

Mobilitet

NR. 3 · OKTOBER 2024

Bussen er rygraden i kollektiv transport s. 13

Kan ny lov true bus erhvervet? s. 22

Høj kvalitet i efterskolernes buskørsel s. 24

Taxiservice i yderområderne s. 30

TEMA
FREM TIDENS
MOBILITET

Samkørsel er en usikker vej

Kontroversielle forslag fra det regeringsnedsatte udvalg – men også positive tanker. **s. 8-17**



Skal du geares til en travl sommer?

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

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

Kontakt Hessel Bus
og hør mere om din næste bus.



HESSEL BUS

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



●● LEDER

Busbranchen er under angreb

Busserne er en grundpille i vores velfærdssamfund – hvorfor angriber regeringen dem?



Et angreb på busbranchen – det er et angreb på den danske arbejdsmarkedsmodel

Busbranchen står over for en eksistentiel trussel. Et nyt lovforslag fra transportminister Thomas Danielsen truer med at undergrave en veletableret sektor, der dagligt sikrer danskeres mobilitet. Lovforslaget vil tillade virksomheder, der ikke har buskørsel som hovedaktivitet at køre bus uden at skulle følge de samme strenge regler som de etablerede busselskaber. Det kan få vidtrækkende konsekvenser for både sikkerheden på vejene, konkurrencesituationen i branchen og for de mange tusinder af chauffører, som dagligt arbejder for at holde hjulene i gang.

Busserne spiller en central rolle i vores velfærdssamfund. Rutebusserne, som køres af private vognmænd, sikrer dagligt, at tusindvis af mennesker kan komme til og fra arbejde, skole og fritidsaktiviteter. Turistbusserne varetager ikke blot kørsel med turister, men også vigtige samfundsopgaver som togbusser, transport af skovbørnehaver og svømmehalskørsel med skolebørn. Begge typer busser er afgørende for vores samfundsinfrastruktur, og en fjernelse af de nuværende reguleringer vil underminere denne velfungerende struktur.

Hvis virksomheder uden erfaring kan tilbyde disse tjenester uden at leve op til de nuværende regler, sættes passagerernes sikkerhed på spil. Samtidig skabes der unfair konkurrence, hvor professionelle busvirksomheder risikerer at blive udkonkurreret af aktører, der ikke er underlagt de samme krav. Fjernes tilladelseskravet, risikerer vi også, at buschaufførerne ikke længere kan være sikre på at få en overenskomstmæssig løn. Det er ikke alene et angreb på busbranchen – det er et angreb på den danske arbejdsmarkedsmodel.

Transportministeren har forsvaret lovforslaget med, at det skal gøre det lettere for børnehaver og plejehjem at låne en bus. Men hvorfor skal det offentlige tage opgaver fra private vognmænd, der allerede udfører dem sikkert og professionelt? I stedet for at åbne en ladeport foreslår vi en justering af de eksisterende undtagelser, så pårørende på plejehjem kan køre med plejehjemsbussen, og museer lettere kan fremvise deres veteranbusser. Det mener vi er en meget bedre måde at løse sagen på end at sætte en hel branche under pres.

Vores forslag vil sikre tryghed og kvalitet for både passagerer og chauffører, samtidig med at vi opretholder en fair konkurrence og beskytter arbejdspladserne rundt om i lokalsamfundene. Små lokale busvirksomheder, der er en uundværlig del af vores samfund, skal ikke risikere at blive udkonkurreret af aktører, der konkurrerer uden den nødvendige erfaring og regulering. Vi opfordrer derfor politikerne til at tænke sig om en ekstra gang, før de vedtager et lovforslag, der kan få alvorlige konsekvenser.

Hos Dansk PersonTransport er vi altid klar til at gå til forhandlingsbordet med transportministeren, det politiske system og branchens øvrige aktører. Lad os nu i fællesskab finde løsninger, der bevarer og styrker en stærk og sikker persontransportbranche, der fortsat kan spille sin afgørende rolle i vores samfund – fra storbyerne til de mindste landsbyer. ■

God læselyst!

Michael Nielsen
Adm. Direktør / CEO

- s. 8 **Frivillig og ustabil service**
- s. 10 **Inspiration fra nordiske naboer**
- s. 12 **Skuffelse over snævert perspektiv**
- s. 16 **Samkørsel er en usikker løsning**

- s. 18 **Derfor er Uber velkommen i DK**
- s. 21 **Handlekraftig minister forsømte dialogen**
- s. 22 **Kan busserhvervet afvikles med ny lov om buskørsel?**
- s. 24 **Vi vil have prisen for at køre, så det skal chaufførerne også have**
- s. 26 **Ny model for kredsmøderne**
- s. 27 **Fakta**
- s. 30 **Taxi er også en vigtig service langt fra storbyerne**



FOKUS: FREMTIDENS MOBILITET

Delrapport med fokus på landdistrikter

Eksperitudvalgs første afrapportering om fremtidens kollektive mobilitet er landet. **s. 8**



Samkørsel i modsætning til kollektive værdier

Fælles kørsel kan underminere busdrift. **s. 16**



Denne gang er Uber velkommen

App-tjenesten er tilbage i Danmark. **s. 18**



Servicebevidste chauffører

Taxier spiller en vigtig rolle uden for storbyerne. **s. 30**

Det faste

De korte s. 6 + 28

Nostalghjørnet s. 32

Associerede medlemmer af DPT s. 34

Info om Dansk PersonTransport s. 35

MILJØVENLIG MOBILITET

FROGNE
- Part of the KFA Group

Next generation

Webbooking til blandet trafik



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

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

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

DE KORTE



Partybusser i København

Dansk PersonTransport ønsker at stramme reglerne for de "partybusser", som har været til debat i København pga. uansvarlig kørsel og gener for omgivelserne. Bl.a. har en artikel påvist enormt høje partikelværdier omkring nogle busser, som med stor sikkerhed betyder, at disse busser ikke er i nærheden af de gældende standarder.

DPT mener, at partybusserne skal være velkomne i alle byer – forudsat, at de lever op til de samme regler og standarder som almindelige turistbusser – fx krav om sikkerhedsseler, miljøzonerregler, partikelfiltre og Euronorm-krav.

– Busbranchen er meget opmærksom på ikke at være til gene for omgivelserne, når vi kører i byerne, og det samme ansvar gælder selvfølgelig for partybusserne. De skal operere på en måde, der tager hensyn til både byens beboere, erhvervslivet og den øvrige trafik, udtaler kommunikations- og sektorchef i Dansk Persontransport Jens Hvid Bang.

DPT tilbyder at indgå i dialog med Københavns Kommune om, hvordan vi i fællesskab kan løse udfordringerne med partybusser. Med god balance mellem en levende by og en ansvarlig busdrift. —

Husk at udskifte takografen inden nytår

Senest 31. december 2024 skal alle køretøjer, der transporterer gods eller personer internationalt, have den nyeste version af den intelligente takograf - den såkaldte G2V2.

Færdselsstyrelsen opfordrer til, at man får planlagt retrofit af den analoge eller digitale takograf i ældre køretøjer, så man ikke mister muligheden for at køre internationalt. Det kan med fordel ske i forbindelse med 2 års eftersyn af takografen.

Nogle køretøjer, der er registreret før 20. august 2023, er installeret med første version af den intelligente takograf (G2V1). Hvis køretøjet skal bruges til international transport efter 18. august 2025, skal denne udskiftes til den nye version - G2V2. —

Stjålet taxi blev fundet med GPS



Det betaler sig at have en GPS installeret i sin taxa. Og det gælder ikke kun for hurtigt at finde vej, når man selv har kunder.

I Skrydstrup i det sydlige Jylland blev en taxi stjålet en søndag nat. Lokale medier rapporterer, at nøglen sad i.

Men heldigvis sad der også en GPS i bilen. Da politiet havde fået anmeldelsen, fandt de ved hjælp af GPS'en allerede onsdag aften frem til den stjålne bil i byen Holsted ca. 40 km væk. Her kunne politiet anholde beboeren, som var en mand, de allerede kendte fra tidligere forhold. —



Rejsekort for voksne

I starten af september blev Rejsekortet åbnet som app til alle borgere, som er fyldt 18 år. Med app'en kan man uden det fysiske Rejsekort køre med bus, tog, metro og letbane overalt i Danmark pånær på Bornholm. Det er endnu ikke muligt at tjekke cykel, hund eller ekstra rejsende ind med Rejsekort-appen – men det bliver det på et senere tidspunkt. Man kan fortsat medbringe to børn under 12 år gratis på rejsen.

I Rejsekort-app'en skal man kun tjekke ind én gang, selvom man skifter undervejs. Man kan desuden få hjælp til at tjekke ud med påmindelse og "Smart check ud".

Pensionister (+67 år) samt unge mellem 18 og 25 år kan få rabat i Rejsekort som app på de samme rejser som tidligere.

Rejsekort som app bliver senere tilgængeligt for følgende grupper: Børn og unge under 18, erhverv, tjek ind af cykler, hunde og medrejsende samt personer med særlig rabat pga. handicap eller førtidspension. —

Vibeke Edelskov
salgskonsulent, OK

”Få det hele ét sted og spar tid i din arbejdsdag”

Det bedste sted at tanke AdBlue, er dér, hvor du allerede tanker din diesel. Hos OK kan du også få din strøm, dine ladeløsninger og dine smøremidler. Og jo flere produkter, jo lettere bliver din arbejdsdag.

Tal med os på 89 32 25 40 om, hvordan du får det hele – ét og samme sted.

AF: Redaktionen
FOTO: FynBus

Frivillig og ustabil service

Ekspertudvalgs første afrapportering om fremtidens kollektive mobilitet er landet.

I juni 2024 fremlagde ekspertudvalget for fremtidens kollektive mobilitet endelig sin første afrapportering, som oprindeligt skulle have været færdig ved udgangen af 2023. Efter et års arbejde præsenterede udvalget sine anbefalinger med særligt fokus på landdistrikternes transportudfordringer. Anbefalingerne blev præsenteret på Lemvig Station, hvor formand Helga Theil Thomsen og transportminister Thomas Danielsen deltog.

Anbefalingerne bar præg af en række forbehold, som, udvalget mente, krævede yderligere undersøgelser. Især i forhold til, hvordan de foreslåede løsninger ville spille sammen med den eksisterende kollektive transport, og hvordan man kunne undgå utilsigtede konsekvenser. Denne forsigtige tilgang er positiv og viser, at udvalget ønsker at undgå løsninger, der potentielt kan gøre mere skade end gavn.

