

Mobilitet

DIT MAGASIN OM ERHVERVSMÆSSIG PERSONTRANSPORT

04

September 2023

Transportordfører besøger Esbjerg Taxa

De Konservatives transportordfører Niels Flemming Hansen tager gode pointer fra dialog om taxiloven med tilbage til Christiansborg.

Integration bag rattet

Jobbet som chauffør hjælper flygtninge ind på arbejdsmarkedet – og ud i samfundet.



Hvordan ser fremtidens kollektive mobilitet ud?

Sammen med Transportministeriets nye ekspertudvalg ser vi nærmere på, hvad der er i vente for den kollektive trafik.



HESSEL BUS

Vi er rygraden i den kollektive transport – også i fremtiden

Busser, taxier og flextrafik udgør rygraden i den kollektive trafik i Danmark. Det er livsnerven for mange menneskers kontakt til omverden. Sådan skal det også være i fremtiden. Derfor står DPT klar til at levere viden, støtte og input till Transportministeriets ekspertudvalg, som skal vise retningen for fremtidens kollektive transport.



Michael Nielsen
Adm. Direktør / CEO

● ● **Den kollektive transport** i Danmark er udfordret. Kommunerne nedlægger busruter i deres jagt efter besparelser, og mange steder opleves en dårligere dækning og service end tidligere. Det er en bombe under sammenhængskraften i vores land, hvor rigtig mange borgere er dybt afhængige af den kollektive transport. Mere end en million familier, svarende til 38%, har ikke adgang til bil, og hver dag sørger den erhvervs-mæssige persontransport for, at børn kan komme i skole, deres forældre på arbejde, og at vi alle har mulighed for at tage del i samfundet. 80% af danskernes transport foregår indenfor hjemkommunens grænser eller indenfor samme region (Transportvaneundersøgelsen 2023). Det er her, busser, flextrafik og taxier hjælper danskerne rundt!

DPT har presset hårdt på, for at der bliver sat flere penge af her og nu, og regeringen har lyttet og med sit finanslovsforslag sat 400 mio. kroner af over de næste 4 år til at sikre den kollektive transport på kort sigt. Det takker vi naturligvis for. Beløbet dækker langt fra det behov, trafikskaberne har, men det sender et klart signal om, at regeringen erkender, at der er brug for akut hjælp. Vi fastholder selvfølgelig presset og håber, at de partier, som ender med at gå med i den endelige finanslovsaftale, vil presse beløbet op.

På længere sigt har regeringen nedsat et ekspertudvalg, som skal se på, hvordan Fremtidens Mobilitet i Danmark skal skrues sammen. Dansk PersonTransport er beklageligvis ikke med i udvalget, og det kan man godt undre sig over. Men det betyder på ingen måde, at vi ikke bidrager. Måske betyder det snarere, at vi følger udvalgets arbejde endnu tættere. Det skylder vi både vores medlemmer og de mange danskere, hvis hverdag er afhængig af et godt tilbud med kollektiv transport. ●

God læselyst!

Læs på side 20, hvordan DPT forholder sig til ekspertudvalgets arbejde, og hvordan vi arbejder på at sikre, at udvalget er bekendt med vores holdninger og erfaringer på det område, hvor det egentlig er os, der er de største eksperter.

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!

Indhold.04

Det faste:

- 6 De korte
- 36 Nostalgihjørnet
- 38 Info

16 Hvordan ser fremtidens kollektive mobilitet ud?

Ministeriets lovede ekspertudvalg har nu sat arbejdet i gang. I en snak med udvalgets formand ser vi nærmere på, hvad der er i vente for den kollektive transport.

30 Pendlerbusser

Er de løsningen på yderområdernes problemer med rekruttering?



8

Rekruttering

Seniorordninger gør det muligt at arbejde på nedsat tid, men med fuld pensionsopsparing



12

Medlemsportræt

De nye ejere af Nymand Bus vil være tætte med medarbejderne.



24

Rutekørsel

I Odense får bybussystemet et nøk opad, så der bliver mere plads til busserne



28

Taxikørsel


De Konservatives transportordfører besøger Esbjerg Taxa og tager ny viden om taxiloven med hjem.

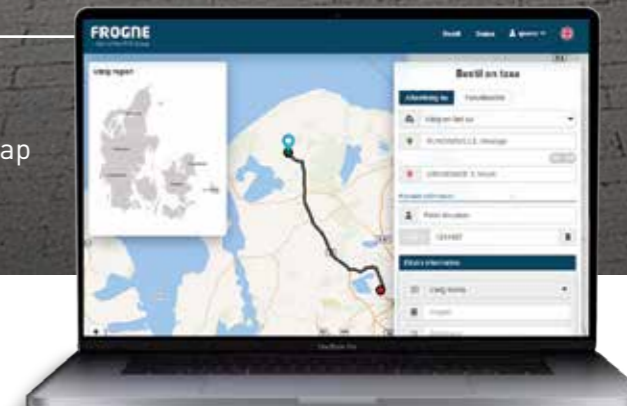
NEXT GENERATION

WEBBOOKING TIL BLANDET TRAFIK



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

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



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

De korte

Lovændring for taxier efter DPTs ønske

Skatteminister **Jeppe Bruus** har valgt at imødekomme en henvendelse fra Dansk PersonTransport, så taxier igen skal kunne udføre serviceopgaver uden passagerer.

Skatteministeriet har netop sendt et lovforslag i høring om en ændring af registreringsafgiftsloven, og dermed kan taxier igen udføre vigtige samfundsmæssige opgaver som handleture, medicinudbringning og lignende – en service som har afgørende betydning for mange borgere.

Det var DPT, som opdagede, at paragraffen om serviceopgaver uden passagerer ved en fejl var forsvundet ud af lovtæksten for så længe siden som 2014. På et møde med skatteministeren i marts i år fik DPT forsikring om, at miséren ville blive rettet, så taxier kunne løse disse opgaver uden at risikere at blive pålagt fuld afgift på køretøjet.

Nu er altså et nyt lovforslag sendt i høring, som er i overensstemmelse med taxibranchens behov og imødekommer de opgaver, taxier historisk har varetaget.

– Vi har haft en god dialog med ministeren. Vi er glade for, at skatteministeren har været så lydhør over for branchens ønske om at få rettet op på registreringsloven, siger vicedirektør i Dansk PersonTransport Trine Wolleberg.



Foto: Louise Wandel // UCplus

En senior-chauffør med krummer i

Skuespilleren Dick Kaysø har spillet med i næsten 100 danske film og tv-serier, hvor han ikke mindst er folkeeje med sine roller i Krøniken og Krummerne.

Men for 5 år siden tog Dick Kaysø en alternativ beslutning, da han i en alder af 71 år tog buskørekort og skiftede karriere til buschauffør. Drømmen om at sidde bag rattet i de store køretøjer havde summet i skuespilleren i flere år, så han valgte at springe ud i det.

Dick Kaysø har fundet arbejde hos Ditobus og kører i Nordsjælland. Tidligere i år var han således til EU-efteruddannelseskursus på UCplus, for han har ikke planer om at trække sig tilbage fra sin nye beskæftigelse lige foreløbig. 'Krummefar' er hver dag engageret i at give sine passagerer en varm velkomst og en god oplevelse.

Med både sin personlighed, sin alder og sin utraditionelle baggrund er Dick Kaysø en glimrende ambassadør for busbranchen og et godt eksempel på, at det aldrig er for sent at skifte spor og følge drømmen om at blive buschauffør.

Dansk PersonTransport arbejder hele tiden på at få nye folk ind i branchen, og vi er stolte af at være en branche, hvor det ikke er en ulempe at have livserfaring og have haft en anden karriere, før man bliver buschauffør.

Aktuelt mangler vi ca. 1.000 buschauffører i Danmark på landsplan.

DPT: Sæt sikring af kollektiv trafik på Finansloven

I et indlæg i **Altinget** har Dansk PersonTransports adm. dir. Michael Nielsen slået til lyd for, at regeringen afsætter 500 mio. kroner i Finansloven til at sikre den kollektive transport. Han opfordrer også til at afsætte yderligere midler til grøn omstilling og ladeinfrastruktur målrettet turist- og fjernbusser samt at styrke rekruttering af seniorer til chaufførfaget.

Op til forhandlingerne om Finansloven kom det frem, at Venstre ønsker 200 mio. kroner øremærket til kollektiv transport. Michael Nielsen argumenterer for, at der bør afsættes 500 mio. kroner for at stoppe den nedadgående spiral for det kollektive transporttilbud. "Det er nemlig en bombe under sammenhængskraften i vores samfund," understreger Michael Nielsen.

For at styrke den grønne omstilling anbefaler direktøren at oprette en pulje til ladeinfrastruktur ved skoler, hospitaler og forskellige attraktioner, som kan tilgodese driften af turist-, fjern- og liftbusser.

Han mener også, der bør etableres en pulje til at understøtte omstillingen af køretøjerne, som vognmændene kan søge.

Endelig opfordrer Michael Nielsen til, at man i Finanslovsforhandlingerne inddrager diskussion om en seniorordning, hvor man fjerner eller i det mindste kraftigt reducerer egenbetalingen for seniorer, der ønsker at blive eller bus- eller taxichauffører. I dag kan betalingen være op til 10 større for en senior, som allerede har uddannelse, i forhold til ikke-uddannede.

DPT byder ny erhvervspolitisk konsulent velkommen

Ny erhvervspolitisk konsulent er velbevandret i transportsektorens kompleksitet.

Med ansættelsen af Alexander Höilund som ny erhvervspolitisk konsulent, styrker Dansk PersonTransport sit politiske arbejde. Alexander kommer fra en stilling i Transportministeriet, hvor han blandt andet arbejdede med initiativer mod chaufførmangel og forhandling af EU-regler samt bilaterale transportaftaler. Alexander har haft et tæt samarbejde med Dansk PersonTransport, og han har derigennem allerede en god indsigt i de muligheder og udfordringer, som branchen står overfor.

"Mit kendskab til branchens udfordringer og min forståelse af arbejdsgangene samt det muliges kunst hos beslutningstagerne er erfaring, som jeg vil gøre mit bedste for at komme medlemmerne af Dansk PersonTransport til god nytte," lyder det fra Alexander.

Alexander havde første arbejdsdag den 1. september 2023.



56 nye elbusser i drift hos DPT-medlem

Aarbus sparer Århus kommune for mere end 2 mio. liter brændstof om året, når antallet af elbusser i byen i løbet af 2024 og 2025 bliver fordoblet.

Århus ser ud til at overholde køreplanen, når det drejer sig om målsætningen for kun at have CO₂-neutrale busser i 2027. Busselskabet Aarbus har investeret i 56 nye elbusser af mærket Solaris, som sammen med byens eksisterende 62 busser næsten fordobler den emissionsfri kørsel i Smilets By.

De nybestilte busser mindsker CO₂ udledningen, men øger også brugernes komfort på endnu flere måder. F.eks. larmer de nye busser markant mindre både indvendigt og udvendigt. Desuden er der mulighed for både lav indstigning og elektriske ramper til kørestole.

En anden fordel er, at de nye busser har en betydeligt længere rækkevidde end de elbusser, som allerede er i drift. De nye køretøjer forventes at kunne køre et helt driftsdøgn på en enkelt opladning.

Vognene fra Solaris har 47 siddepladser (heraf 39 fremadvendte), 3 klapsæder og 88 ståpladser.

DPT glæder sig over, at vores medlem Aarbus holder dampen oppe på elektrificering af bustrafikken efter et svært år med høje buspriser, der har fået byer som Middelfart, Nyborg, Svendborg og senest Holstebro til at udskyde deres omstilling til elbustrafik.

SENIORORDNING:

60-årige Jacob er chauffør og 'forbandet driftssikker'

Busbranchen er en af de få brancher, der har knækket koden til at fastholde og tiltrække ældre medarbejdere. 60-årige Jacob Nienstædt fra København er på en seniorordning hos Arriva, der giver en mere fleksibel arbejdsuge for dem, der ikke ønsker at arbejde på fuld tid. Han elsker sit arbejde og bliver siddende i chaufførstolen, fordi det passer godt ind i en seniortilværelse.

Hos Arriva er godt hver tredje af de ansatte i busbranchen over 60 år. Seniorerne er en vigtig medarbejdergruppe hos busselskaberne, og derfor tilbyder Arriva medarbejdere over 60 år en seniorordning, som gør det muligt at arbejde på nedsat tid, men med samme pensionsopsparring.

– Det er vigtigt, at der er den her mulighed. Ledelsen og jeg er jo i samme båd, og hvis ikke der er nogen buschauffører, kan de sidde der på direktiongangen uden at have noget at lave. Vi seniorer er stabile, tålmodige og forbandet driftssikre. Med så meget rutine i trafikken, kører vi altså sindssygt godt. Med de rekrutteringsproblemer, der er i branchen, er man som arbejdsgiver nødt til at være fleksibel. Sådan siger 60-årige Jacob Nienstædt, som har siddet bag rattet de seneste 10 år.

Han er ansat hos Arriva og kører deres busruter i København. Halvdelen af året bor han på Christianshavn, mens han tilbringer sommerhalvåret i sit kolonihavehus ved Kastrupfortet. Jacob er med på ordningen, som giver ham 80% af lønnen, 80% af arbejdstiden og 100% indbetaling til pensionsopsparringen.

– Før jeg blev en del af seniorordningen, sørgede jeg selv for nogle fridage hist og pist, fordi det passede mig godt. Nu er det blevet sat i system, og jeg har en ugentlig seniorfridag. Jeg er selv med til at tilrettelægge min arbejdsuge med tilsætteren, så den passer med min kones.

Fra kridttavle til drømmejob på hjul

Jacob er tidligere folkeskolelærer, men valgte for 10 år siden at forfølge sin gamle drøm om at blive buschauffør.

Han har altid interesseret sig for store maskiner og også arbejdet som bagageoperator i lufthavnen i nogle år. Da han var omkring de 50 år, sagde han sit vikarjob op for at tage uddannelsen som buschauffør og blev ansat i Arriva kort efter. Jobbet passer ham glimrende.

– Jeg kan godt lide at være et ordentligt menneske bag rattet ved at give mine passagerer en god tur og sørge for, at de kommer sikkert og behageligt frem. Det er en temmelig vigtig samfundsopgave at sørge for, at folk kommer fra A til B. Det er ikke et svært arbejde, men forholdsvis godt lønnet, når man tænker på, at det er ufaglært arbejde.

– Det at være buschauffør er meget mere end at køre bussen. Det handler lige så meget om, at man har med mennesker at gøre, siger Christina Kivsmose. Hun er HR-chef hos Arriva og forklarer, at livserfaring er en vigtig egenskab, når man skal udøve service til mange forskellige mennesker og tackle deres udfordringer.

– Seniorerne er stabile medarbejdere med masser af livserfaring, og vi ser ofte et helt andet serviceniveau hos dem. Mange ældre har et lidt roligere sind, og skulle der opstå konflikt, er de gode til at håndtere det. Vi lever af at yde service, så den imødekommenhed og rummelighed er guld værd.

En analyse fra Dansk Industri viser, at hele 72% af alle rutebuschauffører i 2021 var over 50 år, og at næsten hver tredje nye buschauffør siden november 2020 er fyldt 60 år. Det er højt sammenlignet med det generelle danske arbejdsmarked, hvor det kun er 33% af lønmodtagerne, som er fyldt 50 år.

i

Hver tredje nye buschauffør er 60+

Dansk Industris analyse viser, at på landsplan var 72% af alle rutebuschauffører i 2021 over 50 år, og næsten hver tredje nyansatte buschauffør er fyldt 60 år. Det er højt sammenlignet med det generelle danske arbejdsmarked, hvor 33% af lønmodtagerne er fyldt 50 år.

i

Hvordan gør de hos Arriva?

Lederne holder samtaler med medarbejderne, når de nærmer sig senioralderen, og sætter fokus på de muligheder, Arriva tilbyder, og hvad der er behov for hos for den enkelte. PensionDanmark står ligeledes til rådighed med rådgivning om blandt andet pension, hvor Arriva benytter sig af deres rådgivningsbus, der kommer på besøg og rådgiver medarbejdere om pension og sundhed.

SENIOR

→ Prioriterer balance og fleksibilitet

Hos Arriva er seniorordningerne populære, mens også nogle medarbejdere vælger at gå ned i tid, inden de er dækket. Lige knap 300 medarbejdere i deres busorganisation er 65+ år, og lidt over halvdelen af dem har valgt at gå ned i tid – enten gennem seniorordning eller ved at benytte andre muligheder. Samtidig kan man selv bestemme, hvor mange timer man vil arbejde.

I en tid med mangel på arbejdskraft og chauffører er det vigtigt, at vi kan fastholde vores seniorer i branchen, fordi de gør så meget godt, og fordi det er svært at rekruttere nye ind. Det er med til at sikre, at vores forretning hænger sammen.

– Mange seniorer vil gerne have mere tid til andre ting, det kan være børnebørn eller rejser og oplevelser. Når medarbejderen nærmer sig seniorårene, skal lederen løbende skabe dialog om behov og muligheder.

– Vi ser gerne, at vores medarbejdere bliver hos os, også når de bliver ældre, siger Christina Kivsmose. Jeg tror, at de vælger at blive hos os, fordi vi gør meget for at imødekomme familiemønstre og behov.

Det er attraktivt, når man selv vil beslutte, hvordan ens seniorarbejdsliv skal være, siger HR-chefen.



Jacob Niænstedt har været på arbejdsmarkedet i 40 år, men han har ingen planer om at stoppe foreløbig. Hans 29,5 timers arbejdsuge giver ham masser af frihed.

Den pointe er Jacob Nienstædt helt med på. Han nyder den frihed, han har som buschauffør, og selvom han har været på arbejdsmarkedet i 40 år og stadig har en 29,5 timers arbejdsuge, har han ikke planer om at stoppe foreløbig.

– Det her med, at man ikke tager arbejdet med hjem, kan jeg lide. Når jeg har fri, har

jeg fri. Jeg vil blive i jobbet uanset, men ordningen gør det mere attraktivt for mig.

Jeg kan få fri nogenlunde efter forgodtbefindende, så jeg kan tage ud at rejse med min kone, som også er på 80% på sin arbejdsplads. Vi kan tage på forlængede weekender, og det er dejligt.

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

Kurt Theis Henriksen
distriktschef, OK



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

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

ok.dk

OK



WWW.BUSWORLDEUROPE.ORG

ALL ABOUT BUS, COACH AND PEOPLE
busworld®

EUROPE BRUSSELS 7-12 OCT 2023 



DE ANDRE
BUSWORLD-
UDSTILLINGER

SOUTHEAST ASIA JAKARTA | 15-17 MAY 2024
TÜRKIYE ISTANBUL | 29-31 MAY 2024



Kort om Nymand Bus

65 ansatte (57 buschauffører og 8 på kontoret)

65 busser

1,5 år med Dennis og Katrine bag rettet

Nymand Bus har eksisteret i mere end 100 år

Kvalitet i hele processen, fra turen bookes, køres og slutter.



GENERATIONSSKIFTE HOS NYMAND BUS:

”Det er vigtigt for os at kende navnene på alle medarbejdere”



Hvordan lykkes Nymand Bus med rekruttering?

– Som mindre virksomhed har vi tiden til at tage os af rekrutteringsprocessen personligt og tænke mere innovativt. Det giver os mulighed for at finde de rette kandidater, selv blandt dem der måske ikke har den traditionelle profil.

– Vi åbner op for ansøgere, der brænder for at arbejde med børn med særlige behov eller ældre, men ikke har en traditionel kørekortbaggrund. Hvis en ansøger viser interesse, hjælper vi med at få dem uddannet og sørger for at kontakte deres sagsbehandler ved kommunen, hvis nødvendigt.

Efter at have overtaget forretningen fra sine forældre, har Dennis Nymand kastet sig ud i eventyret som selvstændig sammen med sin hustru Katrine. Ved at tage en dag ad gangen og prioritere den nære relation til deres medarbejdere, er de kommet godt fra start som nye ejere af Nymand Bus.

– **Det kan lige passe**, at vi sænker skuden allerede vores første år' er en tanke, jeg har nået at have rigtig mange gange lige efter overtagelsen, lyder det fra Dennis Nymand, der for halvandet år siden overtog Nymand Bus fra sine forældre sammen med hustruen Katrine.

Da Dennis og Katrine får stukket nøglerne til vognmandsforretningen i hånden i starten af 2022, handler det om at finde fodfæste i en usikker tid. Krigen i Ukraine er lige er brudt ud, og det er svært at finde chauffører. Det unge par står over for at føre den virksomhed videre, som har været i familien i mere end 100 år. Heldigvis gik det noget bedre end frygtet.

– Vi er blevet tvunget til at tænke utraditionelt og finde nye måder at optimere vores forretning og rekruttering på. Samtidig har det været vigtigt for os at holde fast i virksomhedens kerneværdier, som vi værdsætter højt og ønsker at videreføre.

Fra generation til generation

For fire generationer siden startede Dennis' oldemor forretningen med hestevogn, hvorefter farfar og far kørte videre med turistbusser, og nu er tiden kommet til Dennis og Katrine, hvis speciale er at køre børn med særlige behov til og fra skole i minibusserne.

Godt nok har Dennis kun lige overtaget forretningen fra sine forældre, men hans forhold til busserne går langt tilbage. De store køretøjer har altid været som en legeplads for ham, og han har utallige minder om sommerferier i Spanien og Østrig på bustur med sin far. Han er selv lært mekaniker og har arbejdet mere end 10 år med at reparere og servicere busser på virksomhedens værksted. Alligevel lå det ikke i kortene, at Dennis skulle overtage familiens virksomhed og indtage rollen som direktør for Nymand Bus.

På trods af en udfordrende start med diverse problemer har Dennis og Katrine formået at få alle deres busser på vejen med dedikerede chauffører. De har travle ruter i kalenderen, de har indsendt ansøgninger til forskellige udbud og, vigtigst af alt, har alle deres ansatte fundet deres plads i virksomhedens nye dagligdag og ledelsesstruktur.

Glade medarbejdere er vores højeste prioritet

Efter halvandet års drift af forretningen, der har budt på både COVID-eftervirkninger og stigende materialepriser, ånder Dennis og Katrine lettet op og reflekterer over de erfaringer, de har fået som selvstændige ejere af en transportvirksomhed.

Siden begyndelsen har de haft fokus på at drive en forretning, hvor man gør

At: Tine Fomsgaard Pedersen ... Foto: Tine Fomsgaard Pedersen





i

5 gode råd til en succesfuld start som selvstændig i transportbranchen

- 1. Opnå kendskab:** Det er vigtigt at have kendskab til alle aspekter af transportbranchen, herunder busdrift, værkstedets funktion, økonomi og kontrakter. Jo mere du selv forstår de forskellige processer, desto lettere bliver det.
- 2. Følg med:** For at drive en langsigtet forretning er det afgørende at være fremsynet. Hold dig opdateret på kommende udbud og kontraktmuligheder, så du kan være et skridt foran.

- 3. Samarbejd med konkurrenterne:** I transportbranchen er samarbejde nøglen. Betragt dine konkurrenter som kolleger og søg hjælp og støtte fra andre vognmænd, hvis du står over for udfordringer eller har behov for ekstra kapacitet.

- 4. Byg et stærkt team:** Uden vores medarbejdere ville vi være på bar bund. Værdsæt og invester i dygtige medarbejdere, der kan håndtere planlægning, ruteoptimering og økonomistyring.

- 5. Vær omstillingsparat:** Fremtiden kræver en grønnere transportindustri. Vær forberedt og åben for grønne løsninger som for eksempel elbusser, da det kan være et krav i nogle udbud. Tilpasning til grønnere teknologier vil være afgørende for at styrke konkurrenceevnen.



→ en ekstra indsats for at pleje og beholde staben af medarbejdere. Ejerparret har da også netop holdt 10-års jubilæum for syv af virksomhedens ansatte samt 20-års jubilæum for den chauffør, der har været længst tid hos Nymand Bus.

– Det er vigtigt for os, fordi vi synes, det er den rigtige måde at drive en familiedrevet virksomhed på – og ikke bare, fordi der er chaufførmangel. Det er sådan, Dennis' forældre har kørt forretningen i de sidste 40 år, og det vil vi gerne tage med videre, fortæller Katrine, som tager sig af HR-arbejdet.

Da parret overtog virksomheden, tog hun afsked med sit ellers trygge job i aktiveringsafdelingen hos Jobcenter Lolland. I seks år har hun her hjulpet og vejledt mennesker i deres jobsituation. Til trods for at hun har gjort et skifte til en helt anden branche, bringer hun sine erfaringer fra jobcentret ind i den nye rolle som Rekrutterings- og HR-ansvarlig. For Katrine er den vigtigste opgave at skabe relationer til medarbejderne, så både chauffører og kontorphonale mærker, at de ikke bare er et nummer i rækken.

– Det er afgørende for os, at vi kender navnene på alle vores medarbejdere, og at vi også ved, hvem deres partner er, og hvor mange børnebørn de har. Jeg vil altid have den holdning, at det er dejligt at blive husket og genkendt, siger Katrine, mens Dennis følger op:

– Work-life-balance betyder alt. Vi har et ansvar for at lytte, når vores chauffører har problemer, hvad enten det er arbejdsrelateret eller personligt. Det er vigtigt, at vi har en åbenhed blandt både os og vores medarbejdere, så alle føler sig trygge og hjemme.

Nymand Bus kører mod fremtiden

Sammen har parret to børn på hhv. tre og fem år, og Dennis ønsker, at de skal have den samme oplevelse af at være en del af virksomheden, som han selv havde, da han voksede op. Han vil gerne give dem følelsen af, at mor og far altid er lige i nærheden og ikke afsted på arbejde et andet sted.

– Vi er en familievirksomhed, og derfor skal vores børn også være en del af hverdagen. Tænk, hvis de bare kan rende herover og lave lektier efter skole, når de engang bliver gamle nok. Sådan var det for min søster og mig, og det var fantastisk.

Men Dennis' forældre har aldrig lagt pres på ham for at overtage familieforetagendet.

Da tilbuddet kom, fik han frit valg til at sige ja eller nej, og drømmen er da heller ikke, at parrets børn skal overtage forretningen.

– Slet ikke. Vores største mål er at få virksomheden til at vækste, at vores medarbejdere er glade for at være her, og at Dennis' forældre er stolte af det, vi gør, fortæller Katrine.

Hvordan Nymand Bus ser ud i fremtiden, ved Dennis og Katrine endnu ikke. De tager et år ad gangen, og selvom de sidder ved rattet hos Danmarks måske ældste busselskab, har det kun mindre betydning, hvordan forretningen så ud for 100 år siden.

– Vi gør alt for at drive en sund og moderne forretning, der følger tidens trends.

Tidligere kørte min far og farfar turistbusser, men nu kører vi minibusser. Hvem ved, måske vil vi i fremtiden køre noget helt tredje. Det, der betyder mest, er, at vi leverer en høj kvalitet, og at vores kunder også får en god rejse i morgen. •

Sprinterere på lager



@VBI.Group



Nye Mercedes Sprintere 400 serie 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

Fremtidens mobilitet

Kort efter sin tiltræden udtalte transportminister Thomas Danielsen her i magasinet, at han havde 'kæmpe ministerambitioner' for en reform af den kollektive transport. Nu er ministeriets lovede ekspertudvalg nedsat og har startet sit arbejde. Så hvad kan vi vente os?

Den kollektive transport i Danmark er under pres.

Som de fleste ting her i verden er den kollektive transport blevet dyrere. De stigende priser har sammen med en presset økonomi i kommunerne og regionerne ført til en nedadgående spiral af rutelukninger, nedskæring i køreplaner og faldende passagertal.

Det skaber både akutte udfordringer, hvor der er behov for flere penge til den kollektive transport her og nu, men det gør det også nødvendigt at kigge på, hvordan fremtidens kollektive mobilitet kommer til at se ud, og hvordan den skal organiseres.

Netop det lange lys på udfordringerne er hovedopgaven for transportminister Thomas Danielsens Ekspertudvalg for fremtidens kollektive mobilitet.

Et ekspertudvalg, der skal endevende muligheder og udfordringer med den danske, kollektive transport. Skabe basis for en helt ny struktur på området, som er bæredygtig både økonomisk og i forhold til den klimamæssige udfordring, årtiers stigende antal af personbiler stiller os over for.

Innovative løsninger efterspørges

Transportministerens ekspertudvalg, som regeringen lovede i selve regeringsgrundlaget, blev nedsat i starten af sommeren. Udvalget har allerede afholdt sine første møder, og i løbet af en kommende periode på halvandet år vil der

i

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."

→ blive afholdt workshops, konferencer og møder, som skal skabe basis for en samling af anbefalinger.

Udvalget er blandt andet blevet bedt om at kigge ud over landets grænser for at finde sin inspiration til innovative løsninger. Det bliver i kommissoriet også understreget, at et velfungerende, kollektivt transporttilbud har stor betydning for regeringens ambitiøse klimapolitik.

En af topprioriteterne i udvalgsarbejdet er, at man ønsker at finde specifikke løsninger, som kan løse forskellige problemer for den kollektive transport i Danmark. Derfor arbejder man med en geografisk inddeling i forhold til land/by/ø og tætbeholdet/mindre befolkningstæt.

Udvalget er også specifikt blevet bedt om at evaluere og fremsætte forslag om såvel takststrukturer som den administrative organisering af transportsektoren.

Der er ikke sat nogle ekstra penge af til udvalgets arbejde. Udvalget bliver bedt om at holde sine anbefalinger inden for den samme økonomiske ramme, som finansierer det kollektive transporttilbud i dag.

Anbefalingerne skal ligge klar ved udgangen af 2024. ●

i

Det skal udvalget arbejde med

Når transportministeren taler om at ryste posen, er det ikke det rene bankospil.

Ekspertudvalget har naturligvis fået et kommissorium, som udstikker opgaver og rammer for dets arbejde. Formålet defineres således:

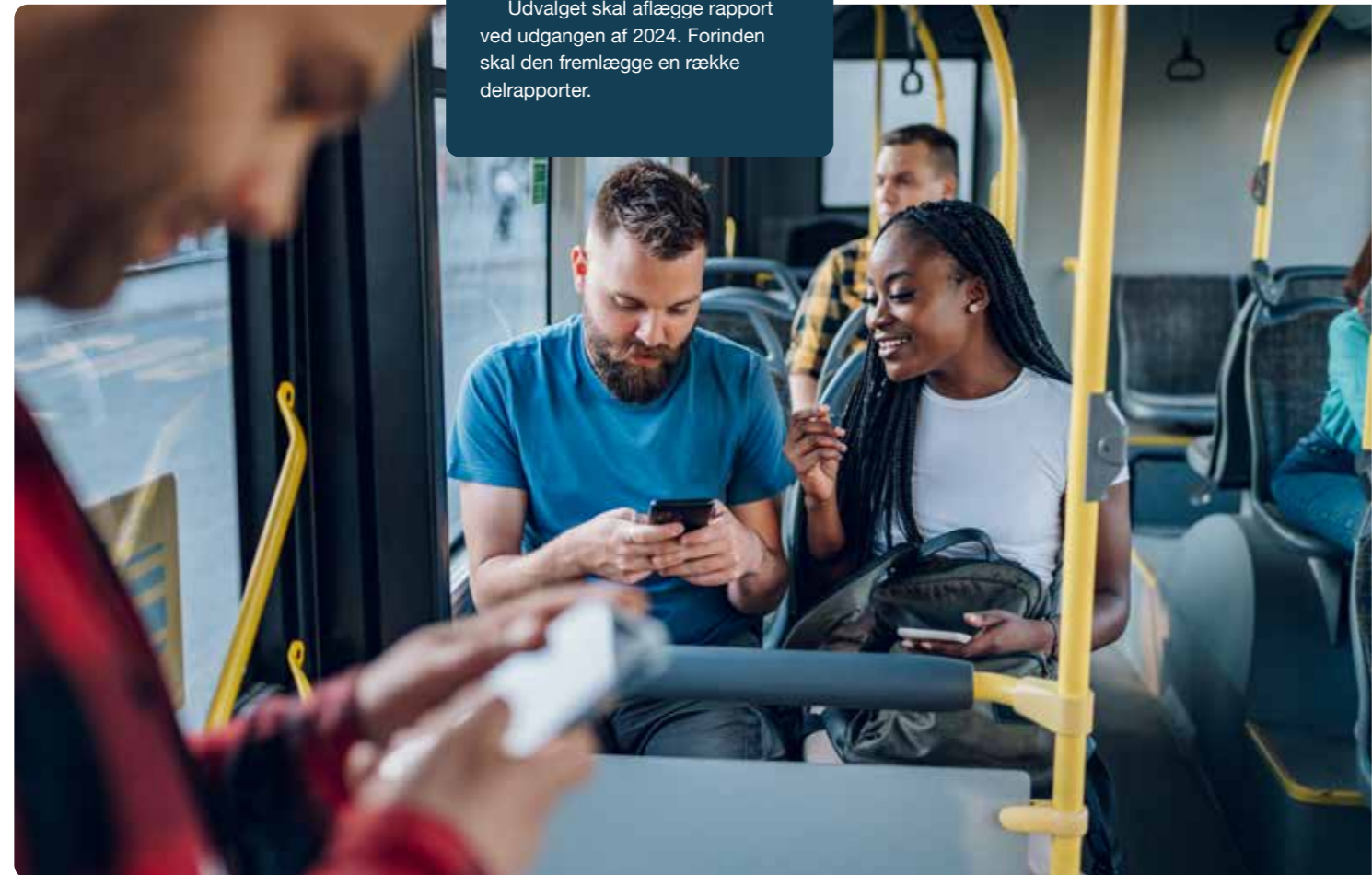
”Der nedsættes et ekspertudvalg, der skal afdække mobilitetsbehov i både yderområder og i større byer samt belyse, hvordan nye kollektive transportløsninger kan understøtte mobiliteten i hele landet. Ekspertudvalget skal blandt andet give anbefalinger til takststrukturer, som kan understøtte brugen af 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.

i

Udvalgets sammensætning

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



Formand for Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele landet:

”Dialog giver altid resultater”

●● – Når de store linjer for fremtidens kollektive trafik i Danmark skal tegnes, er det nødvendigt at inddrage de mennesker fra branche- og brugergrupper, som har erfaring med at bruge tilbuddene i praksis, lyder det fra udvalgsformand Helga Theil Thomsen.

Danmarks kollektive transporttilbud er sendt til tælling. Passagererne flygter fra nogle tilbud, mens andre tilbud bliver lukket for næsen ad dem.

Situationen er kritisk og tilsyneladende uløselig. Men det skal ændres, når udvalget med det officielle navn Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele landet om halvandet år fremsætter sine løsningsforslag. Forslag, som skal redde den kollektive trafik og give den ny relevans for danske borgere.

– Ja, det er en problematik, som er både stor og udfordrende, lyder den afdæmpede vurdering fra udvalgets formand Helga Theil Thomsen.

Med en fortid som trafik- og plandirektør hos Vejdirektoratet bliver hun ikke kyst af, at en opgave er indviklet, har mange interessenter – og er af afgørende vigtighed. Og fremfor alt betyder det, at hun ikke undervurderer hverken omfanget eller betydningen af det arbejde, som ligger forude.

– Vi skal nå frem til forskellige løsninger, som kan bruges rundt om i hele i landet, selvom der gør sig mange forskellige forhold gældende. Vi skal gøre det inden for samme økonomiske ramme, som bruges på kollektiv transport i dag. Og vi skal løse opgaven inden udgangen af 2024, opsummerer hun selv.

Første workshop i dette efterår
 Udvalgsformanden erklærer sig tilfreds med både rammerne og med, at udvalget er begrænset til blot ni medlemmer. Et forholdsvis lille udvalg betyder, at der er mulighed for at arbejde temmelig hurtigt. Der er lagt op til en møderække, hvor udvalgsmedlemmerne mødes ca. en gang om måneden.

Som supplement til medlemmernes viden og forståelse vil der blive tilrettelagt en række arrangementer, hvor andre interessenter kan bidrage med kompetencer, viden og ønsker.

– Vi bliver bedt om at tænke åbent og uden bindinger til de ordninger, som allerede findes.

I andre lande har de udfordringer, som ligner de danske, og derfor er vi i gang med at samle materiale til en workshop allerede her i efteråret, hvor vi får præsenteret løsninger fra udlandet. Det er vigtigt, at løsningerne kommer fra lande med udfordringer, der kan sammenlignes med de danske, hvis det skal give værdi, siger Helga Theil Thomsen.

Men udvalget skal ikke kun stifte bekendtskab med kollektiv transport i andre lande. Endnu vigtigere er det at møde de mennesker, som er involveret indenfor området her i Danmark.

i

Tomme busser illustrerer problematikken

At der flere steder i landet kører tomme busser i rutedrift, mens de på flere strækninger er ganske mennesketomme, er blevet et symbol på de problemer, den kollektive transport kæmper med.

I udvalgets kommissorium understreges det, at der ønskes nye løsningsmodeller til tyndere befolkede områder i landområder og på øer. Men samtidig skal tilbud i byområder, som flytter flere mennesker ad gangen, fortsat være attraktive, understreger formanden.



– Vi skal tænke anderledes og ryste posen for at få nye løsninger på de udfordringer, der er i den kollektive transport i dag, sagde transportminister Thomas Danielsen, da han præsenterede Ekspertudvalget for Fremtidens Mobilitet med Helga Theil Thomsen som formand. Transportministeren lagde vægt på, at de ni personer tilsammen besidder en bred, faglig indsigt i lokal kollektiv mobilitet, transport- og samfundsøkonomiske forhold, strategisk planlægning og grøn omstilling.

Dialog med interessenter står højt på listen

Selvom det er en fordel at være et effektivt arbejdende udvalg, er det endnu vigtigere, at udvalget får nogle input at arbejde med. Det gælder ikke mindst input fra brugere, branche og de administrativt ansvarlige.

– I mit tidligere arbejde har jeg god erfaring med at række ud og få en ekstern dialog. Det giver altid resultater. Så det kommer vi helt sikkert til at benytte os af, siger hun.

Formanden uddyber, at de eksterne interessenter er nyttige, når udvalget skal høre ideer og få viden om arbejdsfeltet.

– Når man på denne måde arbejder med en opgave af bred samfundsmæssig betydning, er det vigtigt at have mulighed for at teste af, om løsningerne er brugbare. Her skal man i dialog med de grupper, som skal bruge eller drive en ordning, forklarer hun.

Økonomi i stramme tøjler

Udvalgets tidsplan på halvandet år er formanden godt tilfreds med. Helga Theil Thomsen beskriver den som relativt stram, men hun mener samtidig, at den sætter en rimelig ramme for at foretage en grundig behandling af temaet og udarbejde løsningsforslag inden for en rimelig tid.

– Men vi vil også komme med løbende afrapporteringen om status for vores arbejde. Disse rapporteringer skal indeholde nogle af vores konklusioner og vurderinger, og meningen er, at de skal give værdi, selvom vores rapport endnu ikke er helt klar, når de bliver meldt ud, siger hun.

Er det ikke problematisk for udvalget at udvikle nye løsninger, når I på forhånd får at vide, at løsningen under ingen omstændigheder må være dyrere end det eksisterende?

– Det er ikke sådan, at vi i udvalget ikke må diskutere økonomien. Det er faktisk en del af opgaven. Men det er også en del af opgaven, at vi rammer budgettet. Og jeg mener, det er vigtigt at holde sig inden for nogle definerede økonomiske rammer, hvis man skal lave løsninger, som er realistiske og relevante for politikerne at føre ud i livet, siger udvalgsformanden. ●

i

Behandler ikke bussernes aktuelle krise

Der er nedlagt mange ruter og afgang rundt i Danmark igennem det seneste års tid. Og flere nedskæringer er med stor sikkerhed på vej.

Men den aktuelle krise for busserne er ikke en problematik, som Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet skal forsøge at løse.

– Vi følger naturligvis godt med i udviklingen. Men den aktuelle situation er ikke udvalgets ansvar. Det er ikke den, vi skal give løsningsforslag til. Vores ansvarsområde er strukturen af kollektiv trafik fremadrettet, forklarer formand for Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele landet Helga Theil Thomsen.

Hvis der skal sættes ind over for den igangværende nedskærings-epidemi på busser – ikke mindst i landdistrikterne – ligger opgaven hos politikerne i Folketinget, regioner og kommuner samt de offentlige trafiksselskaber.

Den kollektive transport kommer ikke uden om DPT

Regeringen har nedsat et ekspertudvalg, som skal tegne de store linjer for fremtidens kollektive transportløsninger her i landet. DPT er ikke indbudt til udvalget, så derfor har vi nedsat vores eget interne udvalg, som kommer med input til "eksperterne" og er klar til at kommentere deres udmeldinger.

Det kom bag på os, at der i udvalget ikke var udpeget én eneste repræsentant fra de mange dygtige virksomheder, som hver dag transporterer de mange rejsende rundt i Danmark. Måske tror regeringen ikke, at vores medlemmer, chaufførerne eller for den sags skyld repræsentanterne for den skinnede trafik, har nogen ideer til, hvordan den kollektive trafik bør se ud i fremtiden og kan gøres endnu bedre? Det er vi naturligvis uenige i, da der er masser af gode, konstruktive forslag, som vi kan spille ind med. Og det kommer vi også til at gøre.

En stor diskussion i ekspertudvalget og i medierne har været, at samkørsel skal være den helt store "game changer" for bedre og billigere kollektiv transport. Det er vi ikke enige i. Selvfølgelig afviser vi ikke, at samkørsel kan spille en rolle på småøer og til kortere ture i udkantsområder, hvor borgerne skal transporteres hen til busruter eller knudepunkter. Det står dog helt klart, at samkørsel kun kan spille en meget lille rolle i det store kollektive trafikbillede.

Tal fra analysefirmaet MOBYCON viser, at den nok største private samkørselsordning "NaboGo" i 2022 transporterede omkring 25.000 rejsende. Til sammenligning transporterede busserne i 2022 næsten 250 mio. passagerer, fjernbusserne 1,4 mio., flexitur næsten 900.000 passagerer og taxierne kørte med mindst 20 mio. passagerer.

Tallene taler deres eget tydelige sprog og viser helt klart, at det er busser, taxier og flextrafik, der udgør ryggraden i den kollektive transport sammen med metro, S-tog og den nationale skinnede trafik.

Det mener vi derfor også skal være grundlaget for ekspertudvalgets arbejde. Ellers er der en risiko for, at man får lavet nogle nye systemer, som slet ikke fungerer eller løser de udfordringer, den kollektive mobilitet i Danmark står overfor.

Selvom vi ikke er inviteret med i ekspertudvalget, så ved de godt, at de ikke kommer udenom DPT. Vi har derfor også etableret vores eget interne udvalg, som står klar til at spille ind med vores viden og kompetence i udvalgets arbejde. DPT arbejder aktivt for at sikre, at den nuværende kollektive transport kommer til at fremstå mere attraktiv for såvel nuværende passagerer, som for de alt for mange bilister i Danmark, vi gerne vil have flyttet over i den kollektive transport. Vi har forslag til, hvordan man kan effektivisere den nuværende bus- og flextrafik samt trafiksselskabernes arbejde, og hvordan taxierne kan inddrages endnu mere som et væsentligt bidrag til mobiliteten – også i de mere tyndt befolkede områder.

Det er DPT's DNA, at vi er konstruktive og samarbejdsvillige. Vi står til enhver tid til rådighed for at kæmpe for vores medlemmer og for at sikre, at alle danskerne også i fremtiden har adgang til en stærk, professionel og pålidelig kollektiv transport. ●

Tænk mere end blot i de digitale løsninger

Med tæt på en mio. medlemmer er Ældre Sagen meget engageret i at forbedre de kollektive transporttilbud.

– Mange ældre tager allerede i dag ikke bussen – fordi det er for svært for dem eller passer dårligt med deres rejseønsker. Kollektiv transport bør udgøre en ryggrad i det danske samfund, men den er blevet ramt af en sygdom, konstaterer konsulent Marlene Rishøj Cordes, Ældre Sagen.

– Mange af vores medlemmer er optagede af, hvordan den kollektive transport udvikler sig. De er i vid udstrækning bekymrede – og det samme gælder deres pårørende – fordi deres sociale liv ofte er helt afhængigt af for eksempel bybusser.

Derfor håber og forventer Ældre Sagen at blive inddraget i Ekspertudvalgets diskussioner.

Forsøgsordninger er velkomne

Malene Rishøj Cordes mener, at udvalgets kommissorium ser fornuftig og spændende ud. Blandt andet er hun en stor tilhænger af at kigge på løsninger i andre lande – når der vel at mærke er tale om lande, hvor udfordringerne kan sammenlignes med de danske.

– Uanset om løsningsforslagene bliver inspireret af løsninger i andre lande, eller de er udviklet på andre måder, så ser vi i Ældre Sagen gerne, at man starter med nogle forsøgsordninger. Det er meget vigtigt, at løsningerne er afprøvet i praksis, før de bliver indført. Erfaringen viser, at de ordninger, vi indfører – dem beholder vi i mange år.



”Mange af Ældre Sagens medlemmer er bekymrede, fordi deres sociale liv er afhængigt af for eksempel bybusser”

Tilgængelighed betyder mest

Konsulenten understreger, at tilgængeligheden er den afgørende faktor for, at ældre har gavn af kollektiv transport. Der skal være tænkt over tilgængeligheden i de kommende transportløsninger. Så det er muligt at benytte det, uagtet om man for eksempel er dårligt gående eller dårligt seende. Det er vigtigt, at man tænker alle trin med; både køb af billet, på- og afstigning samt selve transporten. Men også når man venter eller skal skifte transportmiddel.

– Digitalisering er en fordel – men det kan også være en udfordring. En tredjedel af danskerne mener, de ikke er så digitale, som de burde være.

– Derfor advarer vi i Ældre Sagen imod, at man alene satser på på digitale spor med en masse nye apps til betaling og bestilling af kollektiv trafik. Det kan give så store udfordringer for en gruppe ældre mennesker, at de vælger at blive siddende alene hjemme, siger Marlene Rishøj Cordes.

Konsulenten gør opmærksom på et af Ældre Sagens valgsporg: 'Et godt liv – hele livet.' Vi vil jo alle sammen gerne blive gamle – og kunne klare os selv. Derfor må vi også være opmærksomme på, at de løsninger, vi indfører, er til at klare for alle grupper i samfundet. ●

SPAR BRÆNDSTOF..!

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



OLIEFYR:

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

HYBRID:

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

EL:

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

strocco
MOBILE HEATING SOLUTIONS

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

Transportgruppen tilbyder sin erfaring

Hos Transportgruppen i 3F er Jørn Hedengran konsulent for taxaområdet, mens Kim Poder tager sig af buskørsel.

I et fælles svar til Mobilitet giver de dels udtryk for skuffelse over ikke at være med i udvalget, som skal diskutere løsninger for fremtidens kollektive trafik. Men samtidig understreger, at de både står til rådighed for udvalget, og at de samtidig arbejder med løsningsforslag i eget regi.

– Vores overskrift er, at vi mener, et udvalg som Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele landet er et ærgerligt brud på danske metoder. Vi undrer os over, at der ikke er brug for vores erfaring eller vores interesse i området, når der skal diskuteres konkrete løsninger. Vi savner at være en del af dét arbejde, siger Jørn Hedengran.

– Vi har den bekymring, at løsninger for kollektiv transport ikke vil blive reguleret ved lov. Hvis det bliver tilfældet, kommer løsningerne til at smuldre bort.

– Det samme gælder for den del af arbejdet, som handler om grøn omstilling. Vi er dels bekymret for, at klimahensyn bliver nedprioriteret i arbejdet for at rette op på den kollektive transport. Og samtidig må vi erkende, at grønne og energirigtige biler ikke er det, som fjerner trængslen, siger Kim Poder.

Undgå at opfinde noget, som allerede findes

Parallelt med deres bekymringer er de to forhandlingssekretærer i 3F ivrige efter at give udtryk for deres dedikation for at bidrage på området. "I Danmark skal vi arbejde, handle og flytte os alle dage", som de siger.

Det betyder, at vi er nødt til at finde nogle løsninger, der holder.

– Når nu regeringen har svært ved at lytte til os, håber vi, at udvalget vil lytte. Vi har gjort os vores tanker om, hvordan man kan effektivisere og bespare, uden at det går

ud over kvaliteten af den kollektive trafik. Kvaliteten er afgørende for, at folk vælger kollektiv transport, siger Kim Poder.

– Vi er lidt nervøse for, om man i udvalget genopfinder noget, som allerede eksisterer!

Det er vigtigt for os alle, at vi i fællesskab finder frem til nogle ordninger, som endnu ikke findes, siger Jørn Hedengran.

– 3F står altid til rådighed og er altid klar til dialog. Inddragelse giver de bedste resultater, som kan forpligte og engagere alle parter. •



Jørn Hedengran



Kim Poder



Mennesker med handicap risikerer isolation

En befolkningsgruppe, som ofte møder udfordringer med kollektiv transport, er mennesker med et handicap. Hos Danske Handicaporganisationer har formand Thorkild Olesen rigeligt med sager, han gerne havde bragt til bordet hos Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet.

– Vi havde forventet at blive direkte involveret i arbejdet. Nu hvor det ikke er tilfældet, forventer vi, at udvalget vil have særskilt fokus på, at mennesker med handicap bliver en del af fremtidens mobilitet. Vi står gerne til rådighed med at medarrangere workshops mv., slår Thorkild Olesen fast.

80% har udfordring med kollektiv trafik

Danske Handicaporganisationer har i mange år arbejdet for at give mennesker med handicap den mest problemfrie adgang til kollektive transportløsninger. Og Thorkild Olesen konstaterer, at man er langt fra at

nå i mål, før Ekspertudvalget starter på sit arbejde.

– Færre eller slet ingen kollektiv trafik vil medføre, at flere mennesker med handicap vil blive isoleret og ensomme. Det vil naturligvis især være i landområder men også i større byer.

– Med mindre kollektiv trafik vil der også være mindre adgang til tilgængelige busser og tog. Det vil gøre ensomhed og isolation endnu mere udbredt. Det er allerede galt i dag, hvor ikke al kollektiv trafik er tilgængelig for mennesker med handicap, og 80% af mennesker med handicap finder det besværligt eller umuligt at rejse med bus i dag, siger formanden.

Husk os nu

Forud for et langt og forhåbentlig grundigt udvalgsarbejde har Danske Handicaporganisationer især én bekymring om forløbet.

– At handicapområdet bliver glemt, og at mobilitet for mennesker med handicap ikke er med. Eller at de fremsatte forslag er for få eller for små til at løse udfordringerne for mennesker med handicap, siger Thorkild Olesen. •



Benyt det gode medlemstilbud



Få rabat på både brændstof og eloplading

Brændstof med fast rabat på alle Shell, Q8 og F24 stationer i Danmark

Rabat på opladning, bilvask og kør-videre-produkter på Shell stationer i Danmark

Opladning på +300.000 ladepunkter i Danmark og resten af Europa – hos Shell og på det offentlige roamingnetværk

Én samlet faktura – inkl. broafgifter

Få også en skræddersyet ladeløsning på firma- eller privatadressen

- Nemt overblik over forbruget og alt på én faktura
- Elprisen kan differentieres til forskellige brugergrupper, som fx ansatte og gæster
- Kompensation af eludgifter til firmabilsordning
- Shell Card kan også benyttes på laderen i firmaet

Ring 7010 2500 eller læs mere på danskpersontransport.dk

Mere plads til busserne i Odense

Odense har taget hul på en opgradering af bybus-systemet i den centrale by, efter Letbanen er kommet godt i gang. Busserne får bedre plads fremover, mens taxierne ser ud til at slippe let i første omgang.

Danmarks større byer skifter farve i disse år. Grønt er det nye sort, når byerne dels prøver at skabe flere rekreative områder og dels gør et forsøg på at holde privatbiler – og andre køretøjer – ude fra bymidten.

Odense er én af de seneste kommuner, som har sat ord og begyndende handling på de initiativer, som i fremtiden skal gøre plads til flere indbyggere i Danmarks tredjestørste by – og samtidig give indbyggerne nogle transportmuligheder, der både er effektive og nyttige i dagligdagen. Samt naturligvis bæredygtige.

I Odense blev Grøn Mobilitetsplan udviklet i forlængelse af en Klimahandleplan, som skal gøre byen CO₂-neutral senest i 2030. En opgørelse fra Dansk PersonTransport på baggrund af tal fra Energistyrelsen viser, at CO₂-udledninger fra personbiltrafikken i Odense udgør 158.248 ton CO₂, svarende til 12,4% (2021) af den samlede udledning i kommunen.

Dermed er der ingen tvivl om, at mennesker i Odense skal bevæge sig mere bæredygtigt rundt.

I sådan en situation er det især interessant at se, hvordan de praktiske forhold lægger pres på borgerne for at træffe de rigtige valg. Og dette billede er ved at tegne sig nu.

Centrum forbliver åben

Så hvad skal man vente sig, når man i de kommende år bevæger sig ind til HC Andersens Hus og de mange andre hyggelige bykvarterer i Odense?

I første omgang kan man glæde sig over, at der ikke bliver indført nye forbud eller aflukninger.

Selvom man forventer, at der frem imod 2030 kommer til at bo og færdes 25% flere mennesker centralt (inden for Ring 1) i Odense, skal det ikke forbydes at køre til centrum for eksempel i privatbil eller turistbus.

Men der skal udvikles nogle adgangsforhold og nogle tilbud om offentlig transport, som hjælper byens beboere til at opnå en mere bæredygtig levevis.

Forligspartierne har aftalt at finde mindst 50 mio. kroner til at gennemføre den grønne plan i 2024. Allerede i år bliver de første såkaldte 'åbningstræk' sat i gang på bevillinger fra 2023-anlægspuljerne. Herunder et anlægstræk, som har stor betydning for flowet i bustrafikken.

De første busbaner undervejs

Det første åbningstræk er nemlig anlæg af busbaner på en af de travle vejstrækninger i Odense. Det er en strækning på Sønder Boulevard fra Filosofgangen i centrum til Gustav Johannsens Vej ved Odense Zoo. Busbanerne ventes indviet i sidste del af 2024.

Busbaner er planlagt langs en række veje, som i forvejen har mindst to spor, og meningen er, at busserne får lov til at køre med 50 km/t, når den generelle hastighedsbegrænsning ryger ned på 30 km/t på de almindelige veje. På den måde får busserne en ekstra fordel i bytrafikken.

Minus 20 km/t

Planen indebærer nemlig som et af de vigtigste punkter en principbeslutning om hastighedsnedsættelse.

Ønsket er at nedsætte farten med 20 km/t på praktisk taget alle veje i kommunen, fordi det vil medføre en markant nedsættelse af CO₂-udledningen. Det kræver dog tilladelse fra Folketinget, hvis Odense skal have lov at reducere fartgrænsen til 90 km/t på Fynske Motorvej. På de kommunale veje har Odense lov til selv at fastsætte hastighedsbegrænsningen.

Allerede løbet af dette efterår bliver der etableret nedsat hastighedsbegrænsning fem



i

Borgerklumarådet

På fire borgermøder har det såkaldte Borgerklumaråd udarbejdet 11 anbefalinger til Odense byråd: (Punkter af særlig interesse for DPT markeret med fed)

1. Gør bymidten delvist bilfri
2. Sæt fokus på byudviklingen i yderområderne gennem lokale borgermøder
3. **Indsæt shuttlebusser fra yderområdernes 'centrum' til bymidten**
4. Gode, brede cykelstier i hele byen
5. Tag højde for nye brugere på cykelstien: Elcykler, ladcykler, løbehjul mv.
6. Mere tryk for små cyklister
7. Styrk fortællingen om Odense som en cykelby
8. **Bedre sammenhæng og flere afgange i kollektiv transport**
9. **Kollektiv trafik skal være billig eller gratis for passagerne**
10. Lav onlineunivers med samlet overblik over al kollektiv trafik i kommunen
11. **Gør billetsystem og betaling nemmere**

GRØN MOBILITET

→ forskellige steder i Odense som endnu et åbningstræk. De fem udvalgte steder er udvalgt efter områdernes karakter; er det en handelsgade, en skolevej, et boligområde eller en vigtig indfaldsvej.

Alle steder nedsættes hastighedsbegrænsningen med 20 km/t.

I princippet undgår kun de veje en hastighedsnedsættelse, hvor det kan dokumenteres, at lavere fart ikke vil føre til en nedsættelse af CO₂-udslippet.

Bybustransport i høj kvalitet

Odense indførte sidste år en tilpasning af sit bybussystem, så linjerne harmonerer med byens nye letbane (Nyt Bynet).

Dermed er byens busservice i princippet tunet til borgernes behov i de kommende år. Men med Grøn Mobilitetsplan bliver desuden indført yderligere en række forbedringer, som skal gøre den kollektive transport mere tilgængelig, i form af blandt andet fremrykkede stoppesteder med læskure og siddemuligheder. Buserne skal også indrettes på en måde, så det bliver lettere for passagerer at tage deres cykel med på rejsen.

Der er allerede etableret opsamlingsknudepunkter mellem bus og letbane. I Grøn Mobilitetsplan øges antallet af knudepunkter, hvor det også er muligt at parkere sin bil.

Efterhånden som byens kollektive transport får bedre forhold, skal der også køres kampanjer over for udvalgte målgrupper, som motiverer dem til at tage bussen.

Mindre trængsel er godt for erhvervstrafikken

Når Odense melder ud, at bybussernes status bliver opgraderet, ser det altså ud til at holde stik.

Anderledes besværligt bliver det for dele af erhvervstrafikken, herunder turistbusser og taxakørsel. Turistbusserne er i stigende grad vant til, at adgangen til storbyers centrum er en udfordring, men der er indtil videre ikke nogen planer om at lukke dele af trafikken ude af Odense centrum. Hastighedsbegrænsningen er den mest markante forandring.

For taxaer gælder samme hastighedsbegrænsninger som for persontrafik. Taxaernes reserverede holdepladser i midtbyen bliver der ikke umiddelbart rørt ved.

Med tiden, når flere af Odenses borgere har vænnet sig af med at bruge bilen ind i byens indre vejsystem, vil trafikforanstaltningerne sandsynligvis også være til fordel for turistbusser, taxaer og anden erhvervstrafik, hvis vejbanernes trængsel reduceres. ●



Budgetkrise for bybusserne i Odense

Alt imens Odense Kommune ruller visionerne ud for en grøn by med busserne i en central rolle, volder udfordringer med passagerindtægter, omkostninger og budgetter andre udfordringer for kommunen. Ikke mindst de manglende passagerer i den nye letbane giver bekymring på Rådhuset. Nedlæggelsen af to ruter - rute 68 og rute 15 - samt forringelser af tre andre ruter berører ifølge www.fyens.dk samlet 169.200 årlige påstigere, der må finde andre veje.

Dansk PersonTransport er skeptisk overfor denne drejning i Danmarks 3. største by.

- Odense Kommune træder ad den rigtige sti ved at satse på den kollektive trafik og mindre biltrafik, men nedskæringer i bybustrafikken er den forkerte vej at gå, hvis man vil nå visionen om en grøn by. Kommunen skal i stedet have mod til at begrænse biltrafikken i byen og fastholde et højt niveau af kollektiv trafik som alternativ, mener sektorchef i Dansk PersonTransport Lasse Repsholt.

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

Tag dine gæster med på shoppingtur i BorderShop

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



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

Scandlines





Transportpolitik handler om at lave overordnede løsninger på konkrete udfordringer, og derfor er det altid positivt, når politikerne finder tid i kalenderen til at drage med på besøg hos de aktører, der løser opgaverne i praksis.

I juli havde De Konservatives transportordfører Niels Flemming Hansen taget imod en invitation til at besøge centralen sammen med Dansk PersonTransports vicedirektør Trine Wollenberg.

– Det er altid spændende at komme ud og høre om sagen fra vognmandens perspektiv. Det giver en mere nuanceret forståelse, end man nogle gange kan få præsenteret i diskussionerne på Christiansborg, siger Niels Flemming Hansen.

Han glæder sig over, at han som ny transportordfører modtager flere og flere henvendelser fra branchen, som giver ham mulighed for at lægge på sin viden om området.

Øget service for kunderne

Hos Esbjerg Taxa fik transportordføreren en rundvisning og fik fortalt om de opgaver, som Esbjerg Taxa løser. Niels Flemming Hansen fik set centralen, hvor Esbjerg Taxa ikke blot servicerer taxikunder i Esbjerg, men også taxiselskaber i Vejle, Herning, Silkeborg og Aalborg.

Derudover har Esbjerg Taxa også aftaler med en række taxivognmænd i landdistrikter, der driver deres egen forretning, men hvor Esbjerg Taxa har leveret teknisk udstyr til taxierne og sørger for at opsamle data fra taxierne, som er lovpligtigt.

– Det var meget interessant at se, hvordan en central kan servicere flere kunder og samle kompetencer.

– Jeg hæftede mig også ved, hvor meget oplæring af nye medarbejdere, der bliver foretaget. Det styrker muligheden for, at kunderne får en bedre service, siger Niels Flemming Hansen.

Transportordføreren noterede sig også nogle af de udfordringer, han fik præsenteret i forhold til at benytte elbiler i taxadriften.

Positiv dialog med branchen

I forbindelse med besøget havde Dansk PersonTransport også anledning til at drøfte vores ønsker til en kommende evaluering af taxiloven samt taxiens rolle i forhold til kollektiv transport og de udfordringer, der kan være med at få en taxi i landdistrikterne.

Niels Flemming Hansen har engageret sig i debatten om de lange ventetider på chaufførkort, hvor han har slået til lyd for en ordning med midlertidige chaufførkort. Sådan en ordning ville løse udfordringen med, at nyuddannede chauffører venter op til otte uger, efter de har bestået uddannelsen, før de modtager det kørekort, som giver dem mulighed for at komme i arbejde.

Hansen påpegede det paradoksale i, at det ikke kun handler om at støtte branchen, som hele tiden mangler chauffører, men at ventetiden også er en unødigt belastning af samfundets økonomi. Belastningen består blandt andet i, at mange af de nyuddannede chauffører – som ofte

har fået uddannelsen betalt af jobcentret – er på dagpenge eller kontanthjælp i ventetiden.

Dansk PersonTransport har bakket op om Niels Flemming Hansens pragmatiske forslag og opfordret Færdselsstyrelsen og det politiske system til at gøre forslaget muligt.

I Esbjerg havde Dansk PersonTransport også lejlighed til at drøfte med Niels Flemming Hansen, hvordan det går på taxi-området.

Blandt andet hvordan taxibranchen kan spille en rolle i forhold til udfordringerne med kollektiv transport – eksempelvis ved at dække nogle af busruterne i yderperioderne, som den konservative politiker har slået til lyd for.

– Dialogen med branchen giver os som politikere en indsigt i, hvor der opstår udfordringer, og dermed giver det os mulighed for at løse problemerne, når de er der. Jeg synes, situationen omkring chaufførkortene er et eksempel på det, fordi der findes en mulighed for at løse op omkring situationen med det samme. Der kan være andre eksempler, men det kræver, at vi er i dialog med dem, der arbejder med transport hver dag, siger Niels Flemming Hansen.

En god invitation

Hos Esbjerg Taxa er formand Preben Kirketerp glad for, at han kunne beværte Niels Flemming Hansen og Trine Wollenberg til en rundvisning.

– Vi fik jo en god snak om taxabestyring, fordi vi har nogle lidt specielle erfaringer her i Esbjerg med den måde, vores central samarbejder med Vejle Taxa, Taxa Midt og Aalborg Taxa.

– Derudover talte vi også om taxiloven og om de ting, vi godt kunne tænke os at få lov at gøre lidt anderledes i fremtiden, siger Preben Kirketerp.

Taxa-formanden understreger, at sådan et besøg især har betydning, fordi det ikke sker så ofte.

– Først og fremmest er vi glade for, at en transportordfører finder tiden til at møde op og tale med os personligt. Det er meget positivt, når man har mulighed for at forklare om nogle af de knaster, man møder i hverdagen, til en af de politikere, der har mulighed for at påvirke lovgivningsarbejdet, siger han. ●

”

”Dialog med branchen giver os som politikere en indsigt i problemerne, så vi kan løse dem, når de er der.”

Niels Flemming Hansen, De Konservatives transportordfører

i

Det vil DPT ændre i Taxiloven

- Genindføre krav om vognmandskursus som betingelse for at få en tilladelse
- Fjerne kravet om prisskilt på taxien, der angiver en tur på 10 km og 12 min
- Giv mulighed for at et kørselskontor kan have forskellige takster i definerede geografiske områder
- Gøre det nemmere, at chauffører med buskort kan godkendes til at køre taxi

Transportordfører tog hjem med flere nuancer

De Konservatives transportordfører Niels Flemming Hansen tog med Dansk PersonTransport på virksomhedsbesøg hos Esbjerg Taxa, og politikerens glæder sig over mange gode input, han kan tage med sig tilbage til arbejdet på Christiansborg.



Pendlerbus hjælper psykiatrilæger

En genvej til lettere rekruttering i yderområderne?

Læger i den midtjyske psykiatri får et lift mellem deres hjem i Aarhus og arbejde i Viborg, så transporttid bliver til arbejdstid. Branchen oplever flere efterspørgsler på pendlerbusserne, der kan gøre arbejdspladser i yderområderne mere attraktive.

Et hold aarhusianske psykiatrilæger trækker deres bærbare frem og begynder arbejdsdagen, mens landskabet glider forbi. For dem er det normalt at være i fuld gang med dagens første møde, allerede inden de møder op på kontoret. Hver morgen går de ombord på pendlerbussen mellem Aarhus og regionspsykiatrien i Viborg – et moderne svar på udfordringerne med at få arbejdskraft til landets yderkanter.

– Hvis ikke psykiatribussen kører, så får regionen ikke de læger på arbejde i Viborg. Det tror jeg ikke på. Jeg tror, vi med busser som dem her kan rekruttere meget arbejdskraft til yderområderne, siger buschauffør Kent Laursen, der er chauffør på psykiatribussen tre dage om ugen.

Vi dykker ned i, hvordan en pendlerbus som denne ændrer spillereglerne for rekruttering og kan bringe personale sikkert og komfortabelt frem, mens de bruger tiden på arbejdsopgaver.

Transporttiden bruges effektivt på møder og arbejde
I mange år har man talt om problemer med at rekruttere læger i udkantssområderne, og som et initiativ for at få arbejdskraft fra Aarhus til psykiatrien i Viborg, har Region Midtjylland sat pendlerbussen i verden. Bussen gør det

muligt for sundhedspersonalet at optimere deres rejsetid, så pendlerturen mellem de to byer bliver produktiv og bekvem.

Nogle dage har buschauffør Kent Laursen fuld plade på 14 passagerer, mens der andre dage er lidt færre, der bruger bussen. Klokken 07:30 er der afgang fra Aarhus N, hvorfra personalet bliver kørt lige til døren på psykiatrisk afdeling i Viborg. I stedet for at bruge turen bag rattet, kan personalet nu få noget fra hånden og løse arbejdsopgaver undervejs.

– Der er blevet hevet sæder ud og sat borde ind, så passagererne kan holde videomøder og -konferencer på turen, siger Kent Laursen, før han fortsætter: – Det første kvarters tid går med snak, og så begynder de at holde videomøder og svare på mails.

Stemningen er god, og jeg kan mærke på dem, at de synes, det er et rigtig godt initiativ. Der er en del studerende med også, og hvis de skal med toget fra Aarhus og nå hen til psykiatrisk i Viborg, tager det hurtigt 1,5 time hver vej.

En trafikal gamechanger

Region Midtjylland lejer pendlerbus og chauffør gennem VIKINGBUS, der over længere tid har mærket øget efterspørgsel på det rullende mødelokale.

– Mange medarbejdere bor i én by, men arbejder i en anden. Virksomheder uden for de store byer risikerer at mangle vigtig arbejdskraft i fremtiden. Derfor ønsker vores kunder den rentabilitet, der er i at have en medarbejder siddende i en bus med WiFi og bordplads, så de kan arbejde undervejs og bliver kørt hele vejen frem til lokationen, siger Christian Zohnesen, som er CCO hos Vikingbus.

Pendlerbussen giver mere fleksibilitet og kan bidrage til en bedre work-life-balance.

Som arbejdsplads handler det ikke kun om at få medarbejdere til at komme hurtigere frem, men om at give en komfort, service og fleksibilitet, der gør arbejdspladsen attraktiv for flere medarbejdere. På den måde bliver arbejdspladsen rykket tættere på medarbejderne.

Dansk PersonTransport:

Pendlerbussen skaber sammenhængskraft

De fleste danskere foretrækker at arbejde tæt på deres bopæl. Mange vælger jobs fra på grund af for lang afstand eller for høje transportomkostninger til jobbet, og her vil pendlerbusser som denne kunne gøre det lettere at rekruttere i fremtiden. Sådant en løsning gør ikke bare hverdagen lettere for de ansatte, men hjælper også med at besætte stillinger i geografiske områder, der kan være svære at få besat.



Pendlerbussen er en rullende arbejdsplads, der kan få folk til at tage et job i et område, som de ellers ikke ville have været interesseret i, hvis de selv skulle stå for transporten. Sådant lyder det fra Michael Nielsen, adm. direktør i Dansk PersonTransport.



Samtidig vil pendlerbusløsninger kunne afhjælpe behovet for bil nummer to i mange familier. Det kan være med til at vende det nuværende billede med et stigende antal biler i Danmark, der har øget trafikmængden og skabt mere pres på vejene. Endeligt vil det være en optimal løsning for de store virksomheder til at løse det parkeringskaos, der nemt kan opstå på arbejdspladsen.

– Pendlerbussen er et glimrende eksempel på, hvad man kan med effektiv og god bustransport. Bussen bliver en rullende arbejdsplads, der er klimavenlig, og ydermere kan få folk til at tage et job i et område, som de ellers ikke ville have været interesseret i, hvis de selv skulle stå for transporten. Det er med til at styrke sammenhængskraften i vores samfund, og det viser, hvor vigtigt det er, at der er gode og effektive transportmuligheder rundt om i landet. Vi forventer, at vi vil se flere og flere pendlerbusser køre rundt i hele Danmark, når folk virksomheder og offentlige arbejdspladser får øjnene op for de fordele, som busserne har, siger Michael Nielsen, adm. direktør hos Dansk PersonTransport. ●

Ny FlexTour 4

iOS/Apple og Android

Gratis oprettelse indtil 31. oktober '23

Du får bl.a.:

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

Interesseret i FlexTour 4?
For yderligere information kontakt Steen Baggersgaard på tlf. 70201548

www.partex.dk



Efter et indledende danskursus begynder kursisterne på 23 uger med yderligere dansk samt buskørekort og BAB-kurser

Integration bag rattet

Chaufførjobbet hjælper ukrainere med at finde fodfæste i Danmark

Nytilflyttede ukrainere bliver hjulpet på vej – først med at lære dansk, siden med at tage buschaufføruddannelsen og blive en del af truppen hos HB-Care. Jobbet som chauffør er en fremragende måde at falde til på, men samarbejde på tværs af samfundets parter er afgørende for vellykket integration, mener HR-direktør i Moove Group.

Integration på det danske arbejdsmarked kan være en stor udfordring, især for de ukrainere, der kommer til landet med tunge oplevelser og skal falde til i et nyt land. Men takket være et samarbejde mellem UCplus, Aarhus Kommune og Jobcenter Aarhus er en gruppe af nytilflyttede ukrainere godt på vej til at integrere sig i det danske arbejdsmarked gennem

en uddannelse som buschauffør og efterfølgende ansættelse hos HB-Care, der er leverandør af visiteret specialkørsel til kommuner og institutioner, og en del af Moove Group-koncernen.

– Det er en god måde at integrere mennesker på, fordi du lynhurtigt lærer den danske kultur at kende, siger Anja Breum, HR- og ESG-direktør i Moove Group, og fortsætter: Jobbet som chauffør er en fremragende mulighed for at blive en del af det danske samfund, da du møder et bredt udvalg af mennesker, og du dagligt interagerer med både institutioner, forældre og borgere.

For HB-Care er chaufførjobbet mere end bare at køre bus. Det er også en mulighed for at blive en integreret del af det danske samfund. Virksomheden lægger vægt på chaufførens ansvar for at skabe stabilitet og tryghed for passagerer med handicap, når de bringer dem fra sted til sted.

Fra danskundervisning til chaufførjob

UCplus hjælper de ukrainske flygtninge med at lære dansk og derefter tage buschaufføruddannelsen. Forløbet indhold går ud over traditionel klasseundervisning; det inkluderer praktisk erfaring med kørsel, madlavning og andre aktiviteter, som hjælper deltagere med at få de nødvendige jobfærdigheder, kulturforståelse og sprogkundskab.

– Det, der adskiller det her projekt fra andre, er vores garanti for et job efterfølgende. Vi er engagerede i forløbet, fordi vi som virksomhed tager et socialt ansvar for at hjælpe nytilkomne ukrainere ind på arbejdsmarkedet og give dem en tryk oplevelse, siger Anja Breum.

Efter det indledende danskursus, hvor undervisningen fokuserer på både hverdagsdansk og kørselsrelateret dansk, begynder kursisterne på 23 uger med yderligere dansk samt buskørekort og BAB-kurser. For at sikre, at kursisterne er motiverede og robuste til jobbet, er de blevet screenet af UCplus før optagelse på forløbet. På forløbet i Aarhus er 12 ukrainske kursister tilbage, herunder 10 kvinder og to mænd i alderen fra 23 til 35 år, med mangfoldige baggrunde. Lige fra politibetjente til markedsføringskoordinatorer og universitetsundervisere.

– Integration er en omfattende og kompleks proces, siger Anja Breum og fortsætter: Vi favner forskellige nationaliteter i vores team og arbejder tæt sammen med skolerne, som også skal tage et stort ansvar.

Nogle af de flygtninge, vi hjælper, kommer fra krigssituationer og bærer på oplevelser, vi knapt kan forestille os. Derfor er det en ekstra stor opgave at træne og klargøre dem til at kunne varetage et chaufførjob, hvor hovedopgaven er at tage vare på borgere med særlige behov. Man skal være ovenpå for at kunne håndtere, at andre har det svært.

Næste stop på integrationsruten

UCplus har ikke tal, som kan fremvise det nationale potentiale i ordningen, da det er op til den enkelte kommune at definere, hvor mange borgere de har i IGU-målgruppen.

Men Marianne Weischer, afdelingsdirektør for danskundervisning hos UCplus, fortæller, at ordningen med HB-Care spiller en afgørende rolle for at bygge bro mellem nytilkomne danskere og vores arbejdsmarked.

– Det er en win-win-win-situation. Borgeren får mulighed for at udvikle og styrke kompetencer, som det danske arbejdsmarked efterspørger. Virksomheden får dækket deres behov for arbejdskraft, og borgeren tilbydes et job med fremtid i, lyder det.

Aarhus Kommune har et mål om at uddanne de flygtninge, de modtager. Derfor indgår de i et samarbejde med uddannelsesinstitutioner og virksomheder som HB-Care, der kan beskæftige dem i den anden ende.



Nogle af de flygtninge, som Moove Group arbejder med, bærer på oplevelser fra det krigsplagede Ukraine, som vi knapt kan forestille os. Derfor er det en stor opgave at gøre dem klar til at varetage et chaufførjob.

”Det er en win-win situation. Virksomhederne får dækket deres behov for arbejdskraft, og borgeren tilbydes et job med fremtid i.”

Afdelingsdirektør Marianne Weischer, UCplus



Færdselsstyrelsen arbejder lige nu på en bekendtgørelse, som skal gøre det lettere for virksomheder at integrere ukrainere.

Indsatsen er en vigtig del af at hjælpe nyttilkomne med at blive en del af det danske samfund og lære kulturen at kende hurtigere. Samtidig kan det løse rekrutteringsproblemer i persontransportbranchen. Baseret på en overbevisning om, at chaufførjobbet skaber muligheder for integration, har HB-Care ambitioner om at udvide forløbet til at omfatte alle nationaliteter, og ikke kun dem, der er påvirket af krig.

– Vi starter med forløbet i Aarhus, men har signaleret, at vi gerne vil skabe et lignende initiativ på Sjælland i 2024. Vi har et team klar og håber at kunne udvide forløbet og dermed skabe en følelse af tryghed for alle nyttilkomne. Men det kræver, at skolerne og kommunen engagerer sig på samme måde som nu. Det er første gang, et sådant projekt bliver gennemført, så det er vigtigt,

at det bliver en succes, siger Anja Breum.

I mellemtiden arbejder Færdselsstyrelsen på en bekendtgørelse, der skal gøre det lettere for virksomheder at integrere ukrainere. Blandt andet via særlige forløb, hvor ukrainere kan få merit for deres uddannelse fra Ukraine, hvilket vil fremskynde deres integration og indtræden på arbejdsmarkedet. Anja Breum tror på, at det er nøglen til effektiv integration.

– Jo hurtigere vi kan få nye danskere i arbejde, jo hurtigere bliver de også integreret. Arbejdet som chauffør giver dem mulighed for at gøre en vigtig forskel. De bliver ikke bare gemt væk på et lagerjob, men bliver en del af en fælles hverdag, får ansvar og skal forholde sig til information og andre mennesker. Det er en oplagt måde at integrere på. ●

i

Om forløbet

Integration af nyttilflyttede ukrainere i Aarhus sker gennem særligt forløb hos UCplus i samarbejde med Aarhus Kommune, Jobcenter Aarhus og HB-Care. Først lærer de dansk, så starter de på en IGU-ansættelse, og så bliver de hjulpet i job som chauffører hos HB-Care. Programmet blev sat i gang i januar 2023 og er planlagt til at løbe over to år.

Hvordan kan jobbet som chauffør bidrage til integration?

Sprog: Man er konstant i dialog med passagerer, hvilket giver rig mulighed for at øve og forbedre sprogfærdigheder.

Kulturforståelse: Som chauffør indgår man i en bred vifte af sociale interaktioner, hvilket kan hjælpe med at forstå og tilpasse sig den lokale kultur.

Netværk: Jobbet giver mulighed for at skabe relationer og opbygge et netværk.

Økonomi: Jobbet kan give en stabil indkomst og dermed gøre en person mere selvforsørgende.

Udenlandske cabotage-busser fylder igen i gadebilledet, men kontrollen af dem er ikke til at få øje på

De udenlandske busser, som kører cabotagekørsel med turister i København, er tilbage. Under coronapandemien forsvandt de ellers sammen med turisterne, men nu dokumenterer DPT og 3F, at de er retur. Både herhjemme og i EU er der blevet strammet op på reglerne – men de danske myndigheders kontrol er stadig usynlig.

Af: Carsten Gottlieb ... Foto: 3F



Da corona-pandemien ramte forsvandt mange af de turister, der hvert år besøger Danmark. Det samme gjaldt de udenlandske busser, som ellers igennem flere år var blevet mere og mere synlige i gadebilledet.

Busserne er imidlertid tilbage. Det viser tal fra Dansk PersonTransports særlige cabotageapp. Her kan man se, at der i sommermånederne 2023 er sket en stigning på mere end 75 procent i antallet af anmeldte udenlandske busser sammenlignet med sommeren 2022.

Det kalder på en effektiv kontrol fra myndighedernes side for at sikre, at de udenlandske busser opererer inden for lovgivningen. Men desværre er der åbenbart ingen, som håndhæver loven.

I takt med, at problemet har været i stigning i hele sommersæsonen, valgte 3F at invitere bl.a. adm. dir Thomas Wandahl fra Vikingbus og virksomhedens tillidsmand med på turne rundt i Storkøbenhavn for at spotte de fremmede, overnattende chauffører.

– Vi identificerede og fotograferede ca. 40 fremmede busser, hvor chaufføren overnatter her i landet. Det stemmer fuldstændig overens med det billede, vi hele tiden har haft. Busserne kommer hertil fra Østeuropa og bliver her i flere måneder. Bagefter kører de til Nordkap og transporterer nogle andre rundt, sukker Bruno Gisi, integrationsmedarbejder hos 3F.

Der er kommet nye regler på området takket være fælles indsats

Det har længe været en af Dansk PersonTransports mærkesager, at der skal være fair konkurrencevilkår mellem de danske og udenlandske busser, der kører turister rundt i landet.

Det giver ingen mening, at de udenlandske busser kan operere under andre vilkår end de danske og lave social dumping. Derfor har Dansk PersonTransport og 3F fået kæmpet igennem EU-systemet, at det i dag er sådan, at de udenlandske busser skal betale deres chauffører en løn, der svarer til danske chaufførers løn, når de kører cabotagekørsel i Danmark.

Det betyder i runde tal, at de udenlandske chauffører skal have mindst 180 kroner i timen, når de kører cabotagekørsel i Danmark.

Samtidig fik man daværende transportminister, Benny Engelbrecht, til at stramme de danske regler for cabotagekørsel, så det i dag er sådan, at udenlandske busser ikke må udføre cabotagekørsel i mere end syv sammenhængende dage pr. kalendermåned.

Manglende kontrol er stor fælles frustration

3Fs stikprøver har givet et temmelig klart indtryk af, hvordan cabotage-busserne er organiseret.

Chaufførerne overnatter bl.a. på nogle kendte adresser på Amager, og nogle af dem har fortalt, at de modtager deres opgaver via fax på en af adresserne.

3Fs medlemmer er meget aktive i arbejdet med at få registreret de udenlandske busser på Dansk PersonTransports særlige cabotageapp. De danske myndigheder har givet udtryk for, at de ikke ønsker rapportering om en enkelt cabotage-tur hist

og pist, og det er derfor, DPT har fået udviklet den særlige cabotage-app, så omfanget af kørslen lettere kan blive afdækket.

Det skaber dog stor frustration at den fælles indsats mellem 3F og DPT ikke bliver fulgt op af en effektiv indsats fra myndighedernes side.

– Når nu EU har lavet regler, som klart markerer, hvad der er tilladt for de udenlandske chauffører – hvorfor bliver det så ikke håndhævet af myndighederne? Det er det, der frustrerer os, slår 3Fs Bruno Gisi fast.

Frustrationen er naturligvis delt af DPT, som er i tæt dialog med 3F om udfordringen.

– Vi arbejder i fællesskab med 3F på at få sat fokus på de her problemer. Vi er også i dialog med Transportministeriet om at finde løsninger, men vi har brug for, at man kommer ud over rampen og får sat gang i kontrollen hurtigst muligt. Vi kan ikke leve med, at de danske vognmænd og chauffører bliver udsat for unfair konkurrence, og vi kan ikke bruge regler til noget, hvis de ikke bliver håndhævet og kontrolleret, siger Jens Hvid Bang, sektorchef for turistsektoren hos DPT. ●

MD Minibus Danmark
- opbygninger til dine behov

Vi bygger på alle mærker.
Danskbygget kvalitet.

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



Europa-Bus

Efter 2. verdenskrig var rejselysten stor.

Men for den internationale jernbanetrafik var det en udfordring. I Mellemeuropa var banelinjerne nemlig svært skadet af krigen. Men landevejene var brugbare, så private busselskaber var allerede i gang med at etablere internationale ruter, eksempelvis havde svenske Linjebuss allerede i 1946 etableret ruter fra Sverige til Paris og Rom, under navnet Linjebuss International.

De fleste af jernbaneselskaberne havde imidlertid rutebiler, og derfra kom løsningen. På idé fra schweiziske SBB gik Europas jernbane-selskaber derfor sammen i 1950 om at drive og markedsføre internationale busruter under navnet Europa-Bus.

DSB's busser deltog fra 1951 med to sommerruter København-Gedser-Hamburg og København-Kolding-Hamburg i samarbejde med det Deutsche Bundesbahn-ejede Deutsche Touring GmbH. I første omgang anskaffede man fire stk. 30-personers Guy Arab mk. III med luksuskarosseri fra J. Ørum-Petersen med vippestole, radio og toilet.

I 1957 var banelinjerne så godt repareret, at banerne igen turde satse på at køre fjerntrafik med tog, blandt andet stiftede syv mellemeuropæiske landes jernbaneselskaber Trans Europa Express, der var et system af luksus-fjerntog.

De særlige Europabusser, de 4 Guy/JØP og en Leyland Tiger Cub/DAB DSB havde anskaffet hertil i 1957, afhændedes fra 1961, samme år som Linjebuss også indstillede sine internationale busruter. ●

1. Nu starter Europa-Bus - Avisannonce fra DSB fra 1951 om start af Europa-Bus.

2. Annonce for Europa-Bus fra 1957.

3. I 1957 erhvervede DSB denne Leyland Tiger Cub med karosseri fra DAB i Silkeborg til sin Europabus-kørsel. Her ses den ved Københavns Hovedbanegård.

4. Linjekort fra en samlekorplan udgivet af Linjebuss og Europa-Bus i forening i 1957.

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



Gør du brug af dine medlemsfordele?

Dansk PersonTransport har forhandlet en række fordelagtige samarbejds- og medlemsaftaler, der er skræddersyet til at give vores medlemmer mere værdi. De er din billet til en verden af fordele og rabatordninger. Denne side er din guide til de virksomheder, vi har indgået aftaler med, og de områder de dækker. Så tag et kig på, hvilke medlemsfordele der kan gøre en forskel for dig og din dagligdag.

Kontakt sekretariatet eller se www.danspersontransport.dk/medlemsfordele for mere information om aftalerne.

Advokatbistand (BACH Advokater)

Samarbejdet omfatter juridisk rådgivning til vores medlemmer.

Arbejdstøj (Scandiwear)

Kør med stil med en garderobe fra Scandiwear, som producerer og leverer alle former for arbejdstøj til branchen.

Brændstof (OK, DCC/Shell, Circle K & YX Erhverv)

DPT har sikret medlemmerne meget fordelagtige brændstofaftaler med Circle K og DCC/Shell og har også et godt samarbejde med OK og YX Erhverv.

El-ladeaftaler

DPT har indgået attraktive rabataftaler omkring opladning af el-køretøjer med Circle K og DCC/Shell

Firmakoppen (Circle K)

Køb Firmakoppen og tank ad libitum kaffe hos Circle K med en rabat på 25%.

Forsikring (Söderberg & Partners, MinTaxi)

DPT tilbyder forsikringsaftaler, der indeholder rabat og ekstradækninger uden beregning. Forsikringer kan tegnes hos Mintaxi.dk (taxivognmænd og sygepersontransport) og Söderberg & Partners (persontransport og busvognmænd).

Miljøzoner i udlandet (Green Zones)

Få gratis adgang til Green-Zones Fleet-app'en, der leverer information i realtid om miljø- og dieselforbudszoner og giver mulighed for at købe mærker direkte i app'en.

Fremvisning af spillefilm (MPLC Danmark)

Særaftale sikrer DPTs medlemmer 20% rabat MPLC Paraplylicens til offentlig visning af spillefilm.

Færger til Tyskland og Sverige (Scandlines & ForSea)

Særaftale med Scandlines og ForSea giver dig bejlelige goder ved færgerejser.

International kørsel (Bakob)

Bakob tilbyder rådgivning og hjælp med momsregistrering og vejafgift ved buskørsel i udlandet.

Køre- og hviletid (Tacho Online & Tachoweb)

DPTs aftale med TungVognsSpecialisten giver adgang til Tacho Online, der indsamler og analyserer data fra førerkort og takograf. Du kan opgradere til en pluspakke, der gør det muligt at registrere arbejdstid for chauffører og også har et medarbejdermodul, der inkluderer alle typer medarbejdere. DPT har også en aftale med ITD omkring Tachoweb, der indsamler og analyserer data fra takografen. DPT dækker medlemmernes abonnements omkostninger for de første tre køretøjer for begge løsninger.

Miljø-, arbejdsmiljø- og kvalitetscertificering (Kiwa Inspecta & Intertec)

Aftale med Kiwa Inspecta og Intertec giver certificeringer til priser, der ligger på op til 30-40% under listepriisen.

Optimering & effektivisering (Stratio, GS Group, Partex Data, Trapeze, EcoMobility, ACERcon)

Få hjælp til at optimere din dagligdag med komplette IT-løsninger, der giver dig markant effektiviseringsoptimering, tidsbesparelser og økonomisk overblik.

Partnerskabsarrangementer (Billetlugen)

Gennem partnerskabsaftale med Billetlugen får du rabatter på en række arrangementer og events.

Persondata (Lexoforms)

Lexoforms onlineløsning er tilpasset vores branche og udviklet til at opbygge og vedligeholde GDPR-dokumentation. Du får rabat på løsningen.

Reparation og skift af ruder (Sydglas)

Få 10% rabat på forruder, 5% rabat på sideruder samt gratis adgang til Sydglas' europæiske glasservicenetværk, der sikrer en fair pris på reparation og udskiftning af ruder i udlandet.

Særdigheder og spisning (Tivoli & Wallmanns i Cirkusbygningen)

Billetaftale med Tivoli og Wallmanns giver rabat på entre og arrangementer.

Syn af køretøjer (Applus Bilsyn)

Du får minimum 12,5% prisnedslag hos Applus ved syn af køretøjer.

Vejhjælp (European Breakdown Service)

Med DPT Assistance tilbyder European Break Down Service nødservice på landevejen, bugsering til nærmeste værksted og bjærgning af køretøj i forbindelse med uheld såvel nationalt som internationalt.

Reklame (Out of Home Media)

Du kan gøre brug af vores fordelagtige samarbejde med Danmarks største udbydere af busreklamer.

Finans & Bank (Nordfyns Finans, Jyske Bank/Finans)

Lav en attraktiv aftale om bank og finansiering/leasing af alle typer af køretøjer.

Køretøjer (Daimler Buses - pr. 1. okt. Hessel Bus A/S & Businvest Group)

Skal du investere i nye biler, mini-, rute- og turistbusser, kan du få vejledning og fordelagtige vilkår hos vores køretøjspartnere.

Uddannelse (UC Plus, AMU JUUL, DEKRA, AMU Transport Danmark)

DPT samarbejder med de vigtigste uddannelsesinstitutioner, der tilbyder alle former for uddannelse til medlemmerne og deres chauffører.

Bogholderi (Accountor)

I samarbejde med Accountor har vi sammensat en attraktiv digital administrationspakke til mindre og mellemstore busselskaber.

Lysdisplays (Hanover Displays)

Tilbyder lysdisplays af alle typer til DPTs medlemmer.



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

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.dansktopersontransport.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 DPTs Sektor for Taxikørsel
Torben Kirketerp
Esbjerg Taxa
Lillebæltvej 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 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 12
6360 Tinglev
Tlf. 40 34 15 89



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



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



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



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



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



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



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



Trapeze Group Europe A/S
Kontakt: Christian Erikstrup
Sommervvej 31, 4, Aarhus
Tlf. 30 55 99 67
www.trapezegroup.dk



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



EvoBus Danmark A/S
Kontakt: Søren Christensen
soren.christensen@daimler.com
Centervej 3
4600 Køge
Tlf. 56 37 00 00



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



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



UCplus
Kontakt: Erik 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



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



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



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



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



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

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

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



HAR DU STYR PÅ FORSIKRINGERNE?

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

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

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



Mobilitet

Nr. 4 / september 2023

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

Ansvarshavende
Michael Nielsen
mmn@dpt-dk.org

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

Annoncer
Vendemus ApS
Frederiksgade 45
Baghuset, 1. sal
8000 Aarhus C
Tlf. 72 22 70 80
kontakt@vendemus.dk

Oplag
1.600 stk.

Distribution
Bladkompagniet

ISSN
2596-7827

Dansk PersonTransports opfattelse udtrykkes i lederen, og hvor det i øvrigt direkte fremgår. Meninger udtrykt i andre artikler er ikke nødvendigvis Dansk PersonTransports. Eftertryk kun tilladt efter nærmere aftale.

Abonnementspriser
Årsabonnement
• Danmark kr. 275,-
inkl. moms
• Udlandet kr. 335,-
momsfrit
• Enkeltnummer kr. 50,-
pr. stk. inkl. moms
+ forsendelse.

Udgivelser
Udkommer 6 x gange årligt.
Næste udgave udkommer 23. oktober 2023.

Forsidebillede
Sydtrafik



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

Ekspert i klimaløsninger til busser



Service på bus AC anlæg og oliefyr

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

CHRISTONIK er OE-leverandør af reservedele til:

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



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

