Dansk PersonTransports medlemsmagasin om erhvervsmæssig persontransport

Mobilitet

NR. 2 ·· MAJ 2024

Ingen gaver fra transportministeren på Årsmødet s. 8

Ekstraregning: 180.000 kroner for tilladelser s. 22

Togbussen redder dagen s. 24

Taxa Syd er blevet landsdækkende s. 27

Nordian vokser med innovation s. 30

TEMA · REKRUTTERING

Mangel på arbejdskraft stadig stor udfordring

Men flere forskellige indsatser viser vejen til flere chauffører. **s. 12-17**

Skal du geares til en travl sommer?

Kun det bedste er godt nok når forventningsfulde gæster skal opleve sommeren på tværs af Danmark og Europa. Den ypperste komfort kombineret med kvalitet og rentabilitet er hvad du kan forvente med allrounder turistbussen, Tourismo L. Med nye Tourismo L på lager, er du sikret hurtig levering af en af markedets mest pålidelige turistbusser.

Og er du på udkig efter andre modeller? Vi har flere modeller på lager, klar til hurtig levering.

Kontakt Hessel Bus
og hør mere om din næste bus.

HESSEL BUS

Centervej 3, 4600 Køge | info@hesselbus.dk | +45 56 37 00 00 | www.hesselbus.dk

Mercedes-Benz
Trucks you can trust

SETRA

OMNIplus

ALTAS AUTO

Persontransportbranchen binder bedst Danmark sammen – også i fremtiden

Når debatten om branchens fremtid tager fart, fokuseres der ofte på, hvordan vi bedst kan sikre øget mobilitet, samtidig med at vi reducerer CO_2-udledninger fra transportsektoren.

Persontransport-branchen har en særlig evne til at omstille sig og tilbyde effektive, fleksible og holdbare løsninger.

Det skal udnyttes til at løse fremtidens udfordringer.

Man kan i den offentlige debat ikke undgå at støde på historier om taximangel, tomme busser og tilbagegang for kollektiv transport. Det efterlader et indtryk af, at der er behov for innovation i branchen.

Selvom nytænkning er velkommen, er tiden dog ikke til risikable eksperimenter, der kunne underminere det solide fundament, som den professionelle persontransport udgør.

Branchen er nemlig langt bedre, end historierne efterlader indtryk af. Vi leverer pålidelige, professionelle transportløsninger, der gør en forskel på tværs af Danmark.

Togbusserne er et fremragende eksempel på det – de træder til, når togene svigter, og sikrer, at passagererne kommer sikkert frem.

Men udfordringerne er der - særligt i landdistrikterne, hvor den politiske og økonomiske støtte til den professionelle kollektive transport bliver mere og mere begrænset.

Selvom coronakurven nu er knækket, og passagertallene stiger, har nye økonomiske byrder som den nye dieselafgift på 50 øre fra den 1. januar 2025, de relativt høje lønstigninger og indførsel af gebyrer for bustilladelser lagt en uforholdsmæssigt tung byrde på virksomhederne og budgetterne i kommunerne. Tag bare Midtbus Jylland, som lige har skullet betale 180.000 kroner for at få sine tilladelser fornyet.

Selvom regeringen i sit regeringsgrundlag skriver, at det ikke må blive dyrere at drive virksomhed, så er der en klar forskel mellem de politiske løfter og de praktiske realiteter.

Men selv under svære vilkår har branchen bevist sin robusthed og modstandskraft. Og alt er ikke dystert. Udover de stigende passagertal, ser vi også en stigning i antallet af taxi- og flexbiler på landsplan.

Derfor er vi ikke bange for fremtiden. Vi ved nemlig, hvor dygtige virksomhederne er.

Men fremtiden stiller krav om fortsat at udvikle sig. Det gælder også transformationen af chaufførjobbet i takt med, at ny teknologi vinder frem, og de nye generationer kommer ind på arbejdsmarkedet.

I Dansk PersonTransport har vi gang i flere initiativer, som bl.a. skal sikre, at vi både får flere unge og flere seniorer ind i branchen. Alt sammen med målet om at styrke branchen yderligere.

Selvom vi ikke er bange for fremtiden, så skal vi forsøge at påvirke den.
Her handler det om at værne om de principper, der har skabt en stærk, pålidelig og grøn persontransport. Det burde inspirere vores beslutningstagere til at sikre bedre rammevilkår, så vi som samfund kan udnytte branchens evne og fleksibilitet til at levere under vanskelige forhold og skabe de bedste rammer. Persontransporten kan også i fremtiden sikre mobiliteten i hele Danmark og vise sin værdi som en afgørende del af fundamentet for fremtidens velfærdssamfund.

God læselyst

Michael Nielsen
Adm. Direktør / CEO

TEMA .. REKRUTTERING ..

s. 12 **Flere unge chauffører på vej**

s. 14 **Egenbetaling blokerer for seniorchauffører**

s. 16 **Kvinder i førersædet**

s. 18 **Søger inadflydelse sammen med DPT**

s. 20 **Unge chauffører laver færrest ulykker**

s. 22 **Fornyelse af tilladelser koster en formue**

s. 23 **Samkørsel med tilskud – nytter det noget?**

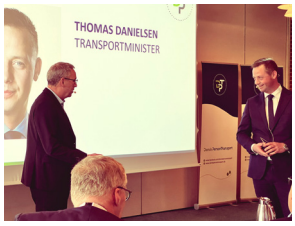
s. 26 **Stabilitet er Frognes stolthed**

s. 27 **Taxa Syd er landets tredjestørste**

FOKUS: **MANGEL PÅ ARBEJDSKRAFT**

Flemming vil køre bus i mange år endnu

Tiltrådte chaufførjobbet på fuld tid som 79-årig. **s. 15**



Ministeren gæstede årsmøde

Thomas Danielsen havde dog ikke medbragt gaver til person-transporten. **s. 8**

"Smeden" kommer til undsætning

Som chauffør i togbusserne skal man være klar til at møde ind med kort varsel. **s. 28**

Vi hjælper virkelig mennesker

Med unge Ayman Hawaili som CEO er Nordian vokset eksplo-sivt med flextrafikken. **s. 30**

Det faste

De korte s.7

Nostalgihjørnet s.32

Associerede medlemmer af DPT s.34

Info om Dansk PersonTransport s.35

MILJØVENLIG MOBILITET

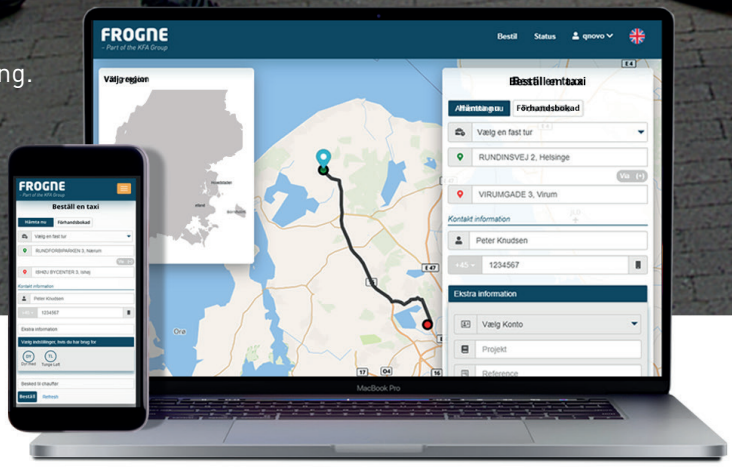
FROGNE
– Part of the KFA Group

Next generation

Webbooking til blandet trafik

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

- **Hospitaler:** Personale- og patientadgang
- **Institutioner:** Personale- og borgeradgang
- **Skolekørsel:** Personale- og forældreadgang



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

DE KORTE

Nye køre- og hviletider træder i kraft

De nye EU-regler for køre- og hviletid for turistbusser, som DPT har gjort en stor indsats for at påvirke, er trådt i kraft pr. 22. maj i Danmark. Med de nye regler bliver det bl.a. muligt at opdele 45-minutters pausen i 2 pauser på mindst 15 minutter, og der er større fleksibilitet med den daglige pause på rejser, der varer mindst 6 dage.

Dieselafgift – med kurs lige i grøften

Regeringens nye dieselafgift rammer ikke kun busvognmænd hårdt. Den er også et hårdt slag imod den i forvejen pressede kollektive transport overalt i Danmark.

Få brancher har som transportbranchen knoklet og fornyet sig for at komme den grønne omstilling i møde. Vognmænd har investeret formuer, så vi i dag ser eldrevne taxier og bybusser overalt i landet. Snart kommer flere til.

Men i dele af persontransporten lever teknologien endnu ikke op til de udfordringer, som skal løse. Det gælder især turistbusser, flexkøretøjer og en stor del af rutekørslen.

Denne del af branchen fik her i foråret en syngende lussing af den regering, som ved sin tiltrædelse lovede at støtte busdriften i yderområderne og i samme forbindelse svor, at det ikke måtte blive sværere at drive privat virksomhed. Afgiften på 0,5 kroner pr. liter diesel, som træder i kraft fra 1. januar, gør netop disse to ting.

Hvem tænker på busserne?

Vognmænd og trafikselskaber har ikke andre at sende regningen til end passagererne. Det vil sige, at den kollektive transport – ikke mindst i de tyndt befolkede områder, hvor ladeinfrastrukturen er dårligst udbygget – vil blive ramt af endnu en massiv omgang prisstigninger og risiko for nedlæggelse af ruter.

– Når vi er helt oppe i det røde felt, så er det, fordi aftalen omfatter kompensation til privatbilisterne og til lastbilerne for den højere dieselafgift, mens busserne ikke er nævnt med et eneste ord i aftalen. Det rejser et alvorligt spørgsmål: Har regeringen glemt busserne? Et spørgsmål, der er meget relevant, fordi der længe har været krise i den kollektive transport. Busserne udgør rygraden i den lokale og regionale kollektive transport, hvor langt de fleste danskere har deres daglige transportbehov.

– Utallige års sparerunder, rutelukninger og færre afgange har presset den kollektive transport hårdt, og nu rammes branchen af en ny dieselafgift uden så meget som et ord om de store konsekvenser, det får, skrev DPTs adm. direktør Michael Nielsen i et debatindlæg, som blev bragt i Avisen Danmark i april.