Blandt de positive forslag fremhævede udvalget bus-på-bestilling, udviklingen af "transport-hubs" og forbedret busfremkommelighed. Bus-på-bestilling, hvor borgerne kan bestille en bus til et bestemt tidspunkt, er en innovativ løsning, der kan øge mobiliteten i tyndt befolkede områder og reducere proble-

met med halvtomme busser. Udviklingen af transport-hubs kan skabe bedre forbindelse mellem forskellige transportmidler, mens bedre fremkommelighed for busser kan føre til hurtigere og mere pålidelige rejsetider, som kan gøre den kollektive transport mere attraktiv for flere brugere.

Kontroversielle forslag

Men der er også udfordringer i rapporten. Landdistrikterne er blevet fremhævet som områder, hvor busser ofte kører halvtomme, og hvor infrastrukturen ikke understøtter de klassiske kollektive løsninger. Dette er dog mere korrekt en konsekvens af mange års besparelser, der hårdt har ramt netop disse områder.

Et af de mest kontroversielle forslag er at introducere frivillighedsbusser som en del af den kollektive transport.

Dette forslag er problematisk, fordi det underminerer den professionelle standard, der kendetegner kollektive transporttjenester. Erfaringer viser, at afhængighed af frivillige chauffører kan føre til ustabil service, hvor borgerne risikerer at stå uden transport, hvis en frivillig ikke kan møde op. Derudover kan det skade de professionelle

vognmænd, som udgør ryggraden i den kollektive transport.

Lignende bekymringer gælder forslaget om at integrere samkørsel og privat betalt kørsel i det kollektive udbud. Dette kan skabe et ureguleret marked, hvor private aktører, der ikke er underlagt samme regler som kommercielle vognmænd, får lov til at konkurrere. Det kan føre til en fragmentering af markedet og svække den kollektive transportsektor.

Samtidig viser erfaringer fra udlandet, at samkørsel har ringe effekt i landdistrikter med få indbyggere og i stedet kan blive en direkte konkurrent til de etablerede erhverv.

Flere af ekspertudvalgets forslag har allerede fundet vej til regeringens landdistriktsudspil, hvor der er afsat midler til både bus-på-bestilling og frivillighedsbusser.

Ekspertudvalget vil nu fortsætte sit arbejde frem mod slutningen af 2024, hvor flere anbefalinger forventes fremlagt. Dansk PersonTransport vil følge udviklingen nøje for at sikre, at fremtidens mobilitetsløsninger både er innovative, retfærdige og bæredygtige for vores medlemmer og borgerne i hele Danmark. —

AF: Carsten Gottlieb
FOTO: NHO Transport og Sveriges Bussföretag

Inspiration fra vores nordiske naboer

Udviklingen af den kollektive transport fylder meget på den politiske og strategiske dagsorden i alle de nordiske lande. Vi står alle over for de samme udfordringer med at skabe bæredygtige, effektive og tilgængelige transportløsninger, der kan sikre borgernes mobilitet fremover. Derfor har vi i Dansk PersonTransport bedt vores kollegerer fra Norge og Sverige om at dele deres erfaringer og give deres bud på, hvordan de arbejder med disse udfordringer, og hvad der fylder i deres lande.



Brug for mere finansiering og flere chauffører i Norge

Jon H. Stordrange, adm. direktør for NHO Transport (branche- og arbejdsgiverforening for norske transportselskaber)

Omkostningerne til driften af den kollektive transport er steget i de seneste år, især pga. geopolitiske forhold. Samtidig er der kamp om de offentlige midler. Det har ført til nedskæringer i udbuddet af ruter enkelte steder i landet. Chaufførmangel og rekrutteringsudfordringer betyder, at nogle afgang må indstilles, og mange chauffører må arbejde ekstra timer. Mange senior-chauffører skal erstattes i de kommende år. Buserhvervet har brug for flere gode chauffører for at få en god fremtid.

I Norge har vi en "Nasjonal Transportplan 2025-2036", hvor vi udstikker et "nullvekstmål", der skal være en ledende faktor for transporttrafikken i byområderne. Planen dækker flere vigtige formål og har følgende underafsnit om klimahensyn: Klimagassudslip, trafikø, luftforurening og støj skal reduceres gennem et effektivt forbrug af arealerne og ved, at væksten i persontransporten løses med kollektiv transport, cykling og til fods. Klimaudvalget arbejder ud fra modellen "Ungå, flytte, forbedre" for at reducere CO₂. Der er et stort potentiale i at flytte persontransporten fra bil til kollektiv transport.

Der er et misforhold mellem ambitionsniveau, økonomiske ressourcer og behov for forudsigelighed i den kommunale, kollektive transport. Mere langsigtet og tilstrækkelig finansiering er afgørende. Mange vognmandsforretninger drives med meget knappe margener, og mange busselskaber viste negative resultater i 2023. Det skal løses ved, at udbudsbetingelserne bliver

De spørgsmål, vi bad vores nordiske kollegerer besvare, var disse:

- Hvordan vil I beskrive den nuværende situation for den kollektive transport i jeres land – både i byområder og landdistrikter?
- Hvordan har passagertallene udviklet sig efter COVID-19, og er der forskel mellem by og land?
- Er der blevet taget særlige initiativer eller implementeret nye strategier for at understøtte eller erstatte den kollektive transport i landdistrikterne?
- Hvilken indsats gør I som organisation for at få flere folk til at vælge kollektiv transport især i landdistrikterne?
- Hvordan ser fremtiden ud for den kollektive transport i jeres land både i byerne og i landdistrikterne?

TEMA
FREMtidENS
MOBILITET

forbedret. Vognmændenes risiko skal reduceres, og kompensationsordninger må forbedres. Bl.a. må indeksreguleringssystemet ændres. Operatørerne er i de seneste år ikke blevet tilstrækkeligt kompenseret for de stigende energi- og renteudgifter.

Heldigvis er passagererne tilbage. I 2023 havde vi 1 % flere passagerer end i 2019. 62 % af rejserne i den kollektive transport i Norge foregår i bus.

Billetindtægterne er dog lavere end før pandemien. Det har skabt et behov for offentlig finansiering af tilbuddet.

Vi ser tendenser til at afprøve billedings- og samkørselsløsninger (fx NaboGo) hos flere af de kommunale, kollektive transportselskaber i Norge.

Tilbuddet bliver markedsført af de kollektive transportselskaber. Overordnet mener vi ikke, at det er det offentlige rolle at finansiere eller organisere, at privatpersoner kører sammen i deres egne private biler. Men vi kan se, at den slags initiativer bliver solgt ind som "billige" løsninger, der skal erstatte "den tomme" bus i landdistrikterne.

NHO Transport fører ingen målrettede kampagner for øget brug af kollektiv transport. Vores erhvervspolitiske arbejde handler primært om at forbedre rammevilkårene og konkurrenceevnen for den kollektive transport og operatørerne, eksempelvis gennem arbejde med offentlige budgetter og afbalancerede udbud. Foreningen arbejder løbende sammen med diverse myndigheder og organisationer, herunder Dansk PersonTransport.

Delemobilitet, mikromobilitet og andre mobilitetsformer vil få opmærksomhed fremover. Opståen og udbredelse af samkørselstjenester kan medføre et reduceret rutebus-tilbud og behov for hyrevogne i landdistrikterne og bynære områder.

Det bliver udfordrende at sikre et offentligt transporttilbud og uddannede chauffører i landdistrikterne. ■

Samspil mellem operatører og trafikelskaber i Sverige



Anna Grönlund, branchechef i Sveriges Bussföretag (arbejdsgiverforening for Sveriges busselskaber)

Vi ser i stigende omfang en øget samordning mellem privat og almen kollektivtrafik.

Eksempelvis, at specialkørsel og skoletrafik bliver integreret i den almene kollektive transporttjeneste. På flere måder satser man i Sverige også på forskellige modeller af tilkaldestyret transport baseret på diverse digitale hjælpemidler, da teknikken nu har åbnet for flere og større muligheder.

Passagertallet er i store dele af landet tilbage på niveau, og i nogle regioner til og med øget, i forhold til aktiviteten før pandemien. I Stockholm er der dog stadig et underskud i passagerer. En forklaring kan være, at der i Stockholm er mange med kontorarbejde, som efter pandemien i større udstrækning har fået mulighed for fjern- og hjemmearbejdsplads.

Der er en mængde positive regionale initiativer, som eksempelvis tilkaldestyret transport baseret på digitale hjælpemidler, som er blevet udviklet i nogle områder. Jeg kender ikke til eksempler på, at regionerne giver økonomisk støtte til samkørsel mellem privatpersoner.

Vi, vores medlemsvirksomheder inden for busbranchen samt landets regionale trafikelskaber og regioner har iværksat et antal kampagner, som sigter mod at få flere til at vælge den kollektive transport, også i landdistrikterne. Nationalt kører vi kampagnen #4av10, hvor vi i Sveriges Bussföretag samarbejder med Tågforetagen (brancheorganisation for tog- og jernbanebranchen, red.) og Svensk Kollektivtrafik (interesseorganisation for trafikelskaber og -myndigheder, red.) om at informere myndighederne om, hvilke beslutninger og tiltag, der er brug for, hvis vi skal kunne og ønske at rejse kollektivt (kollektivtrafikken.se), og hvor vi oplyser om gode eksempler på, hvordan man kan

få flere til at rejse kollektivt rundt i Sverige. Herunder er der flere eksempler fra landdistrikterne. Jeg vil i den sammenhæng også fremhæve de eksempler, som findes på samarbejde mellem kommerciel kollektiv transport, som expressbusser og offentlig kollektiv transport. Vi har fx en kommerciel buslinje mellem region Sörmland og Stockholm, hvor den kommercielle bustrafik indgår i et billetsamarbejde, der også omfatter den almindelige kollektive transport. Det er godt for alle rejsende, omkostningseffektivt for regionerne og positivt for vognmandsvirksomheden, som får mulighed for en øget dækning på ruten. Det er et eksempel, vi også har fremhævet i Sveriges Bussföretags rapport om "Kommerciel trafik i offentlig samarbejde".

I vores programmerklæring for #4av10 har vi opstillet de initiativer, vi ser som afgørende for den kollektive transport. Sammenfattende kan man sige, at fire faktorer har afgørende betydning: Fremkommelighed (busbaner, signalprioritering, BRT), et letforståeligt og brugervenligt billetsystem, et attraktivt og frem for alt tilstrækkeligt udbud af trafik samt at de rejsende føler sig trygge i den kollektive trafik. Hvis vi skal nå i mål med disse ting, kræver det, at vi – både vognmænd og vores offentlige kunder – værner om den kollektive transports ressourcer samt arbejder smart og tillidsfuldt sammen om at udvikle standarder og løsninger for fremtidens kollektive mobilitet. I Sverige har vi i mange år haft et formaliseret, partssammensat organ – Kollektivtrafikens Avtalskommitté – som består af busselskabernes organisationer plus udbyderne Svensk Kollektivtrafik samt Sveriges regioner og kommuner. ■

AF: Carsten Gottlieb

FOTO: Cyklistforbundet, 3F, Landdistrikternes Fællesråd, Eldre Sagen

Skuffelse over det snævre perspektiv

MOBILITET ... TEMA ... FREMTIDENS

Fremtidens mobilitet ligger mange danskere på sinde. Flere af de organisationer, som repræsenterer danskere med stor interesse i kollektiv transport, er skuffede over de meget begrænsede meldinger, som indtil videre er kommet fra det vigtige, regeringsnedsatte udvalg.

Cyklen er et godt supplement til kollektiv transport

Kenneth Øhrberg Krag, direktør for Cyklistforbundet

– Vores målsætning er at sikre, at cykling bliver en ligeværdig transportform i samfundet, og derfor er vi også glade for at se udvalgets tanker om at inddrage delecycler i tilbuddet om kollektiv transport.

Delecycler sammen med den kollektive transport vil samlet set styrke kombinationsrejsen som alternativ til bilen. Især hvis det bliver sådan, at Rejsekortet også kan bruges til delecyclerne.

– Men det er vigtigt, at borgernes egne cykler også bliver tænkt ind i løsningen – på en fleksibel og tilregnelig måde. Cykelmedtagning i togene og delvist også i busserne har været en stor succes i bl.a. København, så cyklen kan være et rigtig godt supplement i kombination med kollektiv transport.

– Jeg synes dog ikke, at udvalget ser potentialet i cyklerne ude i landdistrikterne. Cyklen er udfordret som ligeværdigt transportmiddel i landdistrikterne, og det skyldes ikke alene afstandene, men også manglende infrastrukturen med cykelstier, og vi oplever "stordrifts-ulemper," som skaber stigende afstande i mange forskellige sammenhænge ex. skolesammenlægninger.

– Det er vigtigt at indtænke cyklen som en ligeværdig komponent med andre transportformer. Det kan bringe mange borgere helt i mål.

Mere end hver 4. nye cykel i Danmark er i dag en elcykel. I Tyskland er det hver anden cykel. Hvis vi ikke bare skal lukke dele af Danmark ned, skal vi se potentialet i at inddrage cyklen som et element i vores kollektive mobilitet.



Cykelmedtagning i togene og delvist også i busserne har været en stor succes i bl.a. København, så cyklen kan være et rigtig godt supplement i kombination med kollektiv transport.

Kenneth Øhrberg Krag, direktør for Cyklistforbundet



Vi er skuffede over ekspertudvalget snævre perspektiv – delrapporten er populært sagt 'bare samkørsel og el-løbehjul.'

Jørn Hedengran (Forhandlingssekretær for turist-, taxa- og flextrafikchauffører) - 3F

Skuffelse i 3F over det snævre perspektiv

Kim Poder (Forhandlingssekretær for buschauffører), Jørn Hedengran (Forhandlingssekretær for turist-, taxa- og flextrafikchauffører) - 3F

– Vi plejer at være uenige med Dansk PersonTransport om mange ting, men når det gælder delrapporten fra regeringsudvalget om Fremtidens Mobilitet, er det nærmest utroligt, så enige vi er. Enige om at være kritiske, siger Kim Poder.

– Vi er måske endda endnu mere kritiske end DPT. Vi er skuffede over, at togekørsel helt er udeladt af det materiale, som hidtil er udsendt, og vi mener, at samkørsel i den version, som beskrives af udvalget, nærmere står i modstrid til kollektiv trafik, end det supplerer en fælles løsning, siger Jørn Hedengran, og tilføjer.

– Vi er skuffede over ekspertudvalget snævre perspektiv – delrapporten er populært sagt; 'bare samkørsel og el-løbehjul.'

De to 3F-forhandlingssekretærer beskæftiger sig med hver sin indgangsvinkel med de fagområder, der er relevante for DPT. Og de står uforstående over for en stor del af de signaler, som indtil videre er kommet fra ekspertudvalget.

– Det formål, som blev beskrevet for udvalgets arbejde, var at foreslå en løsning, der kunne dække fra Skagen til Gedser, i større såvel som små byer. Kollektiv trafik skal matche de behov, som opstår med udgangspunkt i et meget fleksibelt arbejdsmarked, men det har vi meget svært ved at se i delrapporten. Vi har også svært ved at se, at det beskrevne tilbud matcher behovet hos mennesker med sociale udfordringer og unge mennesker.

– Vi ærgrer os over, at udvalget ikke har adresseret, at den nuværende økonomisammensætning ikke duer. I 3F mener vi, at økonomien til kollektiv transport skal komme ét sted fra – fx som i Skåne, hvor regionen med succes styrer alt – og vi mener, meget tyder på, at strukturen med trafikskaber ikke er den bedste løsning fremadrettet.

Bussen er ryggraden i kollektiv transport - også i fremtiden

Steffen Damsgaard, formand for Landdistrikternes Fællesråd

– Regeringen har lovet, at den vil forbedre den kollektive mobilitet i Danmark. Det forstår vi i Landdistrikternes Fællesråd sådan, at det skal være nemmere og mere praktisk at benytte kollektiv transport, og at tilbuddet skal benyttes af flere borgere. Det må være kriterierne, hvis vi skal opfatte styrkelsen af kollektiv mobilitet som en succes.

– Jeg talte med formanden for regeringsudvalget Helga Theil Thomsen, da jeg deltog i præsentation af delrapporten på pressemødet i Lemvig, og mit indtryk var, at hun var på bølgelængde med vores udlægning af, hvordan en omorganisering af kollektiv transport kan blive en succes.

– Vi har i rådet ofte diskuteret de mange nedskæringer på kollektiv transport og de nye løsninger med flexkørsel og lignende.

Vi holder øje med idéerne om delebiler og delebusser. Måske kan det være løsningen nogle steder, og så støtter vi, at man fjerner eventuelle barrierer. Det samme gælder de nye tanker om samkørsel – hvis der er et uforløst potentiale, vil vi ikke stå i vejen.

– Vi definerer samkørsel som noget helt frivilligt, og vi ved, at det allerede fungerer mange steder. Når der er en økonomisk afregning involveret, definerer vi det som en kørselstjeneste. Det gælder fx en ordning som Nabogo. Vi er ikke modstandere af kørselstjenester, hvis de kan løse nogle af de aktuelle transportudfordringer i landdistrikterne. Men vi tror ikke på, at kørselstjenester kan løse det primære transportbehov, og vi kan høre, at det bekymrer nogle af taxivognmændene.

– Brug af kørselstjenester må ikke tage midler fra den økonomi, der driver den kollektive transport. Bussen er ryggraden i den kollektive mobilitet i landdistrikterne, og sådan bliver det også i fremtiden.



Vi er ikke modstandere af kørselstjenester, hvis de kan løse nogle af de aktuelle transportudfordringer i landdistrikterne. Men vi tror ikke på, at kørselstjenester kan løse det primære transportbehov.

Steffen Damsgaard, formand for Landdistrikternes Fællesråd

●● Ældre er glade for bybusser og rutebusser

Ældre Sagen, Seniorkonsulent Marlene Rishøj Cordes

Hos Ældre Sagen er vi optagede af, at der fortsat skal være et godt, kollektivt transporttilbud også til ældre. Både med respekt for, at ældre er lige så forskellige som alle vi andre. Og med opmærksomhed på, at mange ældre har større eller mindre handicaps, samt at ældre på folkepension ikke har ret mange penge.

Derfor er vi meget glade for bussen! Bybusser og rutebusser er et trygt, pålideligt tilbud, som er professionelt drevet, og som er forholdsvis nemt at benytte for ældre borgere. Busserne følger en køreplan, og de kører ikke kun i myldretiden. De har uddannede chauffører, og de bliver gjort rent hver dag. Af- og påstigning er forholdsvis nemt.

Når vi hører ekspertudvalget melde en masse ud om samkørsel og delecycler, bliver vi lidt bekymrede. Ikke fordi ældre ikke kører samkørsel – de er nok bedre til at arrangere privat samkørsel og tage hinanden med i bilen end de fleste andre mennesker. Vi ved, at mange ældre er gode til at tilbyde lift i dagligdagen og tage hinanden med til fælles arrangementer. Men samkørsel har sværere ved at dække ældres transportbehov til barnebarnets studentergilde eller lægebesøg.

Mange ældre er også glade for at cykle, men vi skal være opmærksomme på, at cykelture er en af de situationer, hvor flest ældre kommer til skade. Og det er langt fra alle, der bare kan begynde cykle igen

– Når vi hører om samkørsel, hører vi også digitale løsninger. Og en ensidig digital løsning er noget af det, der forringer kollektiv mobilitet allermost for ældre mennesker. Mange er bekymrede for digitale løsninger – og med god grund, fordi der er risiko for at komme i vanskeligheder hos en svindler.

– Vi synes, ekspertudvalgets udmeldinger, som forventet, bærer præg af, at de ikke må bruge flere penge, selvom kollektiv mobilitet er blevet mere omkostningstungt. De begynder i den forkerte rækkefølge med at vurdere: 'hvad kan vi få for denne pose penge?'

Opgaven burde hedde: 'Hvordan får vi flere passagerer tilbage i den kollektive trafik.' Det indgår heller ikke i beregningen, at når regionerne og kommunerne sparer på den kollektive trafik, stiger udgifterne på social- og sundhedsområderne. Det har store samfundsmæssige og individuelle konsekvenser, hvis et stigende antal ældre ikke længere kan nå frem til konsultation hos deres læge midt på dagen, eller de bliver isolerede og ensomme i landdistrikterne, fordi de ikke kan besøge venner og familie.



De begynder i den forkerte rækkefølge med at vurdere "hvad kan vi få for denne pose penge?" Opgaven burde hedde: Hvordan får vi flere passagerer tilbage i den kollektive trafik?

Marlene Rishøj Cordes, Ældre Sagen

Tag dine gæster med i BorderShop på vejen hjem fra julemarked

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



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

Scandlines



Årets vigtigste mødested for den kollektive trafik i Norden!



Spændende nyheder og miljøsmarte fremtidsløsninger!

I november er Persontrafik tilbage for fuld kraft. Denne gang i Göteborg. Her kan du opleve aktuelle og fremtidige løsninger til mere attraktive, bekvemme og miljøvenlige rejser.

Over 130 udstillere fra 20 lande er klar til at vise dig branchens vigtigste nyheder inden for køretøjer, trafikinformation, kombineret mobilitet, service, sikkerhed og meget mere. Topmoderne teknologi, smarte energiløsninger og nytænkning giver os en spændende fremtid.

Masser at se - masser at opleve!

- Spændende nyheder inden for køretøjer
- Stort fokus på elektrificering og en bæredygtig samfundsudvikling
- Seminarer og workshops
- Mange internationale nyheder
- Mingle-aften og årets branchefest

Info om udstillere, seminarer og overnatning: www.persontrafik.se

Arrangører: Svenska Mässan og Stockholmsmässan sammen med branchens førende organisationer i Sverige.



Velkommen til Nordens vigtigste event for den samlede kollektive trafik - bus, tog og taxi.

PERSON TRAFIK GÖTEBORG
5.-7. november
2024

Fri entré: Tilmeld dig på www.persontrafik.se

SVENSKA MÄSSAN
THE SWEDISH EXHIBITION & CONGRESS CENTRE

GOTHIA TOWERS

STHLMSSÄSSAN

AF: Cathrine Eriksen Fris
FOTO: Nabogo

●● Samkørsel er en usikker løsning

En overgang til samkørsel kan påvirke bussernes belægning og økonomi, hvilket vil resultere i nedlagte ruter og tabt service for dem, der stadig er afhængige af offentlig transport. Samkørsel kan være ressourcebesparende, især i de største byer, men det er vigtigt at være opmærksom på konsekvenserne, lyder det fra forsker.

En tidlig morgen. Bilen er fyldt, og en beroligende duft af frisk kaffe spreder sig. Med et tryk på startknappen sætter bilen i gang, og samtalen mellem kollegerne flyder let. Sammen kører de mod endnu en dag på arbejde.

Nuvel, samkørsel fungerer. I hvert fald i hovedtransitårer og i virksomheder med mange ansatte. Men så nemt går det ikke for alle. I tyndbefolkede områder kan udbuddet være begrænset, og usikkerheden en udfordring. Sådan lyder det fra Toke Haunstrup, der forsker i bæredygtig transport på Aalborg Universitet.

– Samkørsel er usikkert. Jeg siger ikke, at samkørsel er en dårlig idé. Men man skal være opmærksom på, hvor man giver støtte til at udbyde det.

– Selvom mange allerede praktiserer uformel samkørsel, kan formaliseringen heraf være problematisk. Især situationer, hvor rejsende skal på tværs af hovedtransitårer, vil tilgængeligheden af samkørselsmuligheder være begrænset. Det påvirker dem, der er afhængige af offentlig transport

Går ud over passagerer

Samkørsel kan rigtigt nok være et positivt skridt mod at reducere klimabelastningen fra transportsektoren og skabe mere mobilitet. Men der skal være en vis volumen af folk, der melder sig til, for at det giver mening.

– En central fordel ved samkørsel er den potentielle reduktion af biler på vejen, hvilket kan bidrage til at mindske trængslen og forbedre trafikflowet. Især i store organisationer og virksomheder, hvor mange



Jeg siger ikke, at samkørsel er en dårlig idé. Men man skal være opmærksom på, hvor man giver støtte til at udbyde det.

Toke Haunstrup, forsker i bæredygtig transport på Aalborg Universitet



skal transporteres til samme destination, har samkørsel potentiale, siger Toke Haunstrup.

Der er risici og udfordringer forbundet med samkørsel. Det kan være svært at motivere en tilstrækkelig mængde af bilister til at deltage, hvilket kan resultere i ubalance mellem udbud og efterspørgsel.

– Man vil aldrig få 100 % af bilisterne til at udbyde ture, derfor vil der mangle udbud ift. efterspørgsel. Desuden er det primært unge under uddannelse, der benytter sig af samkørsel. At de mangler i busserne, vil påvirke belægningen og skabe økonomiske konsekvenser, herunder nedlæggelse af ruter, siger Toke Haunstrup.

Hvad er kollektiv trafik?

Selvom samkørsel har potentiale, skal vi være opmærksomme på, hvor støtte og ressourcer allokeres for at sikre en bæredygtig og inkluderende transportinfrastruktur. Beparelser på busdriften, som set i Region Midtjylland med en besparelse på 41 millioner kroner i 2023, resulterer i færre busser, nedlagte ruter og reduceret service for passagerer.

– Det skaber trængsel og øger behovet for alternative løsninger som samkørsel, delebilsordninger og flexture. Men der vil altid være en restgruppe, der ikke passer ind i samkørselsmønstret, og som vi skal have en løsning til. Med mindre vi som samfund mener, at de bare selv skal klare det, siger forsker Toke Haunstrup.

– Jeg er ikke modstander af samkørsel, fordi det kan give meget god mening og være ressourcebesparende. Men vi har som samfund haft en idé om kollektiv transport som en social løsning. En idé om, at uanset om vi bor i tætbefolkede områder eller ej, så hjælper vi med transporten. Konsekvenserne vil være betydelige og ramme yderområder og ældre.

Brug for busserne

Den kollektive transport er et velfærdsgode, vi som samfund stiller til rådighed for alle, der af en eller anden grund ikke har adgang til at transportere sig selv i bil eller på cykel. Derudover har den kollektive trafik en vigtig rolle i at reducere trængslen på vejene i vores byer og på de store veje.

– Beparelserne går ud over dem, der ikke rejser med hovedstrømmene eller ikke rejser på de mest travle tidspunkter.

– Pålideligheden er stor i kollektiv transport, hvor busser og tog har faste afgang og service. Det kan man ikke være sikker på med samkørsel. Samkørsel kan være en del af løsningen, men det kræver koordinering med andre kollektive transportformer som åben kørsel eller flexkørsel, siger Toke Haunstrup

Generelt har besparelser på offentlig transport direkte indvirkning på rejsendes daglige mobilitet og adgang til pålidelig transportinfrastruktur. Derfor er det afgørende, at myndighederne finder balancen mellem økonomiske hensyn og opretholdelse af effektive og tilgængelige transporttjenester for borgere. —



Derfor er Uber velkommen tilbage i Danmark

Uber er på vej tilbage til Danmark, men denne gang under helt nye forudsætninger og i overensstemmelse med taxilovgivningen. Efter at have trukket sig fra landet i 2017, fordi man ikke ville leve op til reglerne i taxilovgivningen, vender Uber nu tilbage i samarbejde med det danske taxiselskab DRIVR.

Uber har sagt farvel til UberPop og vil denne gang operere inden for rammerne af den nuværende taxilov, der blev liberaliseret i 2018. Dette betyder, at alle Uber-chauffører i Danmark vil være uddannede og tilknyttet professionelle vognmænd, der kører under Drivr. Dermed sker Ubers tilbagekomst i overensstemmelse med den danske model.

Trine Wollenberg, vicedirektør i Dansk PersonTransport, udtaler:

– Vi har hele tiden sagt, at Uber var velkommen i Danmark, hvis de konkurrerede på lige vilkår og lever op til de regler, som alle andre skal, når de kører taxikørsel. Nu sender Uber et klart signal om, at

de er med på den. Det viser, at taxierhvervet kan fungere effektivt sammen med nye teknologiske løsninger, uden at vi går på kompromis med retfærdig konkurrence og chaufførernes arbejdsvilkår.

Samme model som andre lande i EU og Norden

Ubers nye forretningsmodel i Danmark, hvor de fungerer som en platform for et eksisterende taxiselskab, følger ligeledes den forretningsmodel, som Uber allerede har i de andre nordiske lande og i store dele af Europa: Man tilpasser sig de lokale regler og krav og indgår i samarbejde med lokale, professionelle vognmænd.

Flere politiske partier har længe udtrykt ønske om at få Uber tilbage til Danmark, og deres ønsker bliver nu imødekommet.

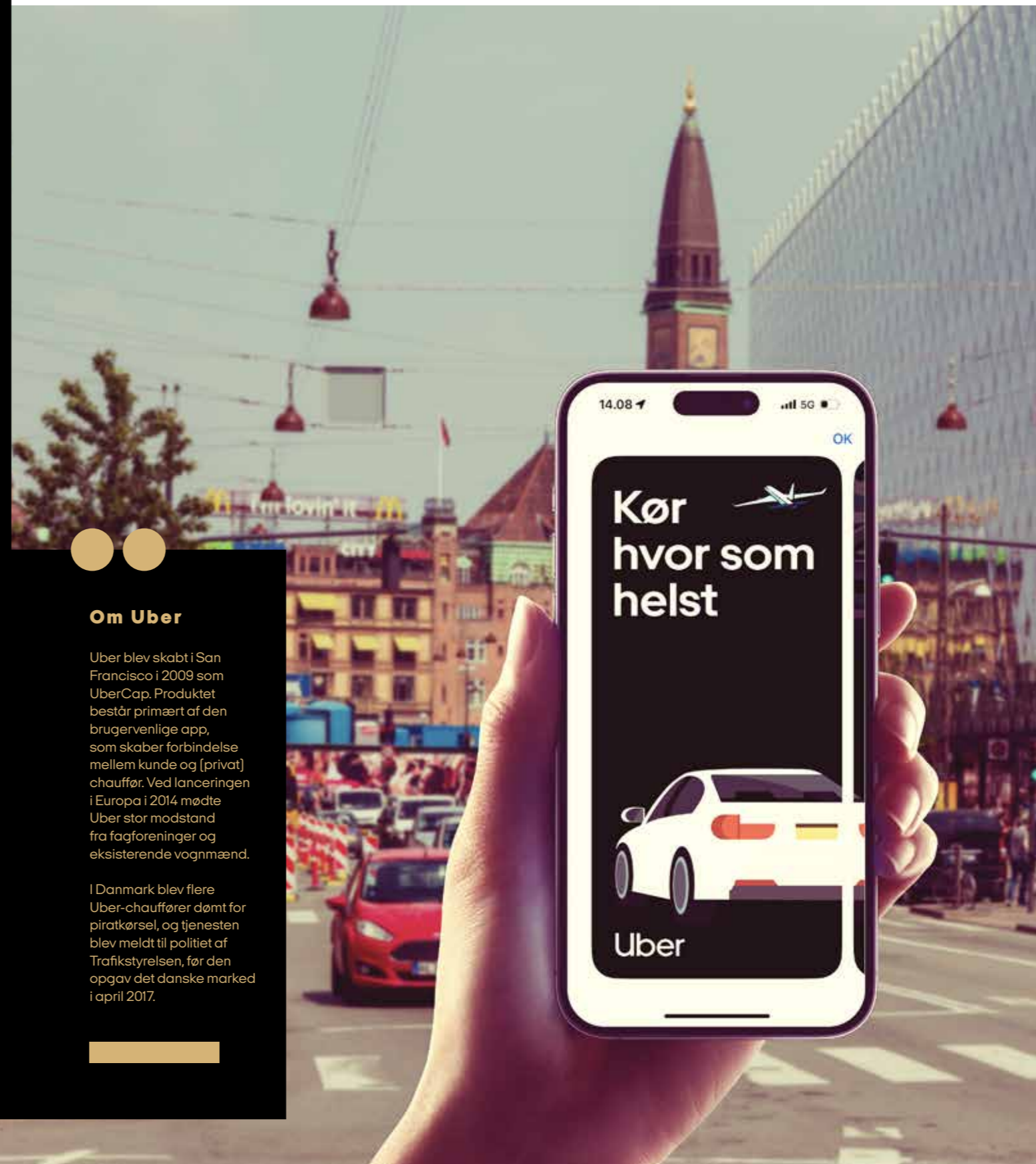
Det er samtidig en bekræftelse af, at den nuværende taxilov faktisk giver stor fleksibilitet og mulighed for nye virksomheder, og hvorfor det var vigtigt med liberaliseringen af lovgivningen i 2017.

Men med den nye model demonstrerer Uber, at de kan operere i Danmark uden at undergrave den danske model, hvilket er en markant ændring fra deres tidligere forretningsmetoder. —

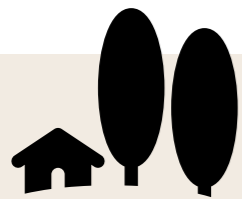
Om Uber

Uber blev skabt i San Francisco i 2009 som UberCap. Produktet består primært af den brugervenlige app, som skaber forbindelse mellem kunde og [privat] chauffør. Ved lanceringen i Europa i 2014 mødte Uber stor modstand fra fagforeninger og eksisterende vognmænd.

I Danmark blev flere Uber-chauffører dømt for piratkørsel, og tjenesten blev meldt til politiet af Trafikstyrelsen, før den opgav det danske marked i april 2017.



DE KORTE



Otte øer vil droppe taxiloven

Transportministeriet modtog tidligere i år anmodning fra Båge, Endelave, Fur, Hjarnø, Nekselø, Omø, Orø og Sejerø om at blive fritaget fra taxilovens bestemmelser. Fritagelsen blev gjort mulig af en ændring i taxiloven, som gælder 29 småøer, der ikke er bro- eller landfaste. Det er kommunen, hvorunder øen er hjemmehørende, som sender anmodningen om fritagelse.

De øvrige 25 småøer, som havde mulighed, har altså i første omgang fravalgt fritagelse fra lovgivningen.

Sammenslutningen af Danske Småøer havde også været temmelig kritisk over for lovændringen. Sammenslutningen gav i sit høringssvar i 2023 udtryk for, at lovændringen gik for vidt, fordi den gjorde det muligt, at småøerne blev 'det vilde vest', hvor private biler kunne drive taxikørsel uden sikkerhed og forsikring. Det ville samtidig undergrave muligheden for, at én af øens beboere kunne oprette og drive en helårlig taxiforretning (som i øvrigt ville få muligheden for udtagelse til at bortfalde).

Dansk PersonTransport har ligesom Danske Småøer forståelse for transportministerens hensigt, men havde ligesom Sammenslutningen advaret imod konsekvenserne af den komplette regelfritagelse i lovændringen. —

DE KORTE

Tysk grænsekontrol hen over vinteren

Midt i september indledte Tyskland en periode med grænsekontrol langs alle landets grænser – også grænsen til Danmark.

Grænsekontrollen omfatter både mobile og stationære kontrolposter. Selvom alle EU-borgere fortsat kan bevæge sig frit over grænserne, vil der være forhøjet risiko for kødannelse og forsinkelse. Derfor opfordres busselskaber, der transporterer mennesker mellem Danmark og Tyskland, til at påregne ekstra rejsetid – samt naturligvis at være ekstra omhyggelig med at have alle relevante rejsedokumenter klar til forevisning i bussen.

Den nye grænsekontrol skal efter planen fortsætte frem til marts 2025. Den er indført for at bekæmpe den såkaldte irregulære migration, som kom på dagsordenen efter et det voldsomme terrorangreb i byen Solingen tidligere i år. Her døde tre deltagere til en byfest efter knivoverfald af en afvist asylansøger. —



Før



Efter

VISUALISERING: Gehl Architects

NY PARK I KØBENHAVN: 6 buslinjer kan fortsat passere

I en periode på seks måneder kan københavnere dufte til blomsterne og græsset i Vesterbro Passage foran Tivolis hovedindgang. En midlertidig park skal fra maj til oktober 2026 gøre Hovedstaden mere grøn i netop det område, der normalt er trafikalt forbindelse mellem hovedbanegården og Rådhuspladsen. Det er beslutningen i det nye budget fra Københavns Kommune.

Der etableres et "bilfrit byrum" på den 220 meter lange strækning fra Bernstorffsgade til H.C. Andersens Boulevard, hvor der dagligt kører ca. 60 busafgange fordelt på seks buslinjer.

Nogle af borgerrepræsentationens politikere havde drømt om at omdirigere busserne ad Vesterport. Men sådan endte det ikke. Busserne kan fortsat køre ad den vante rute, så længe der benyttes elbusser på buslinjerne. —



DEBAT

AF: Carsten Gottlieb
FOTO: Transportministeriet

Handlekraftig minister forsømte dialogen



Transportminister Thomas Danielsen viser stort engagement i at udvikle transportområdet. Det må man som udgangspunkt have respekt for. Men samtidig er det uheldigt, at ministeren i sommers udsendte en omfattende samling af lovændringer på området, uden at han havde været i dialog med vejtransportbranchen.

Sommerens lovforslag "Forenkling af vejtransporten - Færre regler og styrket konkurrence", som skal styrke vejtransportbranchen, og ministerens forslag til lov om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven har fået repræsentanter fra vejtransportbranchen til at sende en henvendelse til Thomas Danielsen med en opfordring til, at branchen fremover bliver bedre inddraget i det lovforberejende arbejde.

– Vi anerkender og værdsætter dit engagement i at sikre positive udviklinger inden for transportområdet. Dog ønsker vi at udtrykke vores bekymring, i særdeleshed over at lovforslaget er blevet fremsat uden forudgående inddragelse af branchen fx gennem Vejtransportrådet, lyder det i henvendelsen.

Afsenderne er alle en del af Vejtransportrådet. Ud over Dansk Persontransports egen administrerende direktør Michael Nielsen handler det om branchedirektør Jesper Kronborg, Dansk Erhverv Transport, Jan Villadsen, gruppeformand hos 3F og Erik Østergaard, administrerende direktør hos DTL.

– Det er vores overbevisning, at tæt dialog og samarbejde med branchen, også i forbindelse med Vejtransportrådets møder, kan bidrage væsentligt til at kvalificere de beslutninger, der træffes for at styrke netop transportbranchen. Derfor vil vi gerne opfordre dig til i højere grad at gøre brug af Vejtransportrådet, som det rådgivende organ, det er, og dermed sikre, at branchen og rådet involveres i drøftelserne om relevante nye lovforslag og initiativer, før de fremsættes, uddybes det.

Vejtransportrådets dage kan være talte

De fire branchefolk udtrykker forventning om, at et tæt samarbejde mellem Transportministeriet og branchen vil styrke

hele transportsektoren og sikre bredere opbakning til de beslutninger, der træffes.

Men det er sandsynligt, at de fremover må samarbejde med ministeren uden at være dækket af Vejtransportrådets paraply. Regeringens beslutning om at skære 1.000 stillinger i den offentlige administration omfatter nemlig også en del af Transportministeriet. I den forbindelse er det blevet foreslået, at en nedlæggelse af Vejtransportrådet kan spare ca. 1,5 stilling i dette regnskab. —



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

Skræddersyede opbygninger til ethvert behov.

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

next-mobility.dk

NEXT MOBILITY solutions

Kan buserhvervet afvikles med ny lov om buskørsel?

Nyt lovforslag vil afskaffe en vigtig del af kravene til professionel buskørsel og risikerer at underminere muligheden for at drive en rentabel vognmandsvirksomhed. DPT sender sammen med 3F et alvorligt bekymringsbrev til transportminister Thomas Danielsen.

Mens det regeringsnedsatte ekspertudvalg arbejder med sine idéer til fremtidens kollektive mobilitet, er regeringen allerede i gang med at forberede lovgivningen til de forslag, vi endnu ikke kender.

Et lovforslag om ændring af lov om buskørsel, lov om godskørsel og taxiloven, som Transportministeriet sendte i høring sidst på sommeren, har bragt dybe furer i panden på Dansk Persontransport. Problemet er de foreslåede ændringer i definitionen af erhvervsmæssig buskørsel.

– Det er hele grundlaget for at have en professionel branche, som ministeren fjerner med de her ændringer.

Det er en fuldstændig afregulering af persontransporterhvervet,

siger DPTs administrerende direktør Michael Nielsen.

Opfordrer til at droppe dele af lovforslaget

Den vigtige ændring i lovforslaget handler om de tre kriterier, der i lovteksten definerer ”erhvervsmæssig personbefordring”: At kørslen sker med fremmede, for penge og som del af en virksomheds primære formål.

I dag skal blot ét af de tre kriterier være til stede for, at der er tale om erhvervsmæssig buskørsel, og det kræver en tilladelse. I det nye lovforslag skal man i stedet leve op til alle tre kriterier, før de hører under definitionen af erhvervsmæssig buskørsel.

Dermed kan enhver virksomhed fremover drive buskørsel uden at leve op til gældende regler, hvis den blot undlader at definere buskørsel som virksomhedens primære opgave.

Eksempelvis kan et diskotek drive en såkaldt partybus uden bustilladelser.

– Vi finder det afgørende, at den gældende regulering af erhvervsmæssig buskørsel bevares, da den sikrer en høj standard for trafiksikkerhed, ordentlige arbejdsvilkår og en fair konkurrence, skriver DPT og fagforeningen 3F i et fælles høringssvar, der også er sendt som åbent brev til Folketingets Transportudvalg.

Samtidig opfordres til, at de nævnte dele af lovforslaget trækkes ud eller ændres betydeligt.



Det er hele grundlaget for at have en professionel branche, som ministeren fjerner med de her ændringer. Det er en fuldstændig afregulering af persontransporterhvervet”

Administrerende direktør hos Dansk PersonTransport Michael Nielsen



Minister mener, at DPT overreagerer Transportminister Thomas Danielsen mener til besindighed. Til Altinget siger han, at man ikke skal frygte store revolutioner på området.

– Selvfølgelig kan man altid stille alle mulige tænkte og utænkte scenarier op, men jeg tror, at man skal tage dette med et gran salt, siger han.

Ministeren mener tilsyneladende, at de to store organisationer overreagerer. Han forklarer, at lovændringen blot handler om at ”fjerne den danske overimplementering af EU-reguleringen”. Desuden vil lovændringen bl.a. have den fordel, at museer fremover kan demonstrere veteranbusser for deres gæster.

Ligesom DPT og 3F har også Dansk Industri og Dansk Erhverv udtalt bekymring over lovforslaget og undren over, at branchen ikke har været inddraget i lovgivningsarbejdet. —

Komplette Spejlsystemer, Sidespejle & Spejlglas

EVZ Transmission A/S
Tilbyder et bredt sortiment af Spejlsystemer til:

- Minibusser
- Bybusser
- Landevejsbusser
- Turistbusser



Baldershøj 30
2635 Ishøj

Ring 4335 0606
evz@evz.dk

evz.dk

AF: Cathrine Eriksen Fris
FOTO: Cathrine Eriksen Fris

Vi vil have prisen for at køre, så det skal chaufførerne også have

I Horsens har DKBus et tæt samarbejde med lokalområdets efterskoler. For vognmændene Jørn Jensen og Jakob Hjerrild er det vigtigere at levere høj kvalitet til eksisterende kunder end at konkurrere på pris. De fokuserer på at sikre, at forretningen fungerer, og at chaufførerne har det godt, så alt hænger sammen på en bæredygtig måde.

Når elever fra 11 lokale efterskoler skal på udflugter, til opvisninger, sportsskammer, på brobygning og på udenlandsrejser, tager DKBus sig af transporten. Busselskabet sørger også for, at eleverne kommer nemt hjem på weekend og ferie – og tilbage til skolen, når det hele starter igen.

– Det kræver tålmodighed at køre med unge mennesker. Nogen pisser i poser, og andre kaster yoghurt op ad væggene. Det kan være udfordrende, men det er ikke så galt. Når vi starter dagen med et smil, opfører de fleste sig ordentligt, siger Jørn Jensen, der driver DKBus sammen med makkeren Jakob Hjerrild.

DKBus er efterhånden godt inde i elevernes aktiviteter og lægger en "gameplan" for hver efterskole, der beskriver kørslen. For at opfylde efterskolernes krav om fleksibilitet og punktlighed har DKBus sikret sig en sikkerhedsline ved at have ekstra busser stående – et par stykker flere, end der typisk er brug for.

– Hvis en efterskole har glemt en bestilling, kan vi være der inden for en halv time.

Samarbejdet kræver, at vi kan rykke hurtigt og altid kommer til tiden. Vi har gode folk, der kan håndtere det. Desuden har både Jørn og jeg buskørekort, så vi kan hoppe i en bus, når det brænder på, siger Jakob.



Vi har brugt rigtig meget tid på at blive gode til lige præcis efterskolekørsel, så vi har det på ryggraden. Det gør os svære at konkurrere med.

Jakob Hjerrild og Jørn Jensen, DKBus



Kvalitet frem for lavpris

Jørn og Jakob har været i branchen siden 1990 og bringer dermed mange års erfaring med sig. Samtidig har de begge en anden faglig baggrund – Jørn som mekaniker og Jakob som elektronikmekaniker. I 2011 fik de så sammen muligheden for at køre skolebørn i Odense, og de fik hurtigt brug for flere busser, end de to de var startet med.

Knap et år senere fik makkerparret deres første aftale om efterskolekørsel i hus med Danmarks næststørste efterskole, BGI Akademiet i Bjerre. Derfra gik det stærkt, og i dag er 40–50 % efterskolekørsel.

Jørn og Jakob har set vognmænd lukke, fordi de har fået fagforeninger på nakken for ikke at behandle deres medarbejdere ordentligt.

De ser derfor sig selv som atypiske i branchen, bl.a. når det kommer til at drive forretning og byde ind på opgaver.

– Vi forhandler priser, sådan at vi kan forsvare, at vores chauffører også får løn. Vi vil have prisen for at køre, så det skal vores chauffører også have, siger Jørn. Jakob tilføjer:

– Vi er ikke bange for at indrømme, at vi ikke er de billigste. Arbejdsmiljøet er en toprioritet, og hvis man ønsker en ny, ren bus med en

professionel chauffør, vil man vælge os, selvom prisen er højere. Hvis et tilbud fra en vognmand ligger under den normale timepris for en chauffør, bør man vide, at det ikke foregår legalt. Overenskomsten er der af en grund, og vi vil ikke snyde eller gå bag om ryggen på nogen, lyder det fra Jakob.

Og tror man Jakob og Jørn, så bærer deres strategi frugt:

– Vi ved, at flere har forsøgt at snuppe nogle af vores kunder – men de er altså trygge hos os. Vi har brugt rigtig meget tid på at blive gode til lige præcis efterskolekørsel, så vi har det på ryggraden. Det gør os svære at konkurrere med.

Jagter frisk blod

Chaufførerne hos DKBus har høj anciennitet, og selvom Jørn og Jakob måtte opsig næsten samtlige medarbejdere i forbindelse med COVID-19-pandemien, er alle undtagen én tilbage. Fremtiden ser lovende ud med flere opgaver i sigte, men ligesom resten af branchen savner makkerparret yngre chauffører for at sikre en fortsat optimal drift.

– Vores yngste chauffør er 50 år, og flere er over 70. For at holde forretningen kørende effektivt, har vi brug for at tiltrække yngre chauffører. Vi håber at vække interessen hos efterskoleeleverne og kører da også med en elev fra BGI's afdeling på Hjernø, der gerne vil være buschauffør. Men ellers vælger mange at gå direkte på gymnasiet, siger Jørn.

Ifølge Jakob kan man ikke bare sætte hvem som helst til opgaven med at køre med unge mennesker. Det er vigtigt, at man bruger professionelle vognmænd med de rigtige kompetencer osv.

– Vi kan ikke have nogen til at arbejde med unge, som vi ikke er 100 % sikre på, er helt reelle. Derfor har vi grundlæggende kendskab til de chauffører, vi tager ind. Vi vil gerne ansætte flere yngre chauffører, men det er svært, når det ikke vrimler med dem, og vi stiller så store krav. —

Ny flåde

Jørn Jensen og Jakob Hjerrild hviler ikke på laurbærrerne – inden udgangen af 2024 vil de i år have tilføjet syv nye busser til deres flåde.

De vælger dieselbusser, da de kan håndtere de lange ture, hvor elbusser stadig kæmper.

– Busserne er meget udskældte, men er i virkeligheden det mindst CO₂-forurenende køretøj efter en cykel.

Vi er på mange måder løsningen på forureningsproblemerne, siger Jakob Hjerrild.



KREDSMØDER: Nu i november!

Vi ser frem til at invitere alle vores medlemmer til årets kredsgeneralforsamlinger, som vi har rykket til november for at sikre, at flere kan deltage. Møderne giver en unik mulighed for at påvirke og diskutere de emner, der former vores branche og fremtid.

Kredsmøderne finder sted over tre dage:

- Kreds 1: 12. november 2024
- Kreds 2: 13. november 2024
- Kreds 3: 14. november 2024

Programmet starter kl. 16.00 med registrering og networking, efterfulgt af velkomst ved Landsformanden. Herefter vil vi rette fokus mod ladeinfrastruktur, hvor vi stiller skarpt på konkrete og praktiske løsninger. Hvordan kommer du bedst i gang? Hvilke udfordringer og erfaringer har andre vognmænd gjort sig, og hvad bør man være særligt opmærksom på? Vi inviterer energiselskaber og medlemmer med praktisk erfaring til at dele deres viden, så du er bedst muligt forberedt på de nye køretøjer og krav i branchen.

Dagen afsluttes med generalforsamling og en hyggelig middag, hvor der bliver rig mulighed for at netværke.

Stederne for møderne vil snart blive offentliggjort, så hold øje med din indbakke for flere detaljer. Husk at sætte kryds i kalenderen og vær med til at præge fremtiden for vores branche! —

Program:

- 16:00
Registrering og netværk
- 17:00
Velkomst
- 17:30
Debat: Ladeinfrastruktur
– praktiske løsninger
- 18:15
Pause
- 18:30
Generalforsamling
- 19:45
Middag
- 20:45
Slut

ÅRSMØDE 2025: SÆT KRYDS I KALENDEREN!

Vi glæder os til at invitere jer til Dansk PersonTransports årsmøde fredag den 4. april 2025, som traditionen tro afholdes i forbindelse med messen PersonTransport 2025 i Herning fra den 3. til 5. april 2025.

Igen i år vil persontransporten have sin egen udstilling på transportmessen, hvor du kan opleve de nyeste løsninger og produkter inden for branchen. Udstillingen giver dig mulighed for at møde leverandører, netværke med branchefolk og få indblik i de nyeste trends og teknologier.

Vores årsmøde finder sted om fredagen, og dagen afsluttes med en stor festaften, hvor vi fejrer branchen og dens udvikling. Det bliver en dag fuld af både faglige indsigter og festlige indslag.

Sæt allerede nu kryds i kalenderen, så du kan deltage i både årsmødet, udstillingen og det store branchearrangement! —



God start for ny terminal i hovedstaden

AF: Redaktionen

Københavns nye busterminal på Dybbølsbro åbnede 6. juni.

Movia står for driften af busterminalen på Dybbølsbro, hvor seks forskellige busselskaber benytter faciliteterne.

Frem til udgangen af august havde Movia personale til stede på de 15 perroner for at lette passagerernes overgang til den nye terminal.

– Medarbejderne fik positive tilkendegivelser fra passagerer om de forbedrede forhold sammenlignet med tidligere på Ingerslevsgade. Der har ikke været nævneværdige driftsmæssige udfordringer. Både passagerer og chauffører har hurtig

tigt lært terminalen at kende, forklarer Movias driftschef, Lars Thiesson.

Nogle af de 42 registrerede kundehenvendelser handlede om at finde vej – altså hvordan man f.eks. kommer til busterminalen med kollektiv transport, på cykel, på gåben.

– Det har vi lyttet til og opdateret kortet på busterminal.dk med relevant info.

Desuden er Københavns Busterminal at finde på diverse online kort som f.eks. Google Maps, siger Lars Thiesson. —



Tal på busterminalen

13.600 busser

har ca. været igennem terminalen fra åbningen i juni og frem til deadline for denne udgivelse midt i september.

148 busser

busser passerer i gennemsnit hver dag

200 busser

passerer på de travleste dage [fredag og søndag]

Udpræget tryghed i, at busserne har faste perroner

Senior Operations Manager Allan Klose Bak fortæller, at Flixbus stort set har haft problemfri drift på den nye busterminal på Carsten Nieburhsgade.

– Løsningen med faste perroner, da IT-delen ikke blev driftklar, har for Flixbus virket optimalt, og gør det stadig. Denne lavpraktiske løsning gør, at både passagerer og chauffører har nemt ved at orientere sig, og der er en udpræget tryghed i, at busserne altid holder de samme steder.

– Faktisk er der en lille bekymring om, når IT-systemet går i luften sidst på året, og busserne bliver spredt over hele terminalen, så man den ene dag skal rejse fra perron 2 og den næste fra perron 9.

– Generelt har samarbejdet med Movia og de øvrige operatører været godt under hele forløbet. Vi har hørt om tre overordnede ankepunkter. Det ene, at trafiksignalet ved udkørsel var langsomt til at give chaufførerne grønt, er rettet. Det andet er, at selve indkørslen til terminalen mangler skiltning, så vi ser af og til nye chauffører misse indkørslen. Movia er informeret om dette og har indledt dialog med kommunen. Endelig oplever chaufførerne udfordringer med deres køretid, fordi de ikke kan afholde køre- og hviletidspause på selve terminalen. —

DE KORTE



Utryghed i finske taxier

Der var syn for sagen, da taxiorganisationerne fra de fem nordiske lande i september var samlet til det årlige møde. Vært for mødet var det finske taxiforbund Suomen Taksiliitto, og blandt de aktuelle emner til drøftelse på mødet var reguleringen af taxierhvervet i Norden.

I Finland har man gennemført en meget vidtgående liberalisering af taxierhvervet, så deltagerne fra Island, Sverige, Norge og Danmark blev inviteret med hen til hovedbanegården, hvor der mødte dem et trist syn. Lange rækker af gamle dieseltaxier, mange uden skiltning og chauffører uden uniform.

Direktøren for det finske taxiforbund kunne berette, at det bestemt ikke er et taximarked, hun er stolt af. Hun har mødt mange rapporter om kunder, der bliver snydt med prisen og i det hele taget er utrygge ved at køre i en hyrevogn uden kontrolstyr.

Norges Taxiforbund kender dette billede alt for godt efter en liberalisering af det norske taxierhverv, som gik for vidt. Derfor er man i Norge i gang med at indføre nye regler, som giver ekstra kontrol. I øvrigt med en stor grad af inspiration fra de danske regler for taxikørsel.

– Det er meget værdifuldt at mødes på tværs af de skandinaviske grænser og udveksle erfaringer, siger sektorchef hos DPT Trine Wollenberg.

Andre emner på dagsordenen i Finland var den grønne omstilling og det nye Europa-Parlaments prioriteter. —

●● DE KORTE

Taxikørsel uden ansvarsforsikring

Brancheorganisationen Forsikring og Pension slår fast, at en almindelig ansvarsforsikring ikke er dækkende, hvis du bruger en privat bil til at køre passagerer mod betaling.

Sagen er relevant, efter Transportministeriet har sendt den nye lovtekst i høring, som skal gøre det muligt at undtage privatbiler på småøer fra taxiloven, hvis der ikke er en taxivognmand på øen i forvejen.

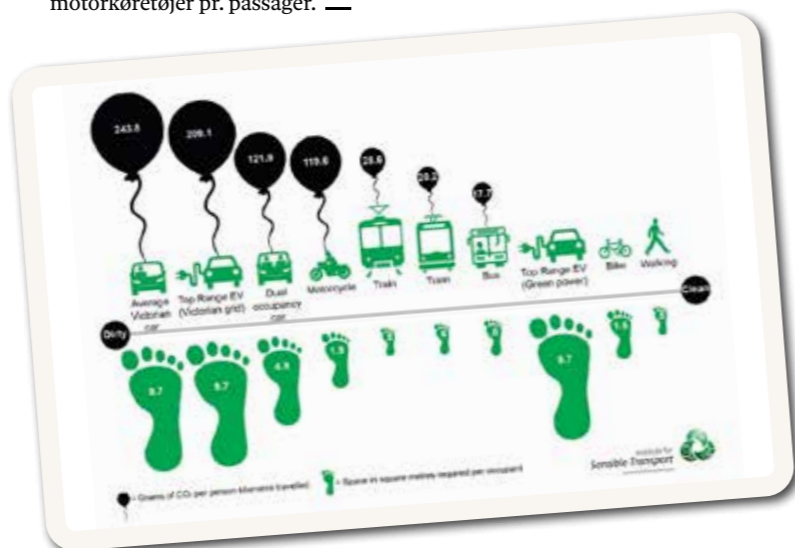
Forsikring og Pension advarer imod den fremsendte lovtekst: "Som vi tidligere har gjort opmærksom på, dækker bilens ansvarsforsikring ikke, når bilen bruges til erhvervmæssig personbefordring. Det er vores klare overbevisning, at kørsel med andre mod betaling må sidestilles med erhvervmæssig personbefordring," lyder høringssvaret.

Svaret fra forsikringssekskabernes brancheorganisation kommer ikke bag på Dansk PersonTransport. Da problematikken var fremme i forbindelse med Ubers første kørsler på dansk grund, lød en tilsvarende vurdering fra forsikringssekskabernes. —

BUSSERNE FYLDER MEGET LIDT I KLIMAREGNSKABET

I en nylig rapport fra Norges vejevæsen om trafikanters klimaaftryk tager busserne atter en meget fornem plads med noget af det laveste CO₂-udslip og arealbrug pr. passager.

Også i Danmark står busserne for det laveste CO₂-udslip af alle motorkøretøjer pr. passager. —



Grafikken viser CO₂-udledning og arealforbrug for alle byens transportmidler. Bemærk bussens fine placering. Kilde: Institute for Sensible Transport

SPAR BRÆNDSTOF..!

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



OLIEFYR:

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

HYBRID:

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

EL:

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

strocco

MOBILE HEATING SOLUTIONS

Strocco ApS · Energivej 3 · 6800 Varde

Tlf. 8696 1066 · Email: info@strocco.dk · www.strocco.dk

VELKOMMEN TIL FÆRGEKROEN HADSUND



Her på kroen har vi gode erfaringer med at være vært for selskaber, der kommer rundt i landet med bus. Det er fx jer i foreninger, på institutioner eller plejehjem, som vil ud og få gode oplevelser under huden.

Vi byder indenfor i vores gamle kro, viser gerne rundt og fortæller historien om, hvordan det hele startede. Med udsigt til Mariager Fjord serverer vi fx en klassisk wiener Schnitzel, et stjerneskud, Mariagerfjord Æl eller kaffe og kage.

Vi kommer også gerne med forslag til oplevelser i nærheden, hvor turen kan gå hen efterfølgende.

Vi kan rumme op til 110 personer i vores Panorama restaurant og op til 60 personer i Fjardstuen. Vores dejlige kro er handicapvenlig med brede døre og en rampe udendørs til kørestole og rullatorer.

Hos os er I som gæster altid i fokus og vi sammensætter menu lige efter jeres ønske, men I kan sige inspiration til en menu på vores hjemmeside www.faergekroen-hadsund.dk/busselskaber.

Vi glæder os til at byde Jer velkommen på vores hyggelige kro. Kontakt os for en uforpligtelig samtale på telefon: 98571301, på mail: info@faergekroen-hadsund.dk eller via vores hjemmeside, som I kan finde via nedenstående QR-kode.



EASY@TOUR



Branchesoftware til turistvognmænd

Digitaliser din hverdag – spar tid og penge

Interesseret i Easy@Tour?

For yderligere information kontakt Steen Baggersgaard på tlf. 70201548

www.partex.dk



FROKOSTANRETNING

Fiskefilet, mørbradbøf & surt
159,00 KR.

QUICK LUNCH

Røget laks, mørbradbøf & ost
169,00 KR.

STEGT FLÆSK

Ad Libitum
169,00 KR.



Vester Voldgade 88
København
Tlf. 33 11 75 87

*Obs. chauffør og guide spiser gratis

AF: Carsten Gottlieb
FOTO: Dantaxi og privat

Taxi er også en vigtig service langt fra storbyerne

De mindre vognmænd løser en bred vifte af opgaver i den tyndt befolkede del af landet. For nogle er den offentlige specialkørsel afgørende for forretningen, mens andre helt undgår den type ture.



Vi er servicebevidste – og kører mange specialture

Vognmand Ahmad Mohammad Salman, Holbæk

Det er vigtigt, at vi som taxichauffører er bevidste om, at vi er et serviceerhverv. Vi gør vores bedste for, at alle kommer frem til tiden til det sted, de ønsker. Mange har virkelig brug for vores hjælp, når deres familie ikke lige kan træde til. Så har de os, og vi kan gøre en forskel.

Samtidig ved vi udmærket godt, hvordan kunderne har det med taxipriser. Vi er klar over, at de på mange måder prøver at undgå taxikørsel. Men vi er den hurtigste hjælp, når de har brug for os. Her i området skal vi gerne være fremme på 10 minutter, og vi kan løse deres transportproblem.

Det er dog ikke nok, at vi er servicebevidste. Vi er nødt til at indgå i en række forskellige samarbejder for at få det hele til at hænge sammen.

Vi kører vejassistance og sygetransport for Falck, når de har behov for ekstra hjælp, og vi byder ind på en del af de flexture, som hører under Dantaxi. Der er også en del kørsel for DSB, når der er forsinkelser. Så kører vi passagererne ud til de byer, som ikke er dækket af kollektiv transport på det givne tidspunkt. Især i weekenderne, hvor tog- og busservice er meget begrænset her i landdistrikterne, kan vi have mange af den slags ture.

Jeg har kun én bil, og det er jeg godt tilfreds med. I de seneste tre år har jeg været hos Dantaxi, og det giver mig adgang til en hel del af de serviceture, som er vigtige for min forretning.



Vi dækker et meget stort område – også med flex

Vognmand Lars Kjeldtoft, Thisted

Jeg har kørt taxi i mange år her i Thisted, og rigtig meget har ændret sig, siden jeg startede på centralen i 1994 og som chauffør i 1997. I dag er alle 'landvognmændene' forsvundet, så vi dækker et meget stort område, hvor man nogle gange kører 25 km for at hente en passager til 80 kroner. Det hænger ikke altid sammen.

Jeg vil tro, at måske 70 % af mine to bilers kørsel er special/ skolekørsel og flexkørsel. Især har vi meget specialkørsel, fordi Dantaxi har vundet et udbud hos Thisted Kommune.

Der er ca. 100 specialelever fordelt på to institutioner her i kommunen.

Tidligere havde vi meget kørsel for de brune værtshuse. Men prøv at se foran sådan et værtshus en almindelig formiddag – der er fyldt med el-scootere, så der får vi ikke nogen ture. Før i tiden havde vi også mange kørsler med dagplejemødre, som kørte børnene ind til en legestue sammen med andre dagplejebørn. I dag kører dagplejemoren med ungerne spændt fast i kassen foran sin elcykel – og det kan jeg egentlig også godt forstå.

På mange af de ture, som vi kørte for nogle år siden, har vi også fået hård konkurrence fra flexkørsel. Men jeg kører jo selv nogle af de flexture for Nordjyllands Trafikselskab, så det er også bare en del af udviklingen.

Turismen her i området giver ikke så mange ture, for de fleste har egen bil med. Men vi kører af og til med dem, jeg kalder vandrerne. De har parkeret deres køretøj i den ene ende af Nationalpark Thy, og når de har vandret hele vejen igennem, har de brug for et lift tilbage til deres bil.

I en by som Thisted er det godt, at taxivognmændene kan køre på faste aftaler hos kommunen og med flex. Det betyder, at vi kan opretholde 15 biler inde i byen til at betjene ca. 12.000 borgere.



Nogle aftener er jeg måske eneste taxi på Falster

Vognmand Mette Larsen Vang, Sakskøbing

I vores del af landet dækker vi jo et kæmpestort område, og der er ofte lange fremkørsler til ture, som ikke er lange nok til at dække udgiften. Men selvom vi nogle gange taber penge på den enkelte tur, må vi bare sige, at det er en del af gamet.

Jeg kører ud fra Nykøbing Falster – det gør alle taxier på Falster. Vi er udfordret af, at kommunen har udliciteret al specialkørsel og skolekørsel til en enkelt stor vognmand, og vi er udfordret af, at flexture ikke kan betale sig for os. Der er for lidt penge i det pga. den måde, flexkørsel bliver afregnet i antal km.

Så jeg har valgt at køre aften/nat, fordi jeg kunne høre på de andre vognmænd, at de kun ønsker at køre i dagtimerne. Men jeg gider ikke holde som nummer 10 i køen ved banegården i dagtimerne. Jeg kører frem til klokken 2, fordi det er et tidspunkt, hvor det sidste tog kommer til Nykøbing. Nogle aftener er min taxi måske den eneste på vejen. Fra klokken 2 til 6 er der ingen hyrevogne her i området. Det ved folk godt.

Når jeg kører om aftenen, kan der være nogle gode lange ture – men man kører altid retur med tom vogn, for alle ture starter i Nykøbing. Alle mine ture er spontane, fordi jeg ikke har adgang til den type kørsel, som kan planlægges.

Vi er en del plaget af pirattaxier hernede, og det kan være svært at få politiet til at gøre noget ved det. Jeg tog fat i DPT, da jeg blev opmærksom på en piratchauffør, som lånte sine biler hos en vognmand. Da var Trine Wollenberg en god hjælp, og Færdselsstyrelsen gik ind i sagen.

Selvom forholdene er besværlige hernede, er jeg ikke den, der klager. Jeg laver fornuftige penge, og jeg har for nylig ansat en chauffør, så vi kan deles om bilen. Han er Falsters bedste taxichauffør, så jeg greb chancen for at få ham over i min bil, da det blev muligt.

Hvis der skulle være flere taxier på Falster, kunne man gøre flere ting. Man kunne ændre afregningen på flexkørsel, så det kunne give overskud. Og kommunen kunne dele mere ud af alle sine ture til taxivognmændene. Så ville der måske komme flere små vognmænd, som så også kunne tage deres børn i weekenden, hvor kunderne ofte klager over, at der mangler hyrevogne.

Flybus Aarhus-Tirstrup



1

Indenrigsflyvningen Aarhus-København anvendte Rye Flyveplads, da den begyndte i 1938. Under besættelsen forbød tyskerne ruten, bortset fra i en vintermåned i 1942, hvor Storebæltsfærgerne måtte indstille grundet tyk is.

Foruden Rye Flyveplads havde Aarhus den af briterne bestilte Kirstinesminde Flyveplads og den tyskanlagte Tirstrup Flyveplads på hånden, men da kun Tirstrup nu blev fundet egnet som civil lufthavn, blev Tirstrup midlertidigt udpeget som Aarhus Lufthavn, indtil man kunne anlægge en ny flyveplads nærmere på "Smilets By". Det er dog ikke sket endnu.

Allerede i september 1946 åbnede indenrigsflyvningen til København med DSB-rutebil fra lufthavnen ind til Aarhus.

I 1958 ville SAS forbedre busbetjeningen af lufthavnen og søgte derfor koncession på nogle lufthavnsruter, bl.a. Herning-Silkeborg-Aarhus-Tirstrup, men her fik man afslag. DSB fik dermed lov til at beholde ruten dengang, men i 1981 etablerede Aarhus Amt sin trafikafdeling, der overtog ruten, men fortsat med DSB som entreprenør.

I 1985 indsatte DSB i samarbejde med SAS og Aarhus Amt dedikerede lufthavnsbusser på ruten, og i 1991 kom busserne i totalreklame for SAS. Det varede dog kun til år 2000, hvor Aarhus Amt indførte blå kontrastfarve på sine regionalbusser, herunder også på busserne til Aarhus Lufthavn dog med teksten 'Flybus' på siderne.

Nu er busserne dekoreret med flysymboler på siderne, og de kører ikke efter fast køreplan, men når der er fly at betjene. —

1. Allerede da Tirstrup Flyveplads åbnede som civil lufthavn, etablerede DSB rutebilforbindelse til Aarhus Centrum.

2. I 1985 opgraderede DSB og Aarhus Amt ruten med specialindrettede lufthavnsbusser indrettet med bl.a. mere behagelige stole og indvendige bagagehylde.

3. I 1990 fik busserne hvid SAS-totalreklame. Man så med bekymring på den kommende faste storebæltsforbindelse og skærpede derfor sin markedsføring.

4. I 2000 skulle busserne være Aarhus Amt-blå. Man tilføjede dog teksten "Flybus" på busserne, så de var nemmere at genkende fra de andre regionalbusser.



2



3



4

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



Kortet der holder dig godt kørende

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

Med Shell Card får du altid:

Attraktive priser

En individuel aftale med konkurrencedygtige priser på brændstof og AdBlue

Nem administration

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

Én samlet faktura

Uanset hvilke stationer du tanker på

Og du har mulighed for at vælge:

Shell GTL Fuel

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

Shell vejskatboks (EETS)

Alle dine vejafgiftsbetalinger samles ét sted og faktureres i danske kroner

Kontakt os

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

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

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



Shell Licensee



VBI Group ApS
Kontakt: Dan B. Pedersen
Kongensgade 38
8070 Christiansfeld
Tlf. 74 56 13 26



Dekra Sydjylland A/S
Kontakt: Christian Burkal Jørgensen
Arnfredsvej 8
6600 Vejen
Tlf. 70 60 65 00



OK A.M.B.A.
Kontaktperson: Søren Graversen
Åhave Parkvej 11
8260 Viby J
Tlf. 89 32 25 40



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



Söderberg og Partners
Kontakt: Pelle Bo Jensen
DTC Torvet 24, 1.sal
7100 Vejle
Tlf. 92 44 11 00
www.soderbergpartners.dk



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



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



Scandlines Danmark ApS
Havneholmen 25, 8. sal
1561 København V
Henrik Green Jensen: Tlf. 21 18 91 77
Henrik.Green.Jensen@scandlines.com
www.scandlines.dk/bus



Jyske Bank/Finans
Kontakt: Michael Jensen
Kastaniehøjvej 2
8600 Silkeborg
Tlf. 89 89 42 10



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



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



voyagerr
Kontakt: Christian Erikstrup
Sommervej 31D, 4
8210 Aarhus V
Tlf. 30 55 99 67
www.voyagerr.com



ACERcon a/s
Kontakt: Claus Henriksen
Magnoliavej 10
5250 Odense
claus@acercon.dk
Tlf. 66 17 54 86
www.acercon.dk



Intertek DIC A/S
Buen 12,2., 6000 Kolding
Hovednr: 7572 6611
Tine Harrekilde: Tlf. 5115 8382
www.intertek.dk



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



Partex Gruppen ApS
Kontakt: Steen Baggersgaard
Bogøvej 5
8382 Hinnerup
Tlf. 70 20 15 48
www.partex.dk



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



Uno-X Mobility Danmark A/S
Kontakt: Steffen Jack Mølgaard
Buddingevej 195
2860 Søborg
Tlf. 29 12 03 12
www.unoxmobility.dk



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



UCplus A/S
Kontakt: Camilla Kaare Nielsen
erp@ucplus.dk
Mileparken 12A, Skovlunde
Tlf. 20 81 00 20
www.ucplus.dk



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



Finn Frogne A/S
Ishøj Søndergade 19
2635 Ishøj
Kaare Frogne: Tlf. 43 32 77 33
kfa@frogne.dk
www.frogne.dk



Accountor Danmark A/S
Kontakt: Karsten Heiselberg
karsten.heiselberg@accountor.dk
Herlev Hovedgade 195
2730 Herlev
Tlf. 44 34 50 00
www.accountor.com/da/denmark



JUUL Danmark
Kontakt: Sanne Hoffmann
sah@juuldanmark.dk
Abildgårdsvej 14
4000 Roskilde
Tlf. 39 39 12 81
www.amujuul.dk



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



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



EcoMobility APS
Kontakt: Peter Larsson
plar@ecomobility.com
Livøvej 23, Viborg
Tlf. 70 20 06 98
https://ecomobility.com/da/



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



Dansk Busglas ApS
Gammel Køge Landevej 135
2500 Valby
Christian Kremser: Tlf. 70 55 55 60
christian.kremser@busglas.dk
www.busglas.dk

Har du styr på forsikringerne?

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

Kontakt:

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

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



Kom i kontakt med det danske Bus- og taxifolk

Kontakt FrontMedia:

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

Jan Byskou
jan@frontmedia.dk
22 76 70 81



Dansk PersonTransport

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

Sekretariatet

Nørre Farimagsgade 11, 3 tv.
1364 København K
Tlf. 70 22 70 99
www.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

Alexander Höilund
Erhvervspolitisk konsulent
aho@dpt-dk.org

Jeannette Lohse
Administrativ medarbejder
jlo@dpt-dk.org

Camilla Heering Elong
Juniorkonsulent
che@dpt-dk.org

Hovedbestyrelse

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

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

Næstformand for Sektor for Offentlig Kørsel
Kenny Thygesen
Terndrup Taxa & Turistbusser
Industrivej 4
9575 Terndrup
Kenny@terndruptaxa.dk

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

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

Formand for DPT's Sektor for Taxikørsel
Torben Kirketerp
Esbjerg Taxa
Lillebælsvej 10
6715 Esbjerg
torben@esbjergtaxa.dk

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

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

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

Udgiver



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

Ansvarshavende
Michael Nielsen
mmn@dpt-dk.org

Layout og tryk

New Beginning ApS
Spinderihallerne
Spinderigade 11, Studio K12
7100 Vejle
Tlf. 75 84 12 00
newbeginning.dk

Annoncer
FrontMedia
Gammel Strandvej 16
2990 Nivå
Tlf. 48 22 44 50
www.frontmedia.dk

Oplag

1.600 stk.

Distribution
Bladkompagniet

ISSN
2596-7827

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

Abonnementspriser

- Årsabonnement
- Danmark kr. 275,- inkl. moms
- Udlandet kr. 335,- momsfr
- Enkeltnumre kr. 50,- pr. stk. inkl. moms + forsendelse.

Udgivelser
Udkommer 4 gange årligt. Næste udgave udkommer 2. december 2024.

Forsidebillede
Movia / Ulrik Jantzen



Neoplan Skyliner L

Euro 6 ■ Pass: 79+1+1
1. reg. 2019 ■ Km: 835.370
Ny motor ved 806.881 km.
- kørt ca. 30.000 km
Nyt indtræk, ESB, toilet, klima osv.

Pris: 2.200.000 kr.



Ring & hør nærmere: Svend Pedersen tlf.: 4017 4791

Jylland/Fyