Det er uhyre vigtigt, at DPT engagerer sig aktivt i debatten om fremtidens kollektive mobilitet. Det er et område, der vil påvirke alle borgere i Danmark, og derfor skal den professionelle branche have en stærk og samlet stemme. Det nuværende komplekse system for den kollektive transport kræver en nøje analyse af ekspertudvalgets udmeldinger, især med fokus på mulighederne for at optimere vores tilgang uden at gå på kompromis med sikkerhed, troværdighed og de professionelle standarder inden for persontransportsektoren. ●

# → Regeringens Ekspertudvalg for Kollektiv Mobilitet i hele Danmark

Se herunder, hvad det regeringsnedsatte udvalgsarbejde går ud på.

**Transportminister** Thomas Danielsen satte før sommerferien navn på de 9 fagpersoner, der skal arbejde med at finde fremtidens vej for kollektiv transport her i landet. I samme forbindelse blev der offentliggjort et kommissorium for, hvad udvalget skal arbejde med og fremlægge løsningsforslag om.

**Formålet defineres således:**

– Der nedsættes et ekspertudvalg, der skal afdække mobilitetsbehov i både yderområder og i større byer samt belyse, hvordan nye kollektive transportløsninger kan understøtte mobiliteten i hele landet.

Ekspertudvalget skal bl.a. give anbefalinger til takststrukturer, som kan understøtte brugen af kollektiv transport. Endelig skal ekspertudvalget komme med anbefalinger til en hensigtsmæssig organisering af den lokale kollektive transportsektor, der sikrer en sammenhæng mellem lokale mobilitetsbehov og beslutningsansvar.

Udvalget skal aflægge rapport ved udgangen af 2024. Forinden skal den fremlægge en række delrapporter. Den første kommer ventes i januar 2024.

**Sådan lyder ordene i regeringsgrundlaget for SMV-regeringen:**

Det er vigtigt, at Danmark hænger sammen. Det handler om en stærk infrastruktur på tværs af Danmark og danskernes hverdag.

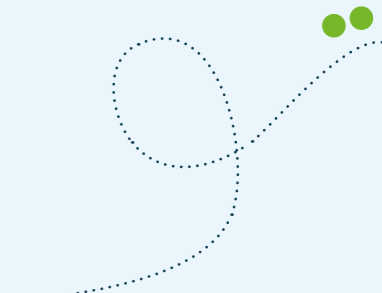
For at kunne bo, arbejde og uddanne sig i alle dele af Danmark er det nødvendigt med en veludviklet infrastruktur. Regeringen vil tage initiativer, der bekæmper støj og trængsel og gør den offentlige transport mere attraktiv.

**Det uddybes, at regeringen vil:**

Nedsætte et ekspertudvalg, som skal anbefale en ny struktur for busbetjening i Danmark. Strukturen skal understøtte busdækningen for både byer og yderområder.

**Udvalgets sammensætning**

- Helga Theil Thomsen (formand), fhv. Trafik- og plandirektør, Vejdirektoratet
- Alexander Høst Frederiksen, medstifter af Donkey Republic
- Carsten Hyldborg Jensen, fhv. direktør, Fynbus
- Ditte Bendix Lannig, Institut for Arkitektur og Medieteknologi, Aalborg Universitet
- Eskil Thuesen, ressourcedirektør, Movia
- Liselotte Lyngsø, fremtidsforsker, Future Navigator
- Maria Wass-Danielsen, partner, Urban Creators
- Mogens Fosgerau, Økonomisk Institut, Københavns Universitet
- Nicolai Bernt Sørensen, underdirektør, Nordjyllands Trafikselskab



Så er det snart igen tid til at mødes til kredsmøder og årsmøder. Vi glæder os til at præsentere et indholdsrigt program med spændende emner og interessante oplægsholdere, når vi kommer tættere på.

Så husk allerede nu at få noteret datoerne i din kalender.

## Indkaldelse til Årsmøde

D. 22. marts 2024 kl. 15.00 – Munkebjerg Hotel, Munkebjergvej 125, 7100 Vejle

### Dagsorden:

1. Beretning om DPT's virke i det forløbne år
2. Fremlæggelse af regnskab
3. Valg af landsformand
4. Valg af to revisorer samt en suppleant
5. Indkomne forslag
6. Eventuelt

*Forslag, der ønskes optaget på dagsordenen til behandling på årsmødet, skal fremsendes skriftligt på [info@dpt-dk.org](mailto:info@dpt-dk.org) ledsaget af en kort motivering, så det er DPT's sekretariat i hænde senest 20 dage før årsmødets afholdelse. Samme frist gælder for anmeldelse af kandidater til landsformandsposten.*

PersonTransport 2024 udstillingen vil være åben klokken 10-15, hvor de associerede medlemmer viser taxier, flexbiler, minibusser, rutebusser og turistbusser samt nyheder indenfor flådestyring, effektivisering, miljørapportering, ladeløsninger, forsikring, finansiering og leasing mv. Årsmødet vil blive efterfulgt af en festmiddag for alle medlemmerne.

## Indkaldelse til kredsmøder

- Kreds 1:** 27. februar 2023, EcoMobility, Livøvej 23, 8800 Viborg
- Kreds 2:** 28. februar 2023, GS Group, H.P. Hansensgade 42, 6200 Aabenraa
- Kreds 3:** 29. februar 2023, Circle K, Borgmester Christiansens Gade 50, 2450 København SV

### Program:

- 16.30 Velkomst**  
Velkomst v/Landsformanden  
Orientering fra værten  
Kort præsentation fra hver af de associerede medlemmer, der er til stede
- 16.45 DEBAT**  
Diskussion af fremtidens drivmidler. Hvad vil være tilgængeligt hvornår - drivmidler, ladeinfrastruktur og køretøjer?
- 17.30 Generalforsamling med følgende dagsorden**
  1. Valg af dirigent
  2. Status på arbejdet i DPTs sektorer
  3. Valg af kredsmedlemmer til sektorudvalgene og suppleanter
  4. Eventuelt
- 18.30 Middag**

*Hver kreds vælger 3 medlemmer og 1 suppleant til hver af DPT's sektorudvalg (rute, turist, offentlig kørsel og taxi). Hvis man ønsker at stille op som kandidat til en af sektorerne, skal tilmelding af kandidatur sendes til DPT's sekretariat på [info@dpt-dk.org](mailto:info@dpt-dk.org) senest 8 dage før afholdelse af kredsmøderne.*



### SPAR BRÆNDSTOF..!

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



**OLIEFYR:**

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

**HYBRID:**

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

**EL:**

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



MOBILE HEATING SOLUTIONS  
Stroco ApS · Energivej 3 · 6800 Varde  
Tlf. 8696 1066 · Email: [info@stroco.dk](mailto:info@stroco.dk) · [www.stroco.dk](http://www.stroco.dk)

### EASY@TOUR



**Branchesoftware til turistvognmænd**

Digitaliser din hverdag – spar tid og penge

**Interesseret i Easy@Tour?**

For yderligere information kontakt  
Steen Baggersgaard på tlf. 70201548



**www.partex.dk**

# De Grønne Busser er offer for udenlandske tricks

På sociale medier bliver ejeren af De Grønne Busser, René Knudsen, beskyldt for at bruge billig udenlandsk arbejdskraft. Det sker, fordi to busser på litauiske plader kører rundt med De Grønne Bussers navn og logo klistret på siden. Men busserne har René solgt på auktion for to år siden.

– **Adskillige venner**, bekendte og chauffører sender mig billeder af busserne, og nogle sviner mig i princippet til for at køre med underbetalt udenlandsk arbejdskraft, og jeg skal gi' dig. Men jeg kan bare ikke gøre en dyt ved det, siger René Knudsen, der er ejer af De Grønne Busser.

Tilbage i 2021 vil René gerne se, hvad to af hans gamle turistbusser kan indbringe, og sætter dem derfor til salg på netauktion hos Klaravik. Efter auktionen bliver busserne hentet, René får sine penge, og alle er glade. Køberen er et kendt udenlandsk busselskab. Omkring et halvt år senere opstår en situation, ingen kunne have forudset.

– Nogen skriver til mig, at de har set en grøn bus i Oslo med litauiske nummerplader. Men indtil jeg selv ser et bevis, er jeg lidt skeptisk: Selv hvis de ikke har malet bussen i en ny farve, må de da have fjernet navnet, tænkte jeg. Men jeg kunne hurtigt konstatere, at det havde de ikke.

## Ikke noget at stille op

Siden salget er busserne utallige gange blevet set i både Sverige, Norge og Danmark. Den eneste forskel fra dengang, busserne tilhørte De Grønne Busser, er, at de nu har litauiske nummerplader i stedet for danske. Desværre virker det til, at det litauiske selskab Ollex, der nu ejer busserne, er ligeglade og dermed umulige at rokke.

– Jeg har gentagne gange henvendt mig til Ollex og truet med bål og brand, politi og toldvæsen, men uden held. Selskabet har lovet at pille navnet af,

men der sker ikke noget. Jeg har en mistanke om, at de stadig beholder folien med navnet for nemmere at kunne udføre ulovlig cabotagekørsel. Hverken politi eller toldvæsen har lovhjemmel til at gribe ind over for at gribe ind over for problemet, og de har jo ikke ressourcer til at tackle problemet. Hvis jeg tyer til selvtægt, ved firmaet godt, hvem der står bag.

Det føles magtesløst, at der ikke er noget at gøre, selvom jeg bare har handlet i god tro.

## Straffet for andres værk

I auktionsopslaget hos Klaravik blev der tydeligt gjort opmærksom på, at køber skulle fjerne folien med De Grønne Bussers navn og logo før kørsel.

René troede, han havde gjort alt det nødvendige, da han satte sine busser til salg. Hvis han sælger til eksport igen, vil han i hvert fald huske at fjerne navnefolien før overdragelse.

– Jeg vil stærkt opfordre mine kolleger til selv at pille navnet af, når de sælger en bus. Det er noget, jeg selv skulle have gjort. Det lader ikke til, at det er nok at have det skrevet ind i papirerne.

Selvom De Grønne Busser ikke kan gøre mere ved situationen, fortsætter René med at modtage ugentlige mails og beskeder fra chauffører, der vedholdent minder ham om de litauiske busser i karakteristiske grønne klæder.

– Jeg får rigtig mange mails og beskeder, og alene i Facebook-grupper er der blevet lavet mellem 30 og 40 opslag, hvor forargede chauffører skriver, at jeg bruger udenlandsk arbejdskraft og udfører ca-



”

**Selskabet har lovet at pille navnet af, men der sker ikke noget. Jeg har en mistanke om, at de beholder folien med navnet for nemmere at kunne udføre ulovlig cabotagekørsel.”**

René Knudsen, ejer af De Grønne Busser

i

Hvad kan man gøre for ikke at ende i samme kattepine som René?

Fjern navn og kendetegn fra busser inden salg.

Hvis skaden er sket: Afvis enhver afgift, regning og bøde, der evt. måtte blive udstedt for den solgte bus.

botagekørsel. De spørger, om jeg har åbnet virksomhed i Litauen. Dem, der kender mig, er godt klar over, hvordan tingene hænger sammen.

Men opslagene går ud over mit omdømme, så det ville være rart, hvis de, der ryger til tasterne, tager sig tid til at trække vejret og sætte sig ind i situationen, før de drager konklusioner.

– Vi har også fået flere parkeringsbøder og en faktura fra Falck Norge, som vi blev bedt om at betale. Men de kan pænt sende opkrævningerne videre til Ollex. Det er frustrerende, at problemerne bliver ved.

Dansk PersonTransport kan kun understrege vigtigheden i at følge Renes råd om at 'neutralisere' bussen før salg og afvise evt. afgifter, regninger og bøder, der er blevet givet til busser, der bevisligt er solgt.

– Sagen viser desværre alt for tydeligt, at nogle udenlandske virksomheder ser ud til at ville gå rigtig langt for at omgå de regler for cabotagekørsel, som vi har i Danmark. Det gør stort indtryk, og det burde det også gøre hos myndighederne, som fører kontrol med de udenlandske busser, siger Jens Hvid Bang, sektorchef for turistsektoren i DPT. ●



# Kasper kan lide kasser

Som ny formand for Taxa Midt startede Kasper Jessen med en oprydning i foreningen – både organisatorisk og helt praktisk. For han har det bedste forretningsoverblik, når han kan putte ting i kasser!

– Når man brokker sig nok over ledelsen, så ender det med, at pilen peger på én selv.

Sådan forklarer Kasper Jessen med et glimt i øjet, at han i en alder af 37 år tidligere i år blev valgt til formand for Taxa Midt. Et kørselskontor med 49 vognmænd og 59 biler, som har hjemme i Herning, og hvor man i mange år havde været vant til at gøre tingene på den måde, som man plejede.

Men med Kasper Jessen som formand var ét af de første initiativer, efter han fik posten i marts, at der skulle ryddes op.

– Som en del af bestyrelsen fra 2018 havde jeg fået øje på en del ting, vi kunne gøre lidt anderledes. Og det startede med at rydde op i kontorets set-up, så vi har fået bedre arbejdsvilkår og bedre arbejdsmiljø, forklarer Kasper.

Den fysiske oprykning var kun den ene del af oprydningen. Der blev også sat gang i en gennemgang af alle procedurer og arbejdsopgaver, så det blev lettere at opdele forretningen i dens forskellige dele.

– Jeg kan godt lide kasser! siger Kasper med et smil.

– Derfor har vi fået en mere tydelig opdeling af de områder, hvor vi er aktive; rutekørsel, flex, Falck, Arriva/DSB. Det giver os et bedre overblik over, hvor vi kan forbedre forretningen.

## Basis for dialog

For der er naturligvis et formål med oprydningen, ud over at formanden kan lide det. Et overblik betyder bl.a., at Taxa Midt kunne åbne en dialog om bedre koordinering mellem Herning Kommunes kørselskontor og Taxa Midt – F.eks. Rutekørsel, Genoptræning mm.

– Vi havde igennem længere tid taget os af kørselsplanlægningen, det er nu blevet en opgave, som vi løser i fællesskab, forklarer Kasper Jessen.

Netop kørselsplanlægning er et område, hvor Kasper Jessen har god indsigt. I sin tid som bestyrelsesmedlem var det ham, der stod for denne del af forretningen. Kasper har ikke kun sine evner til planlægning i blodet, selvom han er søn af en vognmand. Han er udlært i lager og logistik hos Danske Vognmænd, for han i stedet satte sine penge på taxabranchen.

– Jeg skulle hjælpe min far som afløser, og så blev jeg hængende. Jeg kom med i bestyrelsen, og nu sidder jeg altså som formand.

Selve strukturen i virksomheden er den samme, efter Kasper er tiltrådt. Dog har han stået i spidsen for en ændret forretningsgang i den måde, som bestyrelsen arbejder på. I en forholdsvist lille bestyrelse prioriterede han, at bestyrelsesmedlemmernes arbejde blev mere opdelt efter kompetencer.

Kasper Jessen, formand for Taxa Midt, har endnu ikke udskiftet sin minibus med en model på el. Men han er sikker på, udviklingen går i den retning.



→ – Vi har organiseret os, så hver af os gør det, vi er bedst til, vurderer han.

**Lange kontrakter**

Taxa Midt har bl.a. en stor kontrakt med Herning Kommune, som fortsætter ind i 2024. Kasper Jessen håber naturligvis på, at aftalen bliver forlænget, når han har afleveret det tilbud, Taxa Midt forbereder lige nu.

– Vi har ikke noget imod konkurrence, men i de seneste 4 år har vi næsten vundet for meget. Det kan jo også give nogle udfordringer, så kommunen har strikket det nye udbud lidt anderledes sammen.

– Det er naturligvis positivt at have en lang kontrakt med det offentlige, men det er jo også en kontrakt, som ikke er til fordel i perioden. Man kan godt sige, at det har presset os lidt i en periode, hvor priserne stiger på alting, siger Kasper Jessen.

Stigninger sker på bl.a. brændstof og div. afgifter. Men det kan også være en udfordring med overenskomstansatte chauffører.

– Taxa Midt har altid været kendetegnet ved vognmandsbetjente biler, og jeg kan se en udvikling i retning af, at vognmændene ikke har råd til at ansætte chauffører. Vores vognmænd arbejder ofte mange timer, forklarer han.

Kasper kører selv sin minibus 2 dage om ugen og har chauffør på i resten af tiden, når han selv arbejder på kontoret.

**Strøm på udviklingen**

Den næste udfordring, som Kasper Jessen har rettet blikket imod, er få ændret vognparken hos Taxa Midt til at køre på el.

– Vi er nok lidt bagud med den udvikling her på egnen. Der kører en enkelt el-taxa

eller to i Herning, og det er alt. Men der er så meget pres på dieseldrøjtøjer med afgifter osv., at det er blevet for dyrt i drift. Vi er nødt til at komme over på el. Indtil videre har vi ikke været så presset, bl.a. fordi ladeinfrastrukturen i området ikke var på plads. Men det kommer nu – i fuld fart, siger Kasper Jessen.

Formanden er ikke i tvivl om, at udviklingen går i retning af el, men han er også klar over, at det kan være svært for en del af vognmændene at sige farvel til det, de har været vant til i mange år.

Vejen til at skabe forandring bliver at fodre vognmændene med eksempler på, at de får en billigere drift med nye el-køretøjer.

– Jeg er selv vognmand, og jeg ved, at hvis der er et sprog, som en vognmand forstår, så er det penge! Desuden bor vi jo her i området i huse, hvor det er nemt at få installeret sin egen ladestander i carporten. Det er ikke som i storbyen, hvor mange vognmænd bor i lejlighed og er mere afhængige af andre muligheder for opladning, siger han. ●



**DPT som sparringspartner**

Som en forholdsvist ung formand, der er motiveret for at forandre på dele af forretningen, har Kasper Jessen gjort brug af rådgivning hos DTP.

– Jeg har kontaktet DPT nogle gange, når jeg skulle præsentere nogle nye ideer i foreningen. I de situationer har jeg haft gavn af at tale med Trine Wollenberg om, hvordan jeg kunne håndtere vognmændene, så mit budskab landede på den bedste måde, siger Kasper Jessen.

Next Mobility Solutions, Industrivej 3a, 6760 Ribe, 73 709 710

Skræddersyede opbygninger til ethvert behov.

Vi specialiserer os i at opbygge minibusser til private, erhverv og offentlige formål.

next-mobility.dk

**NEXT MOBILITY solutions**

”Vi er nødt til at komme over på el. Indtil videre har vi ikke været så presset, fordi ladeinfrastrukturen ikke var på plads. Men det kommer nu – i fuld fart.”

Kasper Jessen, formand for Taxa Midt

# Kort Nyt



## Første elbusser i Horsens

På den sidste søndag i oktober kørte indbyggerne i Horsens gratis med bussen, da den første grønne elbus var klar til at blive sat i rute i byen.

Som en del af kommunens strategi for at reducere CO<sub>2</sub>-udledningen har Horsens besluttet at udskifte bybusserne med elbusser. Udskiftningen af de 19 busser er nu i gang hen over nytår og et lille stykke ind i det nye år. Den sker i et samarbejde mellem kommunen, Midttrafik og Nobina.

Grøn omstilling af den kollektive trafik er en god mulighed for de fleste byer af en vis størrelse, og i de større byer som Horsens betyder det ud over den positive klimagevinst også en velkommen reduktion af udstødning og trafikstøj i den centrale del af byen, hvor flest mennesker har deres bopæl eller daglige gang.

I Horsens er det beregnet, at kommunen kommer til at spare miljøet for en belastning på mere end 1.000 ton CO<sub>2</sub> om året.



## Tættere på ny busterminal i København

Den nye Københavns Busterminal i Carsten Niebuhrs Gade får en nærmest ideel placering i hovedstaden og er en meget stor forbedring fra de nuværende forhold ved fjernbus-stoppet i Ingerslevgade.

Movia står for driften og vedligeholdelsen, trafikstyringen af fjernbussernes ankomster og afgang, trafikinformation og opkrævninger af afgifter for at benytte terminalen.

Dansk PersonTransport og Movia har i en længere periode været – og er stadig – i dialog om såvel den fysiske indretning af Busterminalen som det IT-system, der skal understøtte driften. Hvis man som operatør vil gøre brug af Busterminalen, skal man indgå en aftale med Movia om dette. Denne aftale omfatter vilkårene for brug af Busterminalen som f.eks. bestilling af kapacitet, IT-kommunikation til drift og passagerinformation samt betalingsmodel og priser.

Terminalen får desuden sin egen hjemmeside, busterminal.dk, der skal indeholde praktiske informationer og afgangstider.

Første spadestik til den nye busterminal blev taget i sommeren 2022. En endelig dato for indvielsen er endnu ikke meldt ud.

## Slut med københavnske delebiler

Delebilservicen Share Now, som blev etableret i hovedstadsområdet i 2015 under navnet Drive Now, bliver lukket ned med udgangen af februar 2024.

Share Now er ejet af Arriva Danmark, og nedlukningen skal ses i lyset af Arriva Danmarks salg til den tyske investeringsfond Mutares tidligere på året. Arriva vil i fremtiden satse på sit kerneområde i Danmark, som er at køre bus og tog.

# Et indblik ind i fremtidens busverden

## DPT på tur til messen Busworld

**D. 8. oktober 2023** gik turen for Dansk PersonTransports medlemmer til Bruxelles for at deltage i Busworld, den største busudstilling i verden. En traditionsrig tur, som desværre har været sat på pause de seneste år på grund af Covid-19-pandemien.

I alt 65 deltog på busturen, som blev kørt af Alba Turist, og som startede kl. 5.00 hos Hessel Bus i Køge, og hvor der blev samlet medlemmer op i Slagelse, Odense og Christiansfeld, inden bussen fra Alba Turist kørte mod destinationen i Bruxelles.

Der var masser af tid til gensyn med kollegaerne, gode snakke, kortspil og højt humør på turen ned gennem Europa. Da vi kom frem, mødtes vi på Restaurant Pampas med de mange kollegaer, som var kommet til Bruxelles på egen hånd.

### 526 udstillere og gæster fra hele verden

Dagen efter kørte bussen igen afsted. Denne gang med retning mod Expo, hvor Busworld fandt sted. Et imponerende bygningsværk, som oprindeligt blev bygget i 1935 i forbindelse med verdensudstillingen, og som sidenhen er blevet udvidet med flere haller.

Det krævede da også et kort at finde rundt på udstillingen, da vi først kom inden-



Busworlds direktør, Jan Deman, bød velkommen på messen med et glas champagne og en god snak om de fælles udfordringer, som branchen står overfor.



65 medlemmer af DPT havde valgt at køre med til Bruxelles for at se de nyeste trends, og bussen startede allerede fra Køge kl. 5.00 søndag morgen.

for og skulle navigere i de mange haller. I alt havde Busworld i år 526 udstillere, der præsenterede 251 forskellige køretøjer, ligesom der var mere end 40.000 besøgende fra over 100 forskellige lande.

En stor succes, og der var da også masser at kaste sig over i de store haller.

### De store temaer: El og rekuttering

Bl.a. blev det hurtigt klart, at de samme temaer fylder internationalt, som herhjemme. Den grønne omstilling var allestedsnærværende på messen, ligesom der var arrangeret en helt separat konference om manglen på chauffører, som alle forsøger at finde løsninger på.

Det var tydeligt, at de batterielektriske køretøjer havde en dominant plads på



Det var dejligt efterårsvejr i Bruxelles, hvor man ikke behøvede jakke. Her er DPT's medlemmer på vej ind på BusWorld messen med et af Bruxelles kendetegn "Atomium" i baggrunden.



Hessel Bus' stand var en del af det store Daimler-område på messen og tiltrak naturligt nok en del interesse fra de danske deltagere.

standene, ligesom der blev fremvist flere BRT-systemer, som en lang række lande efterhånden har fået øjnene op for, når der skal sikres effektiv, billig og pålidelig kollektiv transport. Herhjemme har vi også lige individet et BRT-system i Aalborg, og mon ikke vi kommer til at se endnu mere til det i fremtiden.

Nogle få brintkøretøjer var også udstillet, og samtaler med særligt de europæiske producenter afslørede, at i og med at der fortsat er et stykke vej, før man fra deres side er



Spanske Irizar kunne fremvise en spændende BRT-løsning. Flere og flere europæiske byer har fået øjnene op for fordelene ved BRT, og det kunne man se på messen.

klar til at præsentere turistbusser på el, så er man nødt til at arbejde med alternativer.

Der stod da også klart, at der er mange flaskehalse i forsyningslinjerne, og mange af producenterne har svært ved at skaffe køretøjer hjem. Det er en stor, fælles udfordring for branchen, og det kræver en masse planlægning hos vognmændene.

### Ros til danske vognmænd

Socialt samvær var der også tid til på messen. Hessel Bus havde inviteret til frokost på Daimlers stand, og her blev der diskuteret forskellige indtryk fra de mange udstillinger, ligesom der blev lagt planer om, hvad man ellers skulle nå at se.



Van Hools Tzen4, som snart vil køre på nogle af de travleste ruter i Paris. Bussen er 24 meter lang, og den oplades lynhurtigt med 800 kW ladeteknologi. Bussen kan transportere ca. 140 passagerer.

Inden turen gik tilbage til hotellet, havde Busworlds direktør, Jan Deman, inviteret til et glas champagne, hvor han roste de danske vognmænd for et altid godt samarbejde, ligesom han fortalte om arbejdet med at få så stor en messe op at stå.

Om aftenen var der igen tid til fælles-spisning og fri leg i den belgiske hovedstad, som bød på imponerende efterårstemperaturer på mere end 20 grader. Så de lokale øl kunne nydes udendørs i skjorteærmer.

### Mange gode indtryk

Dagen efter gik turen igen til udstillingen, hvor man kunne nå at få set det sidste, eller gænsket noget fra førstedagen. Igen bød Hessel Bus på frokost, og kort derefter gik bussen mod Hengelo i Holland, hvor det blev til en overnatning, inden turen gik hjem til Danmark med en busfuld af trætte busvognmænd oven på de mange indtryk og gode snakke.

En vellykket tur med både fagligt indhold, nye indtryk og masser af socialt samvær.

Tak til alle, der deltog, og en særlig tak til vores sponsorer, som gjorde turen mulig. ●



Der var korte ærmer på Grand Place, hvor bygningerne var flot lyst op, og hvor der var masser af plads til udeservering af de lokale specialiteter



## Værten fik lov at vise frem

Hessel Bus var i centrum for DPTs deltagere på Busworld – både som vært for bustransporten og som forhandler af den nye Altas minibus, der fik stor interesse.

**Med mere end 500 udstillere** til messen kunne man sige, at Hessel Bus bragte danske vognmænd direkte hen til dortrinet hos konkurrenterne, når busforhandleren havde tilbudt at fragte DPTs medlemmer til Busworld messen i Bruxelles.

Men der var aldrig nogen stor fare for, at Hessel Bus skulle blive glemt.

Dels var Hessel Bus en del af sin tyske samarbejdspartner Daimlers enorme stand, som det næsten var umuligt at undgå på messen. Og desuden kunne Hessel Bus præsentere et produkt, de færreste vognmænd ville gå glip af at høre om.

Nemlig Altas minibussen, som er ny i Hessel Bus' sortiment.

### Et hestehår foran på minibusser

Altas er bygget på et Sprinter-chassis hos en leverandør i Litauen, der har overtaget pladsen hos Hessel Bus fra en tysk leverandør.

– Jeg tør godt påstå, at vi med Altas har det bedste produkt i branchen, når det gælder størrelsen 3,5-7,5 ton. Altas producerer alt på el, fra en enkel citybus til det luksuriøse. Batteriet strækker 300 km, og prismæssigt ligger vi et godt sted, selvom der er tale om et premium-produkt, lyder forklaringen fra salgschef Søren Christensen, Hessel Bus.

Både store og mindre operatører havde stor interesse for Altas' minibusser, der præsenteres som både innovative og i høj kvalitet.

– Altas er lige et hestehår foran kon-

kurrenterne, og for os er markedet for minibusser med omkring 500 solgte busser om året faktisk større end de almindelige busser, siger Søren Christensen.

### Vigtige præsentationer og møde

I Bruxelles kunne Hessel Bus også demonstrere bl.a. den nye Mercedes-Benz eCitaro Rex med hydrogen/brint range extender, som forøger rækkevidden væsentligt. På ren el kører e-Citaro op til 500 km på en 12 meter bus med 6 batterier. Og den nye Intouro hybrid, der sparer op til 5 % brændstof, og dermed er specialist i bymæssig regionaltrafik.

– Vi viste også, at de nye modeller fra Daimler har fået kamera i spejlene. Vi ved godt, at andre modeller allerede har indført det, men kunderne ved, at når det er monteret hos Daimler, så bliver det ved med at fungere, siger Søren Christensen.

Årsagen til, at Hessel Bus sender 5 mand afsted til Busworld, er dog hverken deres egne præsentationer eller det fascinerende indblik i de kommende 10 års udvikling i busbranchen.

– Den største værdi for os er nok de 16 timer, vi har sammen med vognmændene i bussen. Vi er glade for at have en personlig relation med de potentielle kunder, og det betyder meget for os at høre, hvad branchefolkene engagerer sig i og bekymrer sig for, konstaterer Søren Christensen.

Netop i år er det også interessant for Hessel Bus at vise vognmændene, at setup'et er i alt væsentligt er uændret, efter der er skiftet navn fra Evobus. ●

# Voxpop Busworld



## Thomas Ryg Kagan, Kagan Turist

– Jeg tager altid mest med for det sociale. For at møde nogle af de jyske kolleger og drille dem lidt. Det er meget nyttigt at have et netværk i hele landet, når man får ture, som går uden for København.

Der var ikke noget banebrydende på messen for os denne gang. Men jeg fik nogle gode samtaler om udviklingen i branchen. Vi har jo alle sammen grebet udfordringerne an på forskellig måde, så jeg tror, vi alle kan lære noget af hinanden.



## Lars Brøchner, Brøchner

– Som mange af de andre deltagere er jeg primært med til messen pga. det sociale. Man møder kollegerne på en anden måde – også selvom jeg går lidt tidligere i seng, end jeg gjorde, da jeg var yngre. Det er tydeligt, at nogle tidligere deltagere har valgt Busworld fra, efter corona tvang os til en pause. Men jeg mener, det betyder meget at mødes personligt med f.eks. nogle af de leverandører, man normalt bare taler i telefon med.

Før corona var der måske 1-2 elbusser på Busworld. Nu er de over det hele – jeg tror, at buskørsel på el er kommet for at blive!

Hos os kører vi mest turist og ikke så meget rutekørsel, og på turistkørsel så det ikke ud til, at produktet helt er der endnu.

Og hold da op, hvor er det blevet populært med kamera-side-spejlene. Sådan nogle havde de alle sammen, synes jeg. Personligt har jeg ikke prøvet at køre med dem endnu, men det kan jeg godt se, at det kommer jeg til. Jeg kan også se, at de rager lidt mindre ud, så måske kan man spare nogle af sidespejl-reparationerne.



## Leif Andersen, Morsø Taxi og Turisttrafik

– Det er en stor messe, og det mest interessante for mig var nok at se nærmere på de udstillede brintbusser – til turistkørsel. Men det tager nok alligevel nogle år, før vi er klar til at investere i sådan én.

Det vigtigste er det sociale, for det er hyggeligt at møde de andre vognmænd og snakke om, hvordan vi tackler de forskellige systemer. Man hører mange ting i løbet af sådan et par dage.

Hvad jeg fortalte om, da jeg var tilbage på kontoret igen? Det var nok mest noget om, hvad jeg havde fået at spise – og det var nok også det, de havde regnet med at høre.



## Jakob Hjerrild, DkBus

– Jeg har været med til Busworld en del gange. Det er en messetur, jeg plejer at prioritere.

Denne gang var der endelig kommet et stærkt europæisk produkt på el, så det var spændende at se den litauiske minibus (Altas, red.). Den er bygget på Sprinter-chassis, og den kan godt være det helt rigtige til nogle af vores opgaver. Jeg forstår, at Hessel Bus tager ca. 15 stykker hjem, og så vil jeg sikkert gerne kigge på den igen.

## Gunnar Frederiksen, GF Busser

– Jeg er med til Busworld næsten hver gang. Det er vigtigt for ens netværk, at man møder de andre medlemmer en gang imellem. Dét netværk har vi meget fornøjelse af, for der er mange situationer, hvor vi kan hjælpe hinanden derhjemme.

Messen er jo kæmpestor, og jeg ledte især efter turistbusser, som kører på el eller brint. Det, jeg fandt, havde dog ikke den store wow-effekt. Og hold op, hvor var der mange minibus-ombyggere!

Det er altid et godt arrangement, når vi tager med DPT til Busworld. Og Hessel passer jo godt på os.

# Flere korte



## Småøer fritages fra taxiloven

**Ny lovgivning** tillader nu små danske øer at operere uden for rammerne af taxiloven.

Lovforslaget, fremsat af transportminister Thomas Danielsen, skal imdegå nogle specifikke udfordringer, småøer med små befolkningstal og begrænsede transportbehov som Aarø, Lilleø, Endelave, Tunø og Venø står overfor.

Disse øer kan nu tillade privat kørsel mod betaling. For at en ø kan gøre brug af fritagelsen, skal den opfylde en række kriterier, herunder ikke have en bro- eller landforbindelse og heller ikke etableret taxikørsel.

Øernes kommuner skal desuden aktivt anmode Transportministeriet om fritagelse. Bornholm er ikke en del af lovforslaget, og kan ikke blive fritaget fra taxiloven.

Hos Dansk PersonTransport forstår vi hensigten, men vi advarer samtidig mod en mere omfattende liberalisering af taxierhvervet, der vil underminere den eksisterende taxikørsel.

Derfor er det vigtigt, at både politikere og Transportministeriet holder tæt øje med, at fritagelsen kommer til at fungere efter hensigten, og at den ikke bliver en glidebane for yderligere dispensationer.

## Virksomhed betaler for ny busrute

**Medicinalvirksomheden Bavarian Nordic** har valgt at finansiere en helt ny buslinje mellem virksomhedens produktionsfaciliteter i Kvistgård og stationen i Humlebæk. Det er første gang, en virksomhed i Danmark finansierer en ny buslinje.

Buslinjen hedder 70E, og den har fire afgang dagligt – morgen og eftermiddag. På ruten er to stoppesteder; ved Kvistgaard station og på Hørsholmvej.

70E er afstemt med de gældende togtider, men desuden er det aftalt, at busserne venter i op til 9 minutter, hvis toget er forsinket. Den indgår i køreplanen på helt normal vis, så alle passagerer har adgang med gyldig rejsehjemmel, men buslinjen er naturligvis afstemt med Bavarian Nordics mødetider.

Aftalen med Bavarian Nordic er kommet i stand i et samarbejde med Helsingør Kommune og trafikskabet Movia. Den havde første afgang d. 13. november.

Private virksomheder har tidligere bidraget til driften af en offentlig buslinje. Men linje 70E i Helsingør Kommune er den første, som både er nyoprettet og betalt af en virksomhed.

## Grøn bølge til Århus-busser

**Trafiksignalerne i Århus** er blevet omkodet på en strækning med 16 lyskryds. Formålet er at give de århusianske A-busser en grøn bølge og hurtigere transport på byens ringvej.

Århus Kommunes egne ITS-medarbejdere har selv været i aktion og har udviklet en algoritme, som skal prioritere A-bussernes kørsel igennem lyskrydsene på Ringvejen.

GPS-data fra busserne bliver opsamlet af lyskrydset, så det hurtigere skifter til grønt, når en A-bus nærmer sig. I andre tilfælde bliver der måske ved med at være grønt lidt længere, så A-bussen kan nå over krydset.

Idéen med projektet er naturligvis, at det skal blive hurtigere og mere attraktivt at vælge den kollektive transport i Århus. Over de kommende måneder vil man registrere trafikken på Ringvejen, så det er muligt at lave en statistik, som viser, om den grønne bølge kan nedbringe rejsetiden og reducere forsinkelser.



Rekruttering:

# DPT i stærkt samarbejde

I jagten på nye chauffører har der været god hjælp at hente i samarbejde med STAR (Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering) – DPT og flere medlemsvirksomheder er allerede i gang i nye netværk.

● ● **Persontransport handler om** at flytte mennesker rundt til de steder, de gerne vil være.

Men det er i mødelokaler og i netværket, man sikrer, at en transportvirksomhed kan køre rundt. F.eks. når man søger kontakt til nye chauffører, som er en af de store udfordringer for mange vognmænd.

I et samarbejde med Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering har DPT og medlemmer i brancheforeningen gennem 2023 fået en mere målrettet kontakt til jobcentre, A-kasser og de mennesker på arbejdsmarkedet, som kan blive vores nye kolleger og ansatte.

– Vi er meget tilfreds med vores samarbejde med STAR, som er med til at skubbe på for, at vi kan flere chauffører ind i branchen. Vi har allerede medlemmer, som er involveret i samarbejdet, og vi har en forventning om, at flere medlemmer kan få et positivt udbytte, siger kommunikations- og sektorchef Jens Hvid Bang.

## STAR forbinder arbejdsgiver og arbejdstager

Men hvad er det, VEU-konsulenterne hjælper med?

VEU-konsulent Lise Christiansen Poulsen, Arbejdsmarkedskontor Midt-Nord, forklarer:

– STAR kan samle relevante parter og har gjort det på mange andre brancheområder.

Vi etablerer konkrete initiativer med uddannelsesinstitutioner, jobcentre, A-kasser og brancheorganisationer for at sikre den rette arbejdskraft til brancher, der er udfordret, siger hun.

Kort sagt er specialisterne i STAR gode til at se nye muligheder, som kan have interesse for branchen. Det kan f.eks. være omskoling af mennesker, der har valgt at skifte fra de brancher, hvor de hidtil har haft deres ansættelse.

– STAR har sin styrke som den koordinerende rolle, der samler parterne. Vi er en neutral part, som understøtter de behov, vi afdækker hos interessenterne. STAR har bl.a. gode resultater med de initiativer, vi har sat i gang inden for restauration og SOSU-medarbejdere, forklarer VEU-konsulenten (VEU står for Jobrettet Voksen- og Efteruddannelse)

## Løn under uddannelse og match-møder

På området med persontransport var alle landets 3 AMK-kontorer involveret i et landsdækkende forløb gennem 2023, hvor de sammen med DPT fra januar startede med at kortlægge behov og udfordringer igennem spørgeundersøgelse. Gennem bl.a. samarbejde med DPT vurderede man behovet til at være 800 nye chauffører, hvoraf de 400 blev klassificeret som et stort behov.

Behovene blev løst på forskellig vis rundt i landet, f.eks. via match-arrangementer og direkte rekruttering.

I Østjylland blev der inviteret til en række af dialogmøderne, hvor der til sidst deltog omkring 50 aktører. I dialog fandt parterne frem til nogle af de steder, hvor aktørerne kunne gøre en aktiv indsats med det samme.

Gode erfaringer er der bl.a. med match-arrangementer, hvor kandidater kunne møde de potentielle arbejdsgivere,

før de beslutter sig for at starte på uddannelsen.

– Match-arrangementer skaber en synergi mellem kandidater og deres kommende arbejdsgivere, man næsten ikke forstår, siger hun.

## Arbejdet fortsætter

I forhold til branchen kan STAR ofte yde en stor hjælp ved at kortlægge, at der er flere forskellige veje til at gøre kandidater til chauffører.

– STAR kan informere vognmændene om, hvordan man opkvalificerer kandidater, og andre gange er det afgørende, at vi kan pege på de støttemuligheder, der findes. Nogle gange er det vigtigste, at vi kan

i

## DPT samler op på det politiske

Det direkte arbejde med rekruttering foregår naturligvis ude hos vognmændene. Men DPT har også haft gavn af samarbejdet og dialogmøderne. Her bliver det nemlig tydeligt, hvilke politiske forhindringer, rekrutteringen kan støde ind i. Og ændring af usmidig lovgivning er en af DPTs vigtigste opgaver, når brancheforeningen skal understøtte branchen.



Af: Carsten Gottlieb ... Foto: Adobe Stock

## BAGGRUND

→ forbinde til en konkret kontaktperson, så processen bliver målrettet helt fra start, forklarer Lise Christiansen Poulsen.

Yderligere et eksempel var en kontakt til PensionDanmark, der etablerede en kampagne rettet imod pensionister med information om muligheden for at forlænge deres arbejdsliv med et chaufførjob.

Nogle vognmænd/trafikselskaber har også samarbejdet med universitetssystemet, fordi de studerende kan blive stabile afløser i en periode på 3-4 år, indtil de står med deres eksamensbevis.

– Branchen har i høj grad brug for at tale sig selv op. Der findes mange gode jobmuligheder i transportbranchen, som mange ikke er opmærksom på. Det gælder både potentielle chauffører, men det gælder også vejledere og jobcentre, som vi forsøger at bygge bro til, så de får øjnene op for vores branche. Det er derfor, vi har startet det her samarbejde op med STAR, siger Jens Hvid Bang, DPT.

### Nye forbindelser er skabt

Mere end noget andet har dialognetværket i Østjylland skabt en tættere kontakt mellem aktørerne. Den forbedrede forbindelse mellem virksomheder, jobcentre, A-kasser og uddannelsessteder inden for branchen har betydet udveksling af nye procedurer, best practice samt tydeliggørelse af, hvordan de sammen kan sikre de gode matchninger og den professionelle tilknytning af medarbejderne.

Dialognetværket har skabt fokus på, hvordan det lader sig gøre at rekruttere og fastholde de unge, og sammen er der givet nogle bud på, hvordan de kan tale branchen op - hele vejen rundt.

I den kommende tid skal branchen stå sin test med at videreføre, hvad STAR har været med til at sætte i gang. Den seneste trepartsaftale om Voksen-, Efter- og Videreuddannelse har reduceret antallet af VEU-konsulenter.

De 3 oplagte parter til at tage teten fremover er MidtTrafik, 3F og DPT. STAR er fortsat aktiv i baggrunden og kan stadig samle parterne og skubbe til drivkræfterne. ●



## Om STAR

Styrelsen for Arbejdsmarked og Rekruttering (STAR) er en styrelse, der ligger under Beskæftigelsesministeriet, og som har til formål at fremme en effektiv politik omkring arbejdsmarkedet i Danmark, der både skal være til gavn for borgere og virksomheder.



**”STAR har sin styrke som den koordinerende rolle, hvor samler parterne. Vi er en neutral part, som understøtter de behov, vi afdækker hos interessenterne”**

Lise Christiansen Poulsen, VEU-konsulent, Arbejdsmarkedskontor Midt-Nord



## STAR styrker langsigtet rekruttering

Ronny Gasbjerg, adm. direktør hos Herning Turist, roser STARs initiativ med at samle de relevante parter omkring bordet.

– Jeg tror, det betyder meget for vores langsigtede arbejde, at STAR hjalp med at trække os sammen; 3F, jobcentre, trafikselskaber og entreprenører. I bund og grund handler udfordringen om, at vi skal skabe et nyt image for branchen og lægge en bund for den fremtidige rekruttering, siger han.

Ronny Gasbjerg vurderer, at møderne har skabt en ny og god forståelse hos bl.a. jobcentre om, hvordan der bliver skabt en forandring.

Herning Turist har ca. 10 af de unge, nye chauffører, som man bruger i rutekørslen. Men overordnet ser han endnu ikke en ægte forbedring af de kortsigtede udfordringer. Vognmændene løser stadig mange deres problemer ved at 'stjæle' chauffører fra hinanden, lyder analysen. Og der kræves fortsat meget arbejde og interne kurser for at gøre de unge til gode chauffører, efter de har fået deres kørekort i hånden.

– Der er gjort et godt stykke arbejde, men vi er ikke i mål endnu. Aktørernes fokus og prioriteter ændrer sig hurtigt, når STAR ikke længere skal være projektleder, og vi selv skal føre udviklingen videre, lyder det.

Ronny Gasbjerg mener især, at der skal arbejdes videre med at skabe en god kobling mellem den private og den offentlige del.

– Den forbindelse har STAR været god til at hjælpe med at skabe, konkluderer han. ●



# Kortet der holder dig godt kørende

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

### 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

### 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



# #minbedstetaxatur hylder mødet mellem passager og chauffør

Dantaxi har efterlyst danskernes bedste taxiture gennem kampagnen #minbedstetaxatur, der fremhæver de positive historier i branchen. I samarbejde med holdet bag biograffilmen "Madeleines Paris" vil selskabet sætte fokus på mødet mellem passager og chauffør.

**Vi har alle en god historie** fra en taxitur. Taxien er vores ven i nøden og i glæden. Når regnen siler ned, cyklen svigter os, og når vi bare har travlt. Med kampagnen #minbedstetaxatur fortæller Dantaxi netop alle de historier, som vi kender, men som sjældent kommer frem i lyset.

– Vi plejer at sige, at vi kører folk fra vugge til grav. Det er i glæder, sorg, begivenheder. Det er lige fra turen til fødsel på hospitalet, til at du står i byen og er ked af det, fordi kæresten er gået fra dig, eller du er på vej til jobsamtale. Taxien er der, når du har brug for den, siger Vibeke Wolfsberg, CCO hos Dantaxi.

**Et livsændrende møde**

Et møde med en chauffør kan gøre en stor forskel, og det er vi udmærket klar over i branchen. Nu bliver det også fortalt på biografklærredet i historien om den 92-årige Madeleine, som skal flytte på aldersmshjem, og taxichaufføren Charles, der skal bringe hende derhen.

"Madeleines Paris" viser et møde mellem passager og chauffør, der kommer til at betyde meget for begge – og ændrer alt for Madeleine. Forud for den danske biografpremiere i september 2023, efterlyste Dantaxi de bedste og mest specielle taxioplevelser blandt kunder og chauffører. Kampagnen er lavet i samarbejde med filmens danske distributør Angel Films.

– Vores branche er altid udsældt for alt muligt, og den store forskel, vi gør, kommer aldrig rigtig frem. Vi prøver i al almindelighed at fremme de gode historier i branchen, og er altid på udkig efter muligheder for at vise de positive sider, engagere folk i vores brand og få så mange som muligt til at bruge vores

app. Det her samarbejde tjekkede af på alle parametre, siger Vibeke Wolfsberg.

**Virkelighedens Charles**  
I forbindelse med research til filmen var instruktøren, Christian Carion, i kontakt med mange taxichauffører i Paris, der glædeligt delte deres oplevelser og historier om, hvad der er sket i deres bil.

– Jeg kører ofte taxi i Paris, og for mig er det at køre taxi et helt specielt øjeblik.

Taxituren er ikke bare en måde at rejse på, det er et menneskeligt møde, der nogle



**"Vi har også lavet et samarbejde med Biografklub Danmark, hvor man får rabat på sin første taxatur, og hvor vi udlodder taxaboner. Vi får fokus på filmen, vores app, de gode historier og får uddelt nogle gode fordele."**

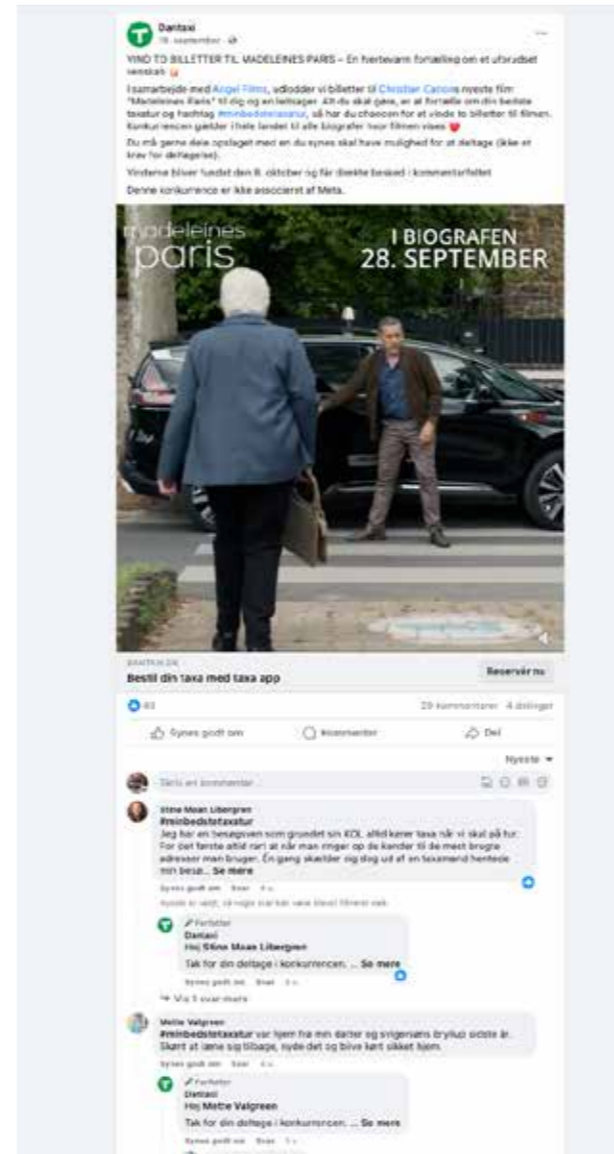
Vibeke Wolfsberg, CCO hos Dantaxi

gange kan ændre alt. Der er ikke så mange tidspunkter på dagen, hvor du i ro og mag har mulighed for at tale med et fremmed menneske helt uden forpligtelser. Måske tør du dele ting med en taxichauffør, du ikke har fortalt andre, fordi du ved, at når turen er slut, går dagen videre, siger Christian Carion til Moove Groups Natasha Barnekow og Rasmus Krochin.

Den franske instruktør er optaget af taxien som et helt særligt sted. Og historierne, der er kommet frem under kampagnen, vidner om, at han har en pointe.

– Vinderen blandt chaufførerne fortæller om at se en pige gå fra at være indelukket til virkelig at blomstre – og faktisk blive venner med hans datter. Det er et eksempel på en lille ting i hverdagen, der kommer til at betyde rigtig meget.

– Kampagnen er blevet set rigtig mange gange. Taxien har fået opmærksomhed, og kampagnen har skabt fokus omkring, hvad det er for en forskel, sådan et møde i en taxi kan gøre, siger Vibeke Wolfsberg, CCO hos Dantaxi.



Dantaxi efterlyste gode taxihistorier hos kunderne og blandt vognmændene. 2 x fribilletter til "Madeleines Paris" var på spil.

**VINDERHISTORIER**

**Hjælpssom taxichauffør**

Under #minbedstetaxatur skriver en kunde:

"Jeg har en besøgsven der, grundet sygdommen KOL, altid kører taxa, når vi skal på en tur. En tur killer sig dog ud som særligt god. En taxichauffør hentede min besøgsven ved døren, fulgte ham til bilen og omvendt, da han skulle hjem. Han fulgte ham helt ind i stuen, da jeg havde hænderne fulde, med alle de indkøb, vi havde gjort.

Madeleines Paris er en film, jeg gerne vil se - jeg har faktisk snakket med min ven om, at vi skal se den. Jeg håber, anledningen kommer herigennem."



**Instruktør med klar besked**

Da Dantaxi mødte den franske instruktør Christian Carion i Grand Teateret midt i København, spurgte de to repræsentanter fra Dantaxi, om han havde en særlig hilsen til chaufførerne. Her er, hvad han svarede:

– Det bliver interessant at se, hvad der sker med kunstig intelligens. Hvem ved, måske har vi en dag selvkørende taxier. Om det bliver en succes, ved jeg ikke. Min film er historien om en taxirejse, der ændrer både chaufførens og kundens liv. Jeg er ikke i tvivl om, at vi har brug for chauffører, og vi har brug for mennesker.

**Taxichauffør har gjort en stor forskel for en pige, der har haft det svært**

En af vinderne i føremes konkurrence har fortalt os denne rørende historie:

"Min historie drejer sig om min skolekørsel med en pige. For lidt over et år siden kørte jeg hende første gang. Jeg vidste, at hun virkelig er en særlig person med en imponerende aura. Hun var meget påvirket af hendes fortid i en almindelig skole. Jeg kunne godt mærke, at hun har haft en svær tid med mobning, og hun var kun 10 år. Nu er hun omsider godkendt til en ny skole. Nu kører jeg hende til hendes nye skole. I starten var hun selvfølgelig meget genert, men efterhånden blev det meget bedre. I dag snakker vi sammen under hele turen. Hun er også blevet en god veninde til min datter, og de er tit sammen i fritiden. Hendes forældre er glade for min indsats. Selvom jeg "kun" er taxichauffør, så er det imponerende, hvor meget jeg har kunnet påvirke pigen. Hun er meget mere selvsikker efterhånden."



## Elastisk lufthavnsbus får dig ombord på flyet

Mellem lufthavnen og Aarhus midtby er en busforbindelse med direkte tilknytning til rute- og charterfly. Lufthavnsbussen kører med en fleksibel tidsplan, der er tilpasset flytrafikken for at sikre første led i en problemfri rejseoplevelse. En populær løsning blandt rejsende, der vil undgå besvær og bekymringer om parkering.

Lufthavnsbussen 925X har ingen fast køreplan, men følger derimod flytrafikken. Og det bedste af det hele? De rejsende skal ikke være bekymrede for at nå med hjem eller stressede med bagage, når de lander i Aarhus igen: Bussen venter på passagererne, før den drøner tilbage mod byen.

Løsningen er smidig og pålidelig, og den passer perfekt til byens rejsende, der vil undgå parkeringsbøvl og sikre sig en tur uden usikkerhed og jag. Busforbindelsen følger flyafgange og check-in-tider nøje, så man kan komme til og fra lufthavnen uden bekymringer og besvær. Turen fra Aarhus Hovedbanegård tager cirka 45-50 minutter, og der er stoppesteder undervejs, hvor passagerer kan stige på.

### **i** Smidig service, sådan

I ankomsthallen er der højtalerudkald til lufthavnsbussen to gange før afgang, normalt fem og tre minutter før. Der bliver også ringet til AAR Security for at sikre, at alle passagerer er kommet ud af ankomsthallen. Hvis alle passagerer er klar, behøver bussen ikke vente til den planlagte afgangstid i køreplanen.

### Nemt og bekvemt

Men løsningen er også elastisk, så uanset om flyet lander tidligt om morgenen eller sent om aftenen, er der altid en bus klar til at hjælpe de rejsende til eller fra lufthavnen.

Er man i tvivl om, hvornår man skal tage bussen for at nå til i lufthavnen i tide, kan man indtaste sit flynummer på Midtrafiks hjemmeside og få anbefalet en tidsafgang baseret på det specifikke fly.

Sammenlignet med andre transportmuligheder kan man spare penge ved at tage lufthavnsbussen, som også er attraktiv for rejsende, der ønsker at holde deres rejseomkostninger under kontrol. Den prisvenlige tur kan købes med kontanter, betalingskort, pendlerkort, Ungdomskort, på Midtrafik app, webshop og rejsekort.

Uanset om man er en hyppig rejsende eller bare ønsker en problemfri måde at komme til lufthavnen på, er 925X et fornuftigt bud. Samarbejdet mellem Midtrafik og lufthavnen er endnu et godt eksempel på, hvordan trafikskaber sammen med organisationer eller virksomheder effektivt kan løse specifikke transportbehov, rejsemønstre eller udfordringer. •

# 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**



# Taxameter-droske for mere end 100 år siden

Også for 100 år siden stod taxibranchen over for udfordringer mht. markedsføring, myndigheder og indtjening.

Det var som nu, vigtigt at fremstå som et selskab med resurser. Taxamotors annonce her fra 1912 er et helt nyhedsblad, hvori man fortæller, at man i årets løb bl.a. udskifter 30 ældre biler med 60 nye, samt at man nu har 36 holdepladser med telefon og hele 60 telefonlinjer.

I mangel af andre myndigheder dengang kom reguleringen af den ny-opståede droskekørsel ind under den lokale politimester i samarbejde med byrådet.

Det var lige fra at få udarbejdet regler for droske-kørslen, såsom at få fastsat takster samt regulering mht., hvor de forskellige distrikters drosker måtte tage hyre.

Under 1. verdenskrig var der endvidere benzinmangel og derfor høje benzinpriser. Derfor kom der regeringsindgreb såsom forbud imod 'luksuskørsel', som politimestrene skulle indarbejde lokalt over for droskeejerne.

Vi viser derfor endvidere 3 eksempler på politimestrenes regulering af droskekørslen i tiden under og efter 1. verdenskrig. •

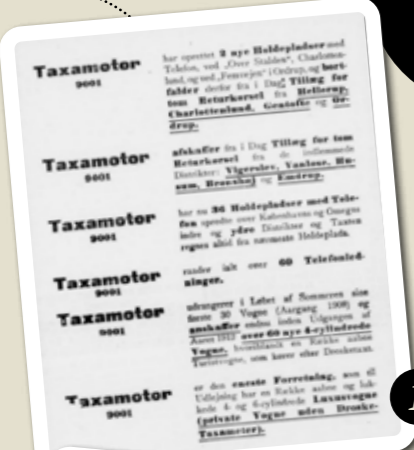
1. Annonce fra Taxamotor i Nationaltidende d. 29. juni 1912 om bl.a. bortfald af returkørselstillæg fra Københavns omegnsdistrikter, samt at man inden årets udgang udskiftede sine 30 første motordrosker årgang 1908 til fordel for 60 nye firecylindrede motordrosker.

2. Bekendtgørelse fra Københavns Politikammer i Nationaltidende d. 26. februar 1917 om forbud imod natkørsel med motorkøretøjer, og om det telefonnummer, hvorpå man i natlige sygdomstilfælde m.v. kan rekvirere en motordroske samt om straffebestemmelser ved misbrug.

3. Bekendtgørelse fra Esbjerg Politikammer i Esbjerg Avis d. 19. juni 1917 om midlertidige takster for Esbjergs taxameter-drosker.

4. Artikel i B.T. d. 3. marts 1922 om, at Københavns Politidirektør har foreslået, at man ophæver det forbud imod, at Nordre Birk-droskerne tager ture i København, som man ellers havde indført for at beskytte Københavner-droskernes indtjening.

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



# Minibusser på lager



@VBI.Group



Nye Mercedes Sprintere 400 serie & Maxus e-Deliver 9 klar til levering  
Ring & hør mere på tlf. 74 56 13 26



## 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



## 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



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



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



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



**Dansk Persontransport er for alle, der udfører erhvervmæssig 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**  
Junior-konsulent  
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 DPT's Sektor for Taxikørsel**  
Torben Kirketerp  
Esbjerg Taxa  
Lillebæltvej 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 Lannig 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



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



**Sydglas Danmark**  
Kontakt: Per Hartung  
pha@sydglas.dk  
Håndværkersvinget 2  
6360 Tinglev  
Tlf. 40 34 15 89



**Øresundslinjen**  
Kontakt: Peter Kesting  
Færgevej 8  
3000 Helsingør  
Tlf. 30 67 13 77



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



**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



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



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



**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



- dedikeret til nichemedier

## HAR DU STYR PÅ FORSIKRINGERNE?

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

**Kontakt:**

**Kundechef og partner**  
Pelle Bo Jensen, tlf. 91 89 79 00  
pelle.jensen@soderbergpartners.dk

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



## Mobilitet

Nr. 6 / december 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,- momsfrt  
• Enkeltnumre kr. 50,- pr. stk. inkl. moms + forsendelse.

### Udgivelser

Udkommer 6 x gange årligt.  
Næste udgave udkommer 15. marts 2024.

### Forsidebillede

Busworld



Tryk 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](http://www.christonik.dk)