Ingen hjælp i sigte

Transportminister Thomas Danielsen har tidligere slået fast, at der ikke kommer nogen hjælp til den nødlidende kommunale busdrift, så længe hans eget ministeriums ekspertudvalg arbejder på sin analyse og anbefalinger om Fremtidens Mobilitet.

Så umiddelbart er der altså udsigt til endnu en forringelse af vilkårene for kollektiv transport i Danmark, uden at regeringspolitikerne skrider til handling.

Dansk PersonTransport har foreslået, at der oprettes en kompensationspulje til især turistbusserne, så der bliver afsat penge til fx indkøb af nulemissionsbusser. Den ide har bl.a. fundet opbakning hos Søren Egge Rasmussen (EL) og Sofie Lippert (SF).

Yngre taxichauffører i Sverige

I Sverige er der udsigt til, at aldersgrænsen for at køre taxi bliver sænket til 20 år.

Ligesom i Danmark har svenskerne mangel på chauffører, og derfor vælger regeringen nu at efterkomme et ønske fra branchen om at nedsætte minimumsalderen. Unge, som har haft B-kørekort i to år, kan fremover komme i betragtning til erhvervskørekortet efter deres 20 års fødselsdag, hvis det fremsatte lovforslag bliver vedtaget.

I Sverige har kravet i dag ligesom i Danmark været, at du skal være mindst 21 år og have haft dit kørekort i tre år, for at du kan få mulighed for at være taxifører.

Københavns nye fjernbusterminal står klar

Efter mange lange forhandlinger og et næsten lige så langt anlægsforløb er Københavns nye fjernterminal ved Dybbølsbro klar til officiel åbning 6. juni.

DPT forventer, at Københavns Busterminal vil give et løft til fjernbustrafikken i Danmark, som har været stigende de seneste år.

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 konkurrence-dygtige 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

CO_2 kompensering
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

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

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

DCC energi

AF: Carsten Gottlieb
FOTO: Cathrine Eriksen Fris

Transportministeren åbnede årsmødet

Deltagerne på DPTs årsmøde fik klar besked fra transportminister Thomas Danielsen: Han tager ikke initiativ til at hjælpe den kommunale busdrift, før regeringens ekspertudvalg har afsluttet sit arbejde.

Transportminister Thomas Danielsen lagde vejen forbi årsmødet for at åbne generalforsamlingen og tale om, hvordan han ser fremtiden for den kollektive trafik.

Hurtigt stod det klart, at ministeren venter på resultaterne af de første analyser fra ekspertudvalget, før han melder noget konkret ud - selvom man måske kan udlede noget af, at Danielsens transportministerium allerede har gennemført et lovforslag om undtagelse fra taxiloven på småøer uden broforbindelse.

– Når det gælder de større udfordringer, har vi nedsat ekspertudvalget og afventer dets analyse, slog ministeren fast.

Åben for dialog

På årsmødet lagde Thomas Danielsen op til dialog med branchen og vil gerne arbejde for at fjerne unødvendige regler og gøre det mere simpelt at have en vognmandsforretning.

Salen havde stor spørgelyst, og ministeren lyttede opmærksomt. Han gav bl.a. udtryk for, at:

- Taxiklagenævnet er sat op på en mærkelig måde og er noget som han gerne vil ændre på
- Bussen skal løse flere opgaver, og togene færre, fordi "bussen kan noget fantastisk". Men bus- og taxibetjeningen i landdistrikterne er ofte enten ikke rentabel eller måske slet ikke til stede længere, og der er derfor behov for noget nyt
- Han kender til de store investeringer, man i Sverige har foretaget i kollektiv trafik – og som har fået passagertallene til at stige

Ingen direkte løfter om hjælp

Fra salen lød også spørgsmål om to af de varmeste emner i branchen: Om staten vil understøtte omstillingen af busser til el-drift. Og om regeringen har akuthjælp på vej til trafikselskaber og kommuner for at støtte den kollektive bus- og flextrafik, der lige nu er under et kolossalt økonomisk pres.

Her gav Thomas Danielsen ikke ligefrem grønt lys. Han sagde klart, at der ikke for nuværende var planer om at sætte penge af til puljer, som kan hjælpe med skiftet til nulemissionsdrift af persontransporten på køretøjssiden. Men han syntes mere åben over for at kigge på, om der er særlige krav til, hvor ladeinfrastruktur til f.eks. turistbusserne skal placeres. Det stod også klart, at løsninger til den kommunale og regionale busdrift må vente på ekspertudvalgets arbejde, før regeringen sætter i gear på dét område.

– I Danmark investerer vi 180 mia. kroner i vejtransporten frem mod 2030. Ca. 80 mia. kroner er øremærket til projekter, som gavner vejinfrastruktur og cyklister, mens 100 mia. kroner er målrettet den kollektive transport. Der investeres fra statens side ikke mere nu, lød det klare svar.

Jeg tror, at bussen skal løse flere opgaver og togene færre. Bussen kan noget fantastisk.

Thomas Danielsen, transportminister

Optimistisk landsformand modtog genvalg

I sin beretning slog landsformand John Bergholdt fast, at branchen skal stå sammen om en fortsat professionalisering for at skabe og tilbyde et seriøst alternativ til urealistiske idéer om samkørsel og øget privatbilisme.

Godt nok er landsformand John Bergholdt dialogens mand, men han står også stærkt på scenen alene. Da han overtog mikrofonen fra transportminister Thomas Danielsen, var det med en påmindelse til ministeren om, at DPT ikke kravler op i et træ, men altid er klar til forhandlingssamtaler.

– Ja, jeg ser tydeligt, at denne forsamling har mere liv i øjnene, end da jeg besøgte Dansk Pelsavlerforening tidligere i dag, sagde ministeren med et smil.

– Det er, fordi vi er vant til at blive flået, svarede Bergholdt – og startede i øvrigt sin beretning med at kommentere det larmende fravær af operatørerne - altså DPTs medlemmer - i ekspertudvalget for Fremtidens Mobilitet.

– Selvom vi ofte er enige med politikerne, er det jo ikke altid sådan. Men det er vigtigt, vi kan mødes og tale sammen, så vi også i fremtiden kan sikre, at den professionelle branche kan levere den bedst mulige persontransport. Og siden der i ekspertudvalget ikke er repræsentation fra de professionelle operatører i den kollektive transport, har vi i DPT lavet vores egen følgegruppe med repræsentanter fra alle fire sektorer, sagde formanden.

En robust og professionel forening

I sin beretning roste John Bergholdt medlemmernes villighed og åbenhed over for ny teknologi samt deres aktive engagement i at samarbejde på tværs af sektorerne.

– Også i fremtiden bliver det endnu mere vigtigt med en robust og professionel forening forankret i Dansk PersonTransport til at forsvare vognmændenes interesser og sikre, at persontransporten i Danmark får de bedst mulige rammevilkår.

Formanden var tydelig om, at DPT kæmper imod, når emner som samkørsel, Uber og frivilligbusser sniger sig ind i den offentlige debat. Det handler ikke om at være imod forandring, men nærmere om, at det ikke styrker borgernes forsyningssikkerhed.

De enkelte kommuner kan desuden bruge det til at skære yderligere i den nuværende kollektive trafikbetjening under påskud af i stedet at tilbyde kollektiv mobilitet i form af samkørsel, som nok ikke vil være der, når borgeren har mest brug for det.

Bergholdt fremhævede også nogle af de resultater, som DPT har opnået i det forgangne år. Det gælder bl.a. bedre kontrol med cabotagekørsel, mere fleksible køre-/hviletidsregler samt et omkostningsindex for udbud af eldrevet transport i offentlige kontrakter.

Genvalg til formanden

I landsformandens beretning opfordrede han medlemmerne til at fortsætte det gode arbejde, som var med til at skabe resultater for DPT i 2023. Han takkede de øvrige transportordførere, som havde lagt vejen omkring Munkebjerg; Kenneth Fredslund (DD), Rasmus Prehn (A) og Niels Flemming Hansen (C).

John Bergholdt blev uden modkandidater valgt til endnu en periode som landsformand for Dansk PersonTransport.

Vores medlemmer tilbyder et meget professionelt produkt, og jeg mener, at vi som branche foreslår løsninger, der ligger lige til højrebenet. Men der er kræfter, som trækker i den anden retning."

John Bergholdt, landsformand

STEM

Jørn Jensen, DkBus i Horsens
– Årsmødet er først og fremmest en netværksbegivenhed for os vognmænd. Vi har jo brug for hinanden, og samtidig er det også lidt sjovt at drille hinanden, når vi mødes en gang om året.

Peer Bjergskov, Senior Regional Sales Manager hos Circle K
– Én af de ting, vi gerne ville tale med årsmødedeltagerne om i år, er Circle K's nye hjemmeladeløsning for erhvervskunder. Vi har markedets bedste tilbagebetalingsaftale til medarbejdere med firmabil, når vi har installeret ladeboks både på deres hjemmeadresse og på arbejdspladsen. Al opladning med Circle K-kortet bliver samlet på én faktura, så det giver det bedste overblik.

Vi er klar over, at kunderne ønsker en løsning, der gør det så nemt for dem som muligt. Derfor har vi udviklet et system og en løsning, hvor kunderne let kan bestille en aftale og opstilling af ladeboks både på arbejdspladsen og hos medarbejderne, og modtage én samlet faktura over forbruget.

MER

Morten Jacobsen, forsikringsformidler hos North Forsikringsagentur
– Vi er meget tilfredse med det samarbejde, vi har med Dansk PersonTransport. Det var første gang, vi deltog på brancheforeningens årsmøde, men vi glæder os allerede til næste gang, for vi havde en super oplevelse ved at deltage og mange konstruktive dialoger med vognmændene.

North er inde over tegningen af mange taxiforsikringer, og i år talte jeg bl.a. med deltagerne om det stigende antal småskader, vi har set i forlængelse af, at mange taxier er blevet eldrevne.

Noget tyder på, at el-taxiernes hurtige optræk er en udfordring hos en andel af chaufførerne – og elbiler er dyre i reparation. Samtidig er der en selvrisiko på 15.000 kroner, og selvom der er en afsavnsdækning hos os, så tjener hyrevognen helt sikkert flere penge til sin vognmand i de dage, den er på landevejen, end hvor den står på værkstedet. Så der er virkelig nogle gode grunde til at motivere sine chauffører til at være ekstra opmærksomme.

Et andet godt råd, når taxien har fået en skade, er at tage en dyb indånding, før det bliver anmeldt til forsikringen. Vi oplever ikke sjældent, at vognmanden vælger selv at stå for reparationen i stedet for at køre det over forsikringen. Men hvis skaden én gang er anmeld til forsikringsselskabet, indgår den i deres skadestatistik, uanset om du benytter forsikringen til at få det udbedret. Det vil på sigt også påvirke den præmie, man betaler, så nogle gange er det den bedste løsning, at man afventer en anmeldelse til forsikringen, indtil man kender skadens omfang og pris for reparation.

Kim Jørgensen, Områdesalgschef hos Dekra, Midtjylland
– Dekra er jo en stor samarbejdspartner for vognmændene i persontrafikken, både når det gælder uddannelse og rekruttering. Vi ville gerne fortælle om vores rekrutteringsløsninger og i dialog med branchen, fordi vi i fællesskab kan arbejde for at højne det ry, som er forbundet med at være buschauffør. Selvom logistik er så vigtig som aldrig før, mangler der respekt for chaufførfaget, og det vil vi gerne ændre.

Vi havde også medbragt en elbus for at vise, at Dekra har investeret i specialundervisning i disse nye køretøjer. Antallet af elbusser vokser enormt hurtigt, og det skaber et behov for at efteruddanne vores dygtige chauffører. Dekra er i gang med at udvikle et energieffektivitets-kursus for elbusser, fordi der ligger en stor besparelse på dét område. Men det er en besparelse, som først og fremmest ligger i hovedet på chaufføren, så derfor er efteruddannelse en virkelig god idé.

Bjarne Pedersen, uddannelseschef på AMU Syd
– I år handlede vores deltagelse på årsmødet om at fortælle om AMU Danmark – den nye sammenslutning af alle de 16 AMU-skoler rundt i landet. Alle skoler har investeret i løsningen, så vi ikke længere kommer til at konkurrere unødigt med hinanden. Jeg tror, vores kunder bliver rigtigt glade for, at de fremover kun behøver at henvende sig ét sted, uanset hvad de ønsker at spørge til. Og de har samme mulighed for at sende deres chauffører til det AMU-Center, der er mest belejligt for dem.

For mit arbejde på AMU Syd betyder den nye, samlede struktur, at jeg aldrig mere får brug for at sige nej. Jeg kan bede om assistance hos de andre skoler, så vi i fællesskab kan sammensætte den løsning, der opfylder kundernes behov.

Ayman Hawaii, Nordian, og Mark Petersen, sælger hos VBI
– Vi har allerede handlet en masse busser til specialkørsel, og det er hyggeligt at mødes til årsmødet og netværke. Samvær og netværk er en vigtig del af grunden til, at vi deltager i arrangementet.

Christian Erikstrup, salgschef hos Voyagerr
– Vores styresystem er langt det mest udbredte i flextrafikken, så vi er allerede godt kendt hos de fleste af de deltagere, hvor vores produkt er relevant. Men som associeret medlem ville vi gerne vise vores opbakning til Dansk PersonTransport her på årsmødet, for vi er naturligvis lige så engagerede i branchen som alle andre.

Vi har også allerede nogle løsninger klar, som kan understøtte en anden opbygning af flextrafikken, hvis det bliver konsekvensen af de anbefalinger, der kommer fra det regeringsnedsatte udvalg om Kollektiv Mobilitet. Udvalgets anbefalinger vil muligvis åbne markedet, og Voyagerr er klar med nogle produkter, der kan være interessante i den forbindelse.

TEMA · REKRUTTERING

AF: Carsten Gottlieb
FOTO: UCplus

Ekstra optag på UCplus

Flere nye chauffører på vej

UCplus ville gerne uddanne flere chauffører, og løsningen viste sig at ligge i en helt praktisk udvidelse: Uddannelse med start i januar er blevet det største buschauffør-hold nogensinde.

Efterspørgslen på nye chauffører er stor, og UCplus vil gerne bidrage til, at flere af de godt 40.000 unge, som hverken er i job eller i uddannelse, kommer positivt i gang med livet. Eller nærmere betegnet: At flere af disse unge får en chaufføruddannelse

– Vi hørte fra flere af vores nuværende elever, at de var droppet ud af en anden uddannelse og gerne ville være startet på chauffør-uddannelsen før august, hvor vores hold gik i gang. Så vi besluttede at lave en ekstra årlig studiestart i januar, og det har vist sig at være en stor succes, forklarer UCplus' afdelingsdirektør for AMU og EUD Camilla Kaare Nielsen.

Holdet med start i januar viste sig at blive det mest søgte hold i den tid, hvor UCplus har uddannet buschauffører, og derfor er januar-optag blevet et fast tilbud UCplus' skoler i både Skovlunde og Århus.

Ingen frafald på første skoleforløb

Mange af de unge, som er startet hos UCplus, har været på udkig efter kortere uddannelser med praktikperioder. Nogle af dem er blevet skoletrætte, så de har brug for en uddannelse, hvor de hurtigt får praktisk erfaring med jobbet. Og på erhvervsuddannelsen til buschauffør kommer de allerede i gang med at køre bus efter det indledende skoleforløb på knap otte måneder.

– Vores elever har ikke nødvendigvis tænkt på at blive buschauffører, men de vil gerne ud og bruge sig selv. Vi kan vise dem, hvordan jobbet som buschauffør giver dem en hel række brugbare færdigheder. Når de går herfra, kender de både til køreteknik, energirigtig kørsel, god kommunikation og konflikthåndtering, og så er de gode til at køre store busser. Desuden kan vi lave en uddannelsesaftale, så de er tilknyttet en vognmandsvirksomhed helt fra start, siger Camilla Kaare Nielsen.

At have en uddannelsesaftale har den ekstra fordel, at eleven ikke er tvunget til at have den normalt adgangsgivende karakter 2 i både matematik og dansk.

– Vi ved, at de første 20 uger af uddannelsen er det hårdeste, fordi det er ren skolegang. I den periode gør vi meget for at lave aktiverende undervisning. Bl.a. med ture ud af huset; i faget branchekendskab besøger de ofte en busoperatør i nærområdet, i samfundsfag besøger de typisk Christiansborg, hvor de får en rundvisning og en snak med en transportordfører, og i idræt har holdet i Aarhus feks. været ude at vinterbade. Det er oplevelser, som de færreste af eleverne har prøvet før, så vi kan være med til at åbne deres øjne for ny viden på en praktisk måde, siger Camilla Kaare Nielsen.

På det første januar-hold var erfaringen meget positiv hos UCplus, da ingen af deltagerne faldt fra under det indledende skoleforløb.

Der stilles krav – og tilbydes hjælp

At oprette et ekstra hold var ikke det eneste, UCplus gjorde for at underbygge den gode elevstatistik. Der bliver også arbejdet meget målrettet for at støtte EUD-elevernes motivation, fordi man ved, at mange af dem tilhører den gruppe af unge, som i første omgang ikke kom i job eller uddannelse efter endt skolegang.

– Vi er meget opmærksomme på dem – lige fra det første møde ved åbent hus-arrangement eller infomøde. Det er vigtigt, at de føler sig trygge og velkomne. Mange af dem har ikke tidligere haft en god oplevelse af at gå i skole, og vi skal så sørge for, at de får en god oplevelse, når de er hos UCplus, siger Camilla Kaare.

– Vi stiller krav til vores studerende, og vi tager dem seriøst. Men vi hjælper dem også med det, de har brug for hjælp til, siger hun.

Og med tilslutningen til uddannelsen – både januar og juni – ser den filosofi ud til at være god, når vi gerne vil have nogle flere, unge og dygtige buschauffører.

●●

Vi stiller krav til vores studerende, og vi tager dem seriøst. Men vi hjælper dem også.

Camilla Kaare Nielsen, afdelingsdirektør for AMU og EUD

Tag dine gæster med på shoppingtur i BorderShop

Vidste du, at i BorderShop Puttgarden har vi mulighed for at pakke dine gæsters forudbestilling så det hele er klar til bussen når den ankommer. Læs mere om pre-order konceptet på vores hjemmeside.

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

Scandlines

Scandlines Border Shop

Komplette Spejlsystemer, Sidespejle & Spejlglas

EVZ Transmission A/S

Tilbyder et bredt sortiment af Spejlsystemer til:

- Minibusser
- Bybusser
- Landevejsbusser
- Turistbusser

EVZ Transmission A/S

Baldershøj 30
2635 Ishøj

Ring 4335 0606
evz@evz.dk

evz.dk

TEMA · REKRUTTERING

AF: Carsten Gottlieb
FOTO: Cathrine Eriksen Fris

Selvbetaling står i vejen for seniorer

Der er jo mangel på chauffører, så vi bør fjerne barrieren for seniorkandidater

Troels Lund, kommerciel direktør; DEKRA

Det er at kaste guld på gaden, når en høj egenbetaling tager motivationen fra uddannede mennesker over 50 år, der ønsker at forlænge deres arbejdsliv med en omskoling til buschauffør.

I modsætning til nogle brancher, hvor man er ivrig efter at skille sig af med ældre medarbejdere, har transportbranchen knækket koden til et længere arbejdsliv, hvor livserfaring og anciennitet er nøglen til nye muligheder.

Mere end 60% af vores chauffører er over 55 år og vi har flere chauffører, der er godt oppe i 70'erne og 80'erne, men på alle måder er 'still going strong'. De er guld værd for vores branche.

Nogle kommer ind i bag rattet efter et langt arbejdsliv i andre fag. Men hvis du har været f.eks. skolelærer eller politibetjent, kan du møde en stor økonomisk barriere, selvom der står en vognmand klar til at ansætte dig.

Reglerne i egenbetaling i AMU-systemet er nemlig sådan, at prisen er meget højere, hvis du allerede har en videregående uddannelse. Ca. 40.000 skal du betale for stort kørekort og undervisning i et 6 ugers-forløb, hvis du ikke er en del af AMU-målgruppen, som kun bliver opkrævet godt 6.200 kroner.

Mangel på chauffører

Hos DEKRA, der hvert år står for uddannelsen af halvdelen af de nye chauffører, har kommerciel direktør Troels Lund svært ved at se fornuften.

– Jeg forstår godt logikken i, at nogle af dem måske selv kan betale. Men giver det mening for en 58-årig at betale 40.000 for en ny uddannelse, for at være buschauffør i 10 år, hvis de har mulighed for at gå på pension i stedet eller tage et job, de ikke synes er helt så interessant? En anden måde at se situationen på er, at der er mangel på chauffører, så vi bør i stedet fjerne barrieren for disse seniorkandidater, mener Troels Lund.

3,4 mio. for 100 nye chauffører

På basis af hidtidige erfaringer vurderer DEKRA, at et bortfald af egenbetaling kan give en fremgang på op til 5% på uddannelsen som buschauffør. Det svarer til ca. 100 mennesker, som hver ville modtage et offentligt tilskud på ca. 34.000 kroner. Det svarer til en samlet årlig ekstraudgift for staten i størrelsesordenen 3,4 mio. kroner.

Ældre Sagen: Det er meget ærgerligt

Hos Ældre Sagen er politisk seniorkonsulent Thomas Holberg først for nylig blevet opmærksom på den mulige barriere ved omskoling af højtuddannede til buschauffør, og han har allerede gjort opmærksom på det til nogle af de politiske uddannelsesordførere på Christiansborg.

– Det er rigtig ærgerligt, at der findes sådan en økonomisk barriere. Vi forstår godt, at AMU-loven forhindrer, at man bare uddanner løs, men her er jo tale som en særlig problemstilling. Seniorer, som med et karriereskift kan forlænge deres tid på arbejdsmarkedet og endda bidrage på et område, hvor der er brug for ekstra hænder.

– I den offentlige økonomi bliver der pillet ved mange forskellige skruer for at styrke arbejdsmarkedet. Og her ser det ud til, at man kan skabe en ret stor fordel med en temmelig lille investering, siger Thomas Holberg.

Reglen om egenbetaling på AMU-uddannelser handler også om, at højtuddannede ikke skal tage arbejde fra andre, som ikke har mulighed for at tage en lang, boglig uddannelse. Men de mennesker, der er tale om i denne sammenhæng, har allerede arbejdet i 20, 30 eller 40 år. De har givet meget tilbage til det system, der gav dem deres uddannelse, men de ønsker fortsat at bidrage til fællesskabet.

– Hos DEKRA uddanner vi omkring 1.000 buschauffører om året, og det er måske et par stykker, der selv betaler det fulde beløb. Vi oplever i vores dialog med interesserede kandidater, at den høje egenbetaling holder nogle tilbage.

– Rigtig mange chauffører har lavet noget andet, før de starter i branchen, og arbejdsgiverne er rigtig glade for dem. Jeg mener, det er en spildt mulighed, når vi ikke letter disse menneskers mulighed for at lave noget, som de har lyst til, og hvor der er en klar mangel på arbejdskraft, siger Troels Lund.

Signal om, at seniorer er værdsatte

Dansk PersonTransport har tidligere gjort opmærksom på det paradoksale i, at man besværliggør adgangen til chauffør-uddannelsen for en motiveret og ressourcestærk gruppe borgere, som også kan vælge at læne sig tilbage og nyde deres otium med god samvittighed.

– Derfor har vi foreslået og arbejdet hårdt for, at man politisk fjerner den højere egenbetaling for omskoling til chauffør for seniorer med videregående uddannelse. Det er til gavn for vores akutte mangel på arbejdskraft, og samtidig sender det et signal om, at det danske arbejdsmarked værdsætter bidrag fra borgere i alle aldre, siger erhvervspolitisk konsulent Alexander Höilund.

Troels Lund er sikker på, at landets uddannelsesinstitutioner hurtigt kan gøre klar til et ekstra optag af buschauffører

– DEKRA kunne nemt optage 20% flere buskørekortskursister uddannelsesmæssigt, og det mest simple ville være at fjerne betalingsforskellen for kandidaterne. Arbejdsgiverne har brug for dem, og ændring af egenbetalingen vil ikke ruinere nogen, siger han. —

Det er bare sundt for hovedet, at man skal koncentrere sig

Flemming Geertsen, 79 år, chauffør hos De Blaa Omnibusser.

– Jeg var egentlig gået på pension efter at have drevet egen virksomhed i IT-branchen i mange, mange år. Men så gik jeg i gang med at renovere hus, og der kom nogle nye udgifter. Derfor fik jeg lyst til at vende tilbage til arbejdsmarkedet, og jeg fandt ud af, at jeg kunne supplere mit store kørekort med et tillægskursus til buserhvervet. Kurset kostede kun nogle få tusinde kroner, fordi jeg ikke har en akademisk uddannelse.

Jeg er meget glad for at køre rutebus hos De Blaa Omnibusser, hvor det er meget tydeligt, at man prioriterer seniorer højt. Jeg har gode kolleger og gode chefer, og samtidig er det et meget selvstændigt arbejde. Man skal koncentrere sig, fordi der er mange ting at holde styr på. Men det er jo kun sundt for hovedet.

Jeg arbejder fuld tid, og fordi jeg er B-menneske, har jeg bedt om at få vagter om aftenen. At være på fuld tid betyder, at jeg også arbejder hver anden weekend. Det er ok med mig. Hvis jeg var deltids, kunne jeg næsten selv bestemme, hvornår jeg ville komme og gå.

Angående mine planer for fremtiden, så kan jeg oplyse, at min mor blev 107 år. Så vi har gode gener i min familie, og jeg regner med at fortsætte bag rattet i et godt stykke tid endnu.

VOX

TEMA · REKRUTTERING

Kvinderne i førersædet

Der er næsten 4.000 kvindelige chauffører i persontransporten i Danmark. Det svarer til ca. hver sjette chauffør. Hvis vi skal have løst manglen på arbejdskraft, skal vi gerne have endnu flere kvinder ind i busserne og taxierne.

For at få hjulene til at dreje hurtigere, tager vi en snak med nogle af de kvinder, der går forrest, om deres erfaringer som chauffør i branchen.

AF: Cathrine Eriksen Fris

Kristine Tillge Lund

51 år, København N
Rutebuschauffør siden 2022
Umove

—

Hvordan er det at være kvindelig chauffør?
Det er ikke anderledes end at være mandlig chauffør. Jeg vil gerne punktere forestillingen om, at det er et mandefag. Jeg elsker at være rutebuschauffør, både for miljøets og folkets skyld. Mennesker på tværs af samfundslag ender i samme bus og kommer i snak. Den blanding sker ikke ret mange steder.

Jeg blev nysgerrig på faget gennem kampagnen 'Flere kvinder bag rattet', og det var en helt vild oplevelse at køre bussen de første gange.

Hvordan får vi flere kvinder bag rattet?
– Jeg tror ikke på kampagner målrettet kvinder, men på at bruge rollemodeller til at gøre opmærksom på, at jobbet også er for kvinder. Sammen med en kvindelig kollega tager jeg f.eks. ud på transportskoler og fortæller om at være rutebuschauffør. —

Slobodanka Sain

43 år, Helsingør
Omsorgskørsel siden 2016
HB Care

—

Hvordan er det at være kvindelig chauffør?
– I garagen er jeg den eneste kvinde, så kollegerne kalder mig 'Prinsessen'. Som barn elskede jeg at lege med store køretøjer, busser og lastbiler, og jeg er da stolt af at være kvinde i faget, men jeg udfører bare mit arbejde. Nogle passagerer vil ikke køre med en kvinde, men så omvender jeg dem.

Hvordan får vi flere kvinder bag rattet?
– Jeg sidder ikke bare bag rattet, jeg er også pædagog og samtalepartner. De borgere, jeg kører med, har brug for omsorg og at blive lyttet til. Derfor har jeg roller, der gør både en psykisk og fysisk forskel. Den historie skal vi fortælle, ligesom vi skal fortælle, at kvinder altså også kører bus. —

Turid Nielsen
55 år, Esbjerg
Vognmand og taxachauffør siden 2006
Esbjerg Taxa

—

Hvordan er det at være kvindelig chauffør?
– Jeg har kørt taxa i 30 år, og jeg tænker ikke over, at jeg er kvinde. Jeg kan forestille mig, at kvinder kan føle sig udsatte i taxafaget, og at det kan afholde dem fra at gå ind i det. Men jeg nægter at være bange for at gå på arbejde og har lært at sige fra over for feks. en hånd på låret.

Hvordan får vi flere kvinder bag rattet?
– Vi kører med lige fra bossen til bumsen, og jeg snakker om utroligt meget med mine passagerer. Den side af chaufførfaget bør vi vise mere frem, hvis vi vil tiltrække kvinder. —

Fie Bagge
52 år, Ølstykke
Adm. direktør og turistbus-chauffør siden 1994
Turismo/A-busserne

—

Hvordan er det at være kvindelig chauffør?
– Jeg har lige været fire dage på Ærø med en busfuld ældre, og det er fantastisk at opleve med dem og se dem socialisere og udvikle sig undervejs. Men som eneste kvinde blandt feks. 30 chauffører foran BonBon-Land skal man kunne svare igen og sige fra. Det har jeg lært.

Hvordan får vi flere kvinder bag rattet?
Vi skal fortælle, at kvinder godt kan køre otte dage sydpå i en 14 meter lang bus. Vi er meget få kvinder i turistbusserne, men med mere ligestilling i samfundet tror jeg på, at flere vil komme til. Der skal blive plads til, at også kvinder kan være væk hjemmefra. —

AF: Carsten Gottlieb
FOTO: Tide Bus Danmark

Søger indflydelse med DPT

Som nyt medlem i hovedbestyrelsen håber Tide Bus' Steen Rügge at få maksimal indflydelse på udviklingen af branchens rammevilkår.

Dansk PersonTransport har en stærk rolle i branchen. Det er DPT, som kan sætte ting på dagsordenen og få ting til at ændre sig.

Ovenstående er Steen Rügge's egen beskrivelse af DPT, hvilket også var grunden til, at han valgte at stille op som næstformand i rutesektoren, hvor han blev valgt og som medfører, at han får et sæde i DPTs Hovedbestyrelse. Den administrerende direktør for Tide Bus Danmark A/S ønsker nemlig at sidde med ved bordet for at få indflydelse.

– Vi har hos Tide Bus en strategi om, at jeg skal deltage i de bestyrelser og netværk, som har indflydelse på rammevilkårene for branchen. Efter nogle år i Rutesektorbestyrelsen (siden 2017, red.) er jeg blevet helt klar over, hvor vigtig en rolle DPT spiller, og derfor er jeg meget spændt på at sætte et aftryk på arbejdet også i hovedbestyrelsen, forklarer Steen Rügge.

Sideløbende med sin periode i Rutesektorbestyrelsen har Rügge stået i spidsen for en vellykket turnaround hos Tide Bus, som har fordoblet sin omsætning og senest har fået stor, positiv opmærksomhed efter at have vundet udbuddet og igangsat BRT-busserne i Ålborg.

Han sidder også med i bestyrelsen for Arbejdsgiverforeningen for Kollektiv Trafik samt Dansk Kollektiv Trafik (under DI).

Hele branchens bredde

I hovedbestyrelsen ser Tide Bus-direktøren frem til at arbejde med hele persontransportbranchens bredde.

– Selvom der er forskel på DPTs fire sektorer, har vi jo hele tiden indflydelse på hinanden. Derfor gælder det om at få skabt nogle løsninger, der skaber et godt fundament for alle dele af persontransporten.

– DPT dækker jo hele det område, som bliver påvirket af regeringens ekspertudvalg om kollektiv mobilitet, og det har stor betydning, at vi bidrager til at synliggøre de største udfordringer og styrker på området, siger Steen Rügge.

Investerer sig fuldt ud

Som leder beskriver Steen Rügge sig selv som en mand, der investerer sig selv

Mød også HB-medlem Kenny Thygesen

Vognmand Kenny Thygesen, Terndrup Taxa & Turistbusser, er det andet nyvalgte hovedbestyrelsesmedlem i 2024.

Læs portrættet af Kenny i den seneste udgave af Mobilitet.

Jeg er klar over, hvor vigtig en rolle DPT har i branchen, og derfor er jeg spændt på at sætte mit aftryk på arbejdet i hovedbestyrelsen.

Steen Rügge, direktør for Tide Bus Danmark A/S

100%, når han søger indflydelse for at være med til at påvirke tingene.

Med over 30 år i transport- og servicebranchen bærer han på en vægtig erfaring fra de kredse, hvor der bliver truffet beslutninger, og hvor strategier bliver udmøntet i målbare resultater.

Bl.a. har han været med til at bryde to store monopoler; først som driftsdirektør hos Arriva, da den britiske transportvirksomhed vandt togdriften på nogle af de hidtidige DSB-linjer, og siden City Renovation som blev den første ikke-offentlige virksomhed til at samle affald i København.

– De største udfordringer lige nu er at få en bedre og mere samlet kollektiv trafik, så flere kommer til at benytte den kollektive trafik, samt at sikre en finansieringsmodel, så vi undgår yderligere nedskæringer, da kollektiv transport et en vigtig brik i den grønne omstilling og til minimering af trængslen på vejene. Samtidig er det en vigtig brik i samfundet og den mobilitet, vi ønsker.

– DPT er i dag en vigtig og troværdig interesseforening, med stor indflydelse hos beslutningstagerne også inden for kollektiv trafik. Derfor er jeg overbevist om, at det netop er DPT, der kan påvirke beslutningerne, siger hovedbestyrelsesmedlem Steen Rügge.

SPAR BRÆNDSTOF..!

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

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

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

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

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

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
Partex Data

AF: Carsten Gottlieb
FOTO: Adobe Stock

TEMA · REKRUTTERING

Ingen risiko med unge chauffører

Det er på tide at aflive myten om, at unge buschauffører har større risiko for uheld. Faktisk viser statistik for EU, at det er lige omvendt – de yngste chauffører viser sig at være de allermest sikre.

Selv erfarne vognmænd kan overraskes over, at statistikken er så klar: Ved ulykker, hvor buschaufføren var i aldersgruppen 18-20 år, kunne skylden kun i 29,4% af tilfældene henføres til chaufføren. Det er den laveste værdi i statistikken. Til sammenligning er samme aldersgruppe skyld i ulykken i over 70% af ulykker med privatbiler, hvor den ene part er 18-20 år.

Statistikken, som gælder chauffører på tyske veje, er publiceret af IRU (International Road Transport Union) i forbindelse med EUs lovgivningsarbejde for et nyt kørekortdirektiv. IRU-rapporten citerer også en anden undersøgelser fra Sverige, hvor det viste sig, at chauffører i aldersgruppen 18-23 har færrest uheld.

Det fremhæves, at unge chauffører i gennemsnit har 280 timers køretræning, når de får tilladelse til at køre på vejen. En ung privatbilist har i gennemsnit 30 køretimer, når kørekortet bliver indløst. Desuden lægges der vægt på, at unge professionelle chauffører er motiverede til at køre sikkert, fordi deres indtægt afhænger af det, og det bemærkes, at den unge generation har en mere naturlig indgang til at benytte nye, digitale hjælpemidler – inklusive den elektronik, som hører til en moderne bus.

Så myten må dø: Unge chauffører kører mindst lige så sikkert som deres ældre kolleger.

Mangler 500.000 chauffører i EU

I sin nye lovgivning lægger EU-kommissionen bl.a. op til, at chauffører allerede fra 18 år kan få tilladelse til at køre med gods på tværs af grænserne i EU, mens internationale buschauffører skal være fyldt 21.

I hele EU vurderes det, at transportbranchen mangler 500.000 chauffører (både til at køre gods og personer).

Den udfordring, vi kender fra Danmark, med at mange chauffører er over 55 år, er også gældende for EU generelt. Samtidig er der i EU en samlet ungdomsarbejdsløshed på 14,7% (unge op til 25 år).

29,4%

af ulykker, hvor buschaufføren var 18-20 år, kunne bebrejdes chaufføren. Det var laveste andel af alle aldersgrupper

Jens Andersen, direktør
Kaj Madsen Fjelstrup A/S
“Vi har fået den ladeløsning, der passer præcis til os”
Få en komplet ladeløsning til dit kontor. For dine gæster – og for dine medarbejderes skyld. Det giver frihed i en travl hverdag, og for Kaj Madsen Fjelstrup A/S er det mere end OK.
Tal med os på 89 32 25 40 om, hvordan du får en ladeløsning, der bare fungerer.
ok.dk/transport
OK

AF: Cathrine Eriksen Fris
FOTO: Midtbus Jylland

Fornyelse af tilladelser koster vognmænd dyrt

Kim skal betale 180.000 kroner

Kim Christensen fra Midtbus Jylland skal betale 180.000 kroner for at få sine tilladelser fornyet. Det er en udgift, der svækker den danske transportbranche, som i forvejen ser ind i store investeringer i grøn omstilling. I sidste ende er det brugeren af offentlig kørsel, der skal betale.

"Du har godt nok ansøgt om mange fornyelser... er du klar over, at de koster 1500 kroner pr. styk?"

Sådan siger Færdselsstyrelsens medarbejder, der ringer til Kim Christensen for at sige, at han skal betale 180.000 kroner for at få fornyet de 120 tilladelser til buskørsel, han har ansøgt om. Fornyelser, som for mindre end et år siden var gratis.

– Det er helt horribelt. Jeg bliver totalt overrasket og tænker over, om jeg har misset noget. Jeg er slet ikke klar over, at det er prisen nu.

Medarbejderen i telefonen spørger Kim, om han stadig vil have alle tilladelserne.

– Selvfølgelig vil jeg det. Jeg kan ikke drive forretning, hvis jeg kun har tilladelser til halvdelen af mine busser. Godt nok er 120 tilladelser da mange, men så tænk på dem med 600 busser, lyder det fra Kim Christensen, der er direktør hos Midtbus Jylland.

De dyre tilladelser

I midten af 1990'erne blev gebyrerne for tilladelser til transportvirksomheder afskaffet som led i en omstrukturering, hvor vognmænd blev pålagt andre afgifter, herunder en vejbenyttelsesafgift. I 2023 blev et gebyr på 1500 kroner pr. udstedelse, fornyelse og erstatning af tilladelser indført i Finansloven. Hos Dansk PersonTransport mener man, at indførelsen af gebyrer på lovpligtige tilladelser rejser tvivl ved SVM-regeringens erhvervsvenlighed over for den danske transportbranche.

– Gebyret bør, som Dansk PersonTransport har sagt længe til beslutningstagerne, reguleres sådan, at det bliver billigere, jo flere tilladelser man fornyer på en gang. Samtidigt bør det også være billigere, hvis man f.eks. kun skal forlænge sine tilladelser med et til to år, som kan ske, hvis f.eks. et trafikselskab beder en vognmand om at forlænge kontrakten.

– Der hersker derfor ingen tvivl om, at man bør kigge på lovgivningen igen. 180.000 kroner er et helt vildt tal, men desværre en omkostningsstørrelse vi ikke har set for sidste gang, hvis gebyret ikke ændres, lyder det fra Dansk PersonTransports adm. direktør, Michael Nielsen.

Gebyret er indført for at dække omkostningerne ved behandlingen af udstedelse, fornyelse og erstatning af tilladelsen til erhvervsmæssig personbefordring med bus. Det er Færdselsstyrelsen, der modtager betaling for disse tilladelser, og alene i 2023 vil det vil ifølge styrelsen koste de danske transportvirksomheder 9,9 millioner kroner.

Pengene skal findes

Ud over, at gebyret er en stor ekstra udgift for det enkelte busvognmandsselskab, så er det også medvirkende til, at den offentlige kørsel igen bliver dyrere. Konsekvenserne i sidste ende vil være forhøjede priser.

– Pengene skal hjem igen. Vi har ikke planlagt med udgiften i vores budget, så jeg skal hive pengene ud et sted. Sådan gælder det for alle, der skal forny tilladelser. Det giver også ekstra udgifter for nye vognmænd, der skal betale så dyrt for at få udstedt tilladelser ved start eller overtagelse af en forretning. I sidste ende er det forbrugeren, der skal betale, og det går ud over den offentlige kørsel.

– Det er rimeligt nok, at Færdselsstyrelsen skal have et administrationsgebyr. Men der må være forskel i stykprisen på første fornyelse og fornyelse nummer 100 i samme ansøgning, siger Midtbus Jyllands Kim Christensen.

Hvad mener Dansk PersonTransport?

Om gebyret på fornyelser af tilladelser, som blev indført med Finansloven for 2023

Gebyret på 1.500 kroner pr. tilladelse er problematisk og potentielt skadeligt for de danske persontransportvirksomheder. Det er en betydelig økonomisk belastning for virksomhederne, hvilket eksemplet med Midtbus Jylland også viser. Vi er modstandere af, at man indførte det her gebyr, og når man gjorde det, så er vi skeptiske over for, om 1.500 kroner er det rigtige niveau. Vi synes, det er højt sat.

Om forkortet afskrivning på forlængelser af tilbud

Det er helt særligt for vores branche, at der er brug for at få fornyet tilladelser, når en virksomhed får forlænget et udbud eller en kontrakt. Det tager gebyret ikke højde for.

Dvs., hvis en tilladelse forlænges med to år, skal gebyret afskrives over de to år og ikke over den oprindelige 10-årige periode. Virksomhederne planlægger afskrivninger baseret på den antagne varighed af deres operationer, og som minimum bør økonomien afspejle den faktiske brugstid for tilladelsen. Andet giver ikke mening.

AF: Carsten Gottlieb
FOTO: Nabogo

Offentligt finansieret samkørsel – lidt for smart?

Begrebet samkørsel dukker ofte op i debatten om fremtidens kollektive mobilitet. Men kan samkørsel overhovedet løse mobilitetsproblemer i de områder, som er udfordrede?

Det lyder smart. Nærmest lidt magisk: Samkørsel.

Når nu der er så mange biler, så kan vi jo bare bruge dem mere effektivt ved at køre sammen. Og nu du alligevel skal dén vej, kan jeg jo lige så godt køre med - især nu, hvor det offentlige giver et tilskud til det!

Desværre er samkørsel ikke lige så magisk i virkeligheden, hvor man i stedet risikerer at skabe mere trafik på vejene, da man forhøjer bilejerskabet og kannibaliserer bus-, flex- og taxidriften, for ikke at tale om cyklismen, uden at der kommer et reelt transport- eller mobilitetstilbud til dem, der har størst behov.

Ingen effekt i små byer

I omkring 40 danske kommuner har bilejere allerede via appen Nabogo fået adgang til et tilskud på 10-35 kroner pr. passager, når de giver et gratis lift. Dette ser DPT som yderst betænkeligt, da loven i dag klart siger, at det kun er muligt at foretage samkørsel, når det er en tur og rute, der er planlagt - og i øvrigt uden at der kan tjenes på turen.

Det er ikke muligt at tjekke op på, om chaufføren virkelige, skulle samme vej, og om der faktisk skabes en fortjeneste (som man må antage, siden der af Nabogo vejledes i, hvordan man bliver beskattet af en sådan fortjeneste).

Det betyder, at en sådan løsning allerede er en ulige konkurrence til de professionelle vognmænd, der kører bus, flex og taxi, og måske endda en undskyldning for enkelte trafikselskaber eller kommuner til at spare yderligere på den kollektive transport under påskud af, at de nu har en samkørselsløsning.

I Frankrig, hvor denne type af 'subsidieret samkørsel' er afprøvet igennem flere år og er relativt udbredt, har et nyligt studie af 15 millioner samkørselsture vist, at offentlig finansiering af samkørslen er uden effekt i landdistrikter og i de mindre byer. Undersøgelsen, som er udført af forskere fra Berkeley i Californien og Lausanne i Schweiz, viser klar, at kun i de større byområder i Frankrig har den offentlig finansiering ført til mere samkørsel. Det er naturligvis også er i de områder, hvor der allerede er gode kollektive trafiktilbud, og hvor borgere cykler og går mest.

De ældre kommer ikke med

En anden bemærkelsesværdig konklusion fra det franske studie er, at kun 4% af samkørselsturene med Frankrigs mest populære samkørsels-app (BlablaCar) blev foretaget af aldersgruppen 65 år eller ældre, selvom befolkningsgruppen udgør 22% af befolkningen.

Det er ofte påvist, også her i Danmark, at den ældre befolkningsgruppe har udfordringer, når de skal benytte digitale services via en app. Ældresagen har ved flere lejligheder gjort anskrig imod udbredelsen af denne metode, fordi en større befolkningsgruppe simpelthen bliver efterladt på perronen.

Det er ekstra interessant, fordi Dansk Industri har en analyse, der viser, at netop denne aldersgruppe udgør 24% af befolkningen i kommuner uden større byer – altså dem som inkluderer landdistrikter – og at denne befolkningsgruppe vil stige til 31% i 2045.

DPT ser derfor ikke offentligt finansieret samkørsel som en vindende strategi for at understøtte den kollektive trafik i landdistrikterne.

Derimod kan en sådan strategi føre til, at den kollektive transport, som omkring 1/3 af danskerne uden adgang til bil er så afhængige af, vil blive yderligere reduceret, hvis kommunerne også skal til at betale tilskud til samkørsel og på det grundlag måske beslutter at nedlægge yderligere busruter og flextilbud.

Dette samtidig med at unge ved at kunne tjene penge på samkørsel får et incitament til at købe en bil, og dermed aldrig vil give hverken den kollektive trafik eller cyklen en chance. —

AF: Cathrine Eriksen Fris
FOTO: Niels Berg

Togbussen redder dagen

Når toget bryder sammen, så sættes der togbusser ind. Det er ofte til stor irritation for passagerne, men togbusserne redder faktisk dagen. Togbussen er ikke elsket af alle, men uden den kommer passagerne altså ingen vegne.

Der er de planlagte sporarbejder, hvor turene er kendte og kan sættes i kalenderen for resten af året. Og så er der de spontane hændelser, hvor togbussen kører i stilling, når en køreledning knækker, der er blade på sporene eller andre driftsforstyrrelser på en togstrækning.

– Togbussen er ikke elsket af alle. Som rejsende betragter man det som en irritation at skulle skifte fra tog til bus. Vi forstår det godt, men uden bussen kommer man ingen vegne. Vi ser den altså lidt som en 'hero', der rykker ud for at sikre mobiliteten i Danmark, siger Christian Zohnesen, CCO hos VIKINGBUS, som har kontrakt på at køre togbus for DSB.

Chauffører smider alt

Det er en kørselsaftale, der giver chaufførerne mulighed for kørsel i både høj- og lavsæson. Men det er også en aftale med stor uforudsigelighed og pludselige udrykninger, som kræver chauffører, der kan og vil hoppe bag rattet i en bus med udrykningsfart.

– På en tur blev jeg skældt ud af en passager, som var så gal over, at der pludselig var blevet sat togbusser ind. Jeg fortalte hende så, at jeg faktisk skulle have siddet hjemme med min familie, men havde smidt alt, hvad jeg havde i hænderne, for at hjælpe hende hjem til aftensmad. Jeg vil gerne hjælpe til, og det er jo en opgave, der skal løses.

Vi ser togbussen som en 'hero,' der rykker ud for at sikre mobiliteten i Danmark.

Christian Zohnesen, CCO hos VIKINGBUS

– Efter turen kommer passageren op til mig og siger, at hun faktisk er glad for, at jeg har hjulpet. De fleste er nok i sidste ende bare glade for at komme hjem, siger Henrik 'Smeden' Benn, der ud over at være turistbuschauffør også er fællestillidsrepræsentant hos VIKINGBUS.

Ved at hjælpe passagerne godt frem til deres destination, gør chaufførerne en forskel og bidrager til en behagelig rejseoplevelse, selv under udfordrende omstændigheder.

– Jeg tror da nok, at mange chauffører synes, det er sjovere at køre på busrejser i alperne end at køre togbus, men vi ser det som en samfundsopgave, lyder det fra Christian Zohnesen, VIKINGBUS' CCO.

Toget kører ikke, men det gør bussen

Særligt, når togbusser bliver sat akut ind på grund af spontane hændelser, kan opgaven være forbundet med at håndtere utilfredse passagerer. Men med en venlig tilgang er der også en mulighed for at skabe positive passageroplevelser.

– Turene, hvor togbusserne på forhånd er lagt i Rejseplanen på grund af planlagte sporarbejder, tager de fleste passagerer med ophøjet ro. Men på de akutte ture, hvor vi bliver kaldt ud i løbet af en time og måske skal mønstre 200 busser, er det første hold passagerer typisk skideirriterede, fordi de først har fået besked om at skulle med togbus, idet de ankommer til stationen.

– Jeg er rolig af natur, og der skal rigtig meget til, for at jeg hopper med på den sure tone. Hvis man gør det, kan det hurtigt eskalere. Lige pludselig går det så op for dem, at de reagerer voldsomt, og de andre passagerer hopper også ofte på chaufførens hold, fordi det jo er mig og mine kolleger, der hjælper, siger Henrik 'Smeden' Benn.

AF: Carsten Gottlieb
FOTO: Frogne

Stabilitet er Frognes stolthed

Flådestyringseksperterne fra Frogne er i fuld gang med at integrere AI i løsningerne til persontransporten. Men direktør Kaare Frogne er allermest stolt over hans systemers høje stabilitet.

I mere end 50 år har systemløsninger fra Frogne været en del af flådestyringen hos den danske taxibranche og persontransport.

Virksomheden har tidligere haft en samarbejdsaftale med Dansk Taxaråd og efter sammenlægningen været en trofast sponsor til mange af DPTs arrangementer, og nu er Frogne også indlemmet i kredsen af associerede medlemmer hos DPT.

– Jo bedre organiseret, markedet er, jo bedre forretningsmuligheder er der for Frogne og vores produkt. Derfor er det logisk for os at bakke op om Dansk PersonTransport som markedets stærkeste brancheforening, konstaterer ejer og adm. direktør Kaare Frogne.

Automatisering skaber besparelser

Når en virksomhed baserer sin forretning på automatisering og systemintegration, er det vigtigt at være på forkant med den teknologiske udvikling. Frogne er da også i fuld gang med at integrere intelligente løsninger som machine learning og AI.

– Automatisering kan fortsat spare vores kunder for mange personaletimer og give endnu bedre service til kunderne. Derfor beskæftiger halvdelen af vores firma sig med udvikling, mens resten tager sig af den daglige drift og support, forklarer direktøren.

Som en stor aktør på markedet arbejder Frogne efter, at virksomheden skal være med til at drive udviklingen fremad. Det førte bl.a. til, at Frogne for få år siden deltog i verdens første udviklingsprojekt, Grøn Taxi, som var rettet mod en markant og vedvarende grøn omstilling i taxabranchen. Erfaringer herfra er i dag integreret i flådestyringsløsningen.

Prioriterer høj oppetid

Kaare Frogne er godt tilfreds med, at hans virksomhed kan fortsætte med at udvikle sig.

Men hvis man spørger, hvad han er allermest stolt af, er svaret mere jordnært.

– Det er, at stabiliteten i vores systemer er så høj. Vi har en usædvanligt høj oppetid, og vi prioriterer hvert år store ressourcer på at sikre stabiliteten, fordi vi mener, at pålideligheden er alfa og omega, når styring af persontransporten er baseret på et digitalt system.

– Det er en helt grundlæggende værdi i vores design, og jeg tror, at det stadig er den vigtigste grund til, at så mange i branchen vælger at stole på vores produkt, siger Kaare Frogne. —

Samkøring af Taxa Syd og 4x27 – ren rutine

Når to af landets største taxicentraler skal lægges sammen, lyder det som en omfattende opgave. Men for Frogne forløb selve sammenkøringen lige efter bogen.

– Med fare for at lyde arrogant; det har ikke skabt de store udfordringer. Sådan en manøvre foretager vi jævnligt. Sidste år skete det vist fire gange, bl.a. hos kunder i Sverige. I tilfældet med Taxa Syd og 4x27 var de begge kunder hos os i forvejen og benyttede allerede vores system. Herudover har vi naturligvis brugt tid på, i samarbejde med de to organisationer, at analysere deres respektive forretningsstrategier for at sikre, at deres system set-up støtter forretningen bedst muligt. Og denne strategiske sparring gør integrationsopgaven lettere, siger Kaare Frogne.

Han understreger, at opgaven naturligvis har krævet stor omhu for Frognes teknikere, som har overflyttet og sammenkørt de to store, væsentlige systemer. Den efterfølgende opgave, hvor Frogne er i dialog med brugerne af systemet for at rette mindre detaljer til, strækker sig faktisk over en længere periode, og her har den store erfaring hos Frognes support-stab stor betydning for, at processen forløber gnidningsløst.

AF: Carsten Gottlieb
FOTO: Cathrine Eriksen Fris

Taxa Syd blev landets tredjestørste taxiselskab

Med virkning fra marts i år overtog Taxa Syd virksomheden Taxi 4x27, og dermed bliver taxiselskabet fra Odense landsdækkende og ét af Danmarks største på området.

Taxa Syd havde gennem længere tid været på udkig efter at styrke sin position på markedet og udvide sin geografiske rækkevidde. Den ambition blev indfriet, da man skabte mulighed for at opkøbe Cabonline Groups aktiviteter i Danmark, også kendt som Taxi 4x27.

– Vi så en unik mulighed for at konsolidere vores markedsandel og udnytte synergierne mellem de to virksomheder.

Desuden så vi en fantastisk mulighed for at øge vores kundeportefølje og tilbyde en bredere vifte af transportløsninger til vores kunder, forklarer adm. direktør hos Taxa Syd, Tadzudin Kasami.

Han har fra 29. februar 550 vogne og 30 busser på vejene overalt i Danmark.

Landsdækkende muligheder

Muligheden for at blive landsdækkende var en afgørende årsag til, at Taxa Syd tog initiativ til opkøbet.

– At blive landsdækkende åbner op for en række nye muligheder for vores virksomhed. Det giver os adgang til et større marked og flere potentielle kunder, hvilket vil være afgørende for vores vækststrategi. Vi vil kunne udvikle og implementere innovative løsninger, udvide vores produktportefølje og styrke vores brandpositionering som en pålidelig og professionel transportudbyder på tværs af hele landet, siger Tadzudin Kasami.

For at være så landsdækkende som muligt har Taxa Syd også et samarbejde med taxaselskaber i de områder, hvor man ikke selv er til stede. F.eks. med Dk-Taxi, Esbjerg Taxa, Vejle Taxa, Taxa Midt, Næstved Taxa og Aalborg Taxa.

– Ved at kombinere vores ressourcer, ekspertise og netværk vil vi kunne tilbyde endnu mere konkurrencedygtige løsninger og bedre service til vores kunder, siger Kasami.

En smidig overgang

Sammensmeltningen af de to virksomheder – samt kunder, vognmænd, chauffører, medarbejdere, samarbejdspartnere og andre interessenter – blev forberedt med et tæt samarbejde mellem Taxa Syd og Cabonline i tiden op til 29. februar.

Men dette arbejde vil fortsætte i endnu en periode fremover.

– Integreringen af to virksomheder indebærer altid visse udfordringer, og det er ikke anderledes i dette tilfælde. Én af de primære udfordringer vil være at harmonisere processer, systemer og kultur mellem de to organisationer, siger Tadzudin Kasami.

– Derudover vil vi fokusere på at sikre en smidig overgang for medarbejdere og kunder, samt optimere driftseffektiviteten og maksimere værdiskabelsen fra fusionen, tilføjer han.

Taxa Syd ejes af Droskeselskabet Taxa Syd a.m.b.a., som er et andelsselskab, der har drevet taxivirksomhed i Odense siden 1922.

Tadzudin Kasami (i midten) var som sædvanlig en engageret deltager på Årsmødet, hvor mange sikkert ville tale med ham om Taxa Syds opkøb af Taxi 4x27.

FLERE PASSAGERER TRODS BESPARELSER

Både Movia og Midttrafik har været ude med pressemeddelelser om stigende passagertal på deres bus til trods for de stigende billetpriser.

Trafikselskaberne agerer fortsat i en virkelighed, som mærker coronanedlukningernes skygge, og samtidig har de været tvunget til at sætte priserne op.

Derfor er det naturligvis positivt, at Movia kan konstatere en forøgelse på ca. 10 mio. passagerer i 2023 i busserne – en stigning svarende til 6,8%.

Hos Midttrafik var stigningen 6% flere passagerer, som svarede til, at ca. 3 mio. flere løste billet til bus, tog eller letbane end i 2022. De største stigninger blev konstateret i Århus' bybusser samt i kommunerne Favrskov, Skanderborg og Ikast-Brande.

Også letbanen mellem Århus og Grenå var mere benyttet.

Midttrafik fremhæver, at flere kommuner i løbet af 2023 skar ned i kørselsomfanget, men at passagerantallet mange steder har været uændret på trods af faldet i køreplantimer.

For begge trafikselskaber gælder det, at man stadig ikke er tilbage på niveau med 2019 (før corona), og at tallene ikke helt lever op til det budgetterede. Men de viser klart ...

6%

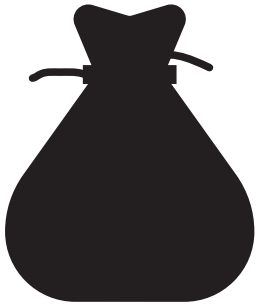
flere passagerer hos Movia og Midttrafik

27%

flere passagerer med kollektiv transport i Favrskov kommune

+3%

Indtægt pr. passager er 3% højere end budgetteret hos Movia pga. ændrede rejsemønstre



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

AF: Cathrine Eriksen Fris
FOTO: PR NORDIAN

"Jeg opdagede en dyb, dyb respekt for den her branche

I NORDIAN bliver friske hjerner kombineret med erfarne kræfter, alt sammen med ideen om at gøre tingene på nye måder. CEO Ayman Hawaili vil allerhelst opbygge en organisation med en uniform, som chaufførerne er stolte af at tage på.

I forelæsningssalen på CBS sidder Ayman Hawaili på en af de polstrede stole. Han lytter, men hans tanker er et andet sted. Drømmen om at tage en uddannelse på universitetet har Ayman haft, siden han var helt lille. Men mellem noter og akademiske teorier er et større ansvar begyndt at trænge sig på.

– Jeg så potentiale i at skabe en stærk forretning i et marked, der ellers er meget fragmenteret. Vi ville lave en samlende organisation, som chauffører kan være stolte af. NORDIAN var en unik mulighed, jeg var nødt til at gribe, siger Ayman Hawaili, der i dag er CEO i NORDIAN.

Ung blandt ældre

Historien om NORDIAN begynder i Holte, hvor Ayman Hawailis far Zaki bliver taxachauffør for siden at blive flextrafikchauffør og senere etablerer sig som selvstændig vognmand. Han bygger en flåde på 30 vogne op.

– Min familie beder mig om at komme ombord og hjælpe med alt det administrative, som var til stor gene og ikke siger min far noget. Jeg kunne godt se, at der var brug for hjælp.

I 2022 tager Ayman orlov fra sine studier og grundlægger den nuværende forretning NORDIAN, for siden at købe Zaki fri og træde ind som officel CEO. Zaki er stadig at finde på NORDIANs gange.

– Jeg opdagede en dyb, dyb respekt for den her branche. Jeg blev ikke motiveret af generationsskiftet, men af den passion, der opstod i mig. Vi hjælper virkelig mennesker, og mine kollegaer, der er på vejene hver dag, skal konstant tilpasse sig borgernes individuelle behov og nuancer. Det, de gør, er intet mindre end imponerende, siger Ayman Hawaili.

Hvorfor?

For Ayman er NORDIAN på mange måder et fælles projekt, der bl.a. voksede med idéer fra mennesker både i og uden for organisationen, begyndte NORDIAN at udfordre status quo ved konstant at spørge 'hvorfor'. Spørgsmålet handler om at udfordre det, man altid har gjort, for at finde ud af, om det er bedst sådan.

– Stadig er NORDIAN kendetegnet af, at vi har mange unge hjerner releativt tæt på beslutningerne. Den organisation, vi er i dag, er skabt med afsæt i forskellige inputs og nye måder at se tingene på i en relativt konservativ branche.

– Det er ingen hemmelighed, at jeg ikke er den klassiske vognmand, men det har heller ikke behøvet at være min rolle. Vi har et godt hold af erfarne vognmænd og administrativt personale. Deres erfaringer gør, at vi ikke kører i grøften, mens innovationen er drivkraften.

Tæt på chaufførerne

Det er vigtigt, at der ikke er for stor afstand mellem skrivebordet og vognene på vejene. Ayman vil være tæt med sine chaufører, så han kender deres hverdag og udfordringer.

– Folk er her, fordi de kan lide os. Jeg er stolt over, hvad vores chaufører gør. De udfører et utroligt arbejde hver dag, og det er jeg ikke bange for at prædike om. Hos os gør vi meget ud af, at alle administrative medarbejdere kommer ud at køre. Det handler om at være i uniformen og tage turen med chaufførene og borgerne.

NORDIAN arbejder gerne politisk for at styrke fokus på kvalitet og skaber samtaler med deres kunder for at forbedre deres service. Ayman er indtrådt i sektorbestyrelsen, bl.a. for at fremme både den grønne omstilling og kravene til fremtidens mobilitetsløsninger.

– Det er en mulighed for at udvikle branchen i en positiv retning sammen med dygtige mennesker. Jeg vil gerne være med til at skubbe på for at sikre en højere kvalitet. Det indebærer bl.a. at tale for sikring af de rigtige kvalitetsparametre og længder i kontrakter, så vi har mulighed for at forbedre yderligere i vores leverancer.

●●

Jeg er stolt over, hvad vores chaufører gør. De udfører et utroligt arbejde hver dag, og det er jeg ikke bange for at prædike om.

Ayman Hawaili, CEO i NORDIAN

●●

Om NORDIAN

NORDIAN er vokset vildt på bare et par år. Siden opstarten i 2021 er de vækstet med 300% og gået fra at være en mindre aktør til nu at være førende inden for flextrafik. Teamet har mere end 10 års erfaring, 130 chauffører og over 100 biler, der kører på Sjælland, Lolland og Falster.

Roskilde Omnibil-Selskab – 'Sporvognene'

MEDDELELSE
fra
Roskilde Omnibil-Selskab.

Nærværende tillader vi os hæfligst at henlede Roskilde Borgeres Opmærksomhed paa, at vi i Lighed med andre større Byer som Erstatning for Sporvogn 1ste Paaskedag Kl. 10 begynder en Omnibil-Rute i Byen, og da Priserne pro persona kun er fra 15 til 50-65 Øre, haaber vi paa den største mulige Bønyttelse af Vognene.

Med særdeles Højagtelse
ROSKILDE „OMNIBIL-SELSKAB".

Køreplan findes andetsteds i Bladet.

1

2

3

4

Et kortlivet forsøg på at etablere bybusser i Roskilde var Roskilde Omnibil-Selskab, der også kaldte sig 'Sporvognene', fordi man kørte i stedet for en sporvogn.

Stifter var Aage Salomon, der kom fra Kolding. Han begyndte at køre 1. april 1923 med ruter til Roskilde Højskole henholdsvis til Sct. Hans Hospital og Boserup Sanatorium. Siden kom der også ruter til Sønderlund, Roskilde Hvile samt forlængelser til Boserup Pavillon og Hytten begge forlystelsessteder, som nu er ophørt.

Det mødtes naturligvis med protester fra Hans Alfred Olsen, der i forvejen betjente Sct. Hans Hospital og Boserup Sanatorium.

I november 1923 var Salomon i modvind også fra Landsforeningen Danmarks Bilruter, der var imod, at han kørte udenfor Roskilde, da de indtægtsgivende institutioner og forlystelsessteder udenfor byen, som han var begyndt at køre til, allerede var betjent af andre rutebilejere.

Den 1. februar 1924 overdragede han selskabet til en mand fra Læsø, L. Andersen, der sidst samme måned annoncerede, at omnibilerne efter endte reparationer nu ville begynde at køre hver dag! Han annoncerede sin kørsel i bladene frem til juli 1924, derefter hører man ikke mere til ham i Roskilde.

I oktober 1924 er der en Viggo Martin Henriksen, der andrager om rutebilkørsel på Roskilde Kommunes veje, men får afslag, imens Vordingborg Byråd behandler et andragende fra L. Andersen i Roskilde m.h.t. at drive omnibuskørsel i Vordingborg og ud til Ore. —

1. Med denne annonce i Roskilde Avis d. 31. maj 1923 præsenterede man sig som en erstatning for en sporvogn.

2. 'Sporvognene' var opbygget på Ford TT-chassiser og indrettet med bagperron. Her ses en af dem på Stændertorvet.

3. Sidst i maj 1923 præsenterede Aage Salomon sine to nyeste 'sporvogne' på Stændertorvet. Det er de to store til venstre.

4. Hans Alfred Olsen var ikke glad for, at Aage Salomon også begyndte at køre til Sct. Hans Hospital og Boserup Sanatorium. Her ses én af Olsens busser ved Roskilde St.

UDARBEJDET AF BUSHISTORISK SELSKAB
Tekst: Lars Ersgaard, redaktør på Bushistorisk Selskabs medlemsblad 'Busbladet'
Billeder fra Lars Ersgaards arkiv

●●

Nye minibusser på lager

VBI GROUP

Mercedes Sprintere 400 serie + Maxus e-Deliver 9 + MAN TGE 3.140

Ring & hør mere: Jylland/Fyn - Leif Brændekilde tlf.: 4035 9308 ▪ Sjælland - Mark Petersen tlf.: 4020 3680
Svend Pedersen tlf.: 4017 4791

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
- Komplet eller del-opbygning
- 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: Christian Burkal Jørgensen
Arnfredsvej 8
6600 Vejen
Tlf. 70 60 65 00

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

Businvest.dk
Kontakt: Henning Søndergaard
Islandsvej 15
8700 Horsens
Tlf. 51 71 57 90

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

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

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.voyager.com

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

DCC Energi Retail A/S (Shell)
Kontakt: Brian Bach
Nærum Hovedgade 8
2850 Nærum
Tlf. 41 86 34 49

NORTH
Navervej 16A
7451 Sunds
Tlf. 46 30 60 30
info@mintaxi.dk
www.mintaxi.dk
Morten Jacobsen tlf.: 81 37 67 27
Mette Mortensen tlf.: 46 60 60 30

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

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

Uno-X Erhverv
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: Camilla Kaare Nielsen
erp@ucplus.dk
Mileparken 12A, Skovlunde
Tlf. 20 81 00 20
www.ucplus.dk

AMU Danmark
Kontakt: Søren Axelgaard
sax@amudanmark.dk
Teknikervej 2
7000 Fredericia
Tlf. 22 22 34 44

FROGNE
Ishøj Søndergade 19
2635 Ishøj
Kaare Frogne: Tlf. 43 32 77 33
kfa@frogne.dk
www.frogne.dk

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
Abildgårdsvej 14
4000 Roskilde
Tlf. 39 39 12 81

Nordfyns Finans A/S
Kontakt: Claus Krog
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

EcoMobility
Kontakt: Bjarne Nielsen
bn@ecomobility.com
Livøvej 23, Viborg
Tlf. 70 20 06 98
https://ecomobility.com/da/

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

Har du styr på forsikringerne?

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

Kontakt:

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

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

Söderberg & Partners

Kom i kontakt med det danske Bus- og taxifolk

Kontakt FrontMedia:

Mads Urban Tjærby
mads@frontmedia.dk
27 50 70 80

Jan Byskou
jan@frontmedia.dk
22 76 70 81

FRONT MEDIA

Dansk PersonTransport

Dansk Persontransport er for alle, der udfører erhvervsmæssig personkørsel. Organisationens formål er via indflydelse, information og indkøbsaftaler at sikre sine medlemmer de bedst mulige arbejdsvilkår.

Sekretariatet

Nørre Farimagsgade 11, 3 tv.
1364 København K
Tlf. 70 22 70 99
www.danskpersontransport.dk
info@dpt-dk.org

Telefontid man-fre 9-15
Mail er åben for meddelelser hele døgnet.

Medarbejdere

Michael Nielsen
Adm. direktør
mmn@dpt-dk.org

Trine Wollenberg
Vicedirektør
two@dpt-dk.org

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

Lasse Repsholt
Sektorchef
lre@dpt-dk.org

Alexander Höilund
Erhvervspolitisk konsulent
aho@dpt-dk.org

Jeannette Lohse
Administrativ medarbejder
jlo@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
Kenny Thygesen
Terndrup Taxa & Turistbusser
Industrivej 4
9575 Terndrup
Kenny@terndruptaxa.dk

Formand for Sektor for Turistkørsel
Lars Brøchner
Brøchner Biler
Genvejen 16
7451 Sunds
Ib@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
Lillebæltsvej 10
6715 Esbjerg
torben@esbjergtaxa.dk

Næstformand for Sektor for Rutekørsel
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
Steen Rügge
Tide Bus
Egegårdsvej 20
5260 Odense S
steen.rugge@tidebus.dk

Mobilitet
NR. 2 ·· MAJ 2024

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

Ansvarshavende
Michael Nielsen
mmn@dpt-dk.org

Layout og tryk
Mediegruppen as
AI Innovation House,
Innovations Allé 3,
7100 Vejle
Tlf. 75 84 12 00
mediegruppen.net

Annoncer
FrontMedia
Gammel Strandvej 16
2990 Nivå
Tlf. 48 22 44 50
www.frontmedia.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 4 gange årligt. Næste udgave udkommer 2. oktober 2024.

Forsidebillede
Adobe Stock

NORDISK MILJØMÆRKNING Svanemærket tryksag 5041 0928

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

MG 32751

CHRISTONIK

Comfortable movement

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.

Valeo Thermal Bus Systems

KONVEKTA The Innovation Company.

SONGZ

hispacold

HEAVAC Member of Aurora Group

AURORA

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

ISO 9001/14001 CHRISTONIK CERTIFIED

CHRISTONIK

Comfortable movement

www.christonik.dk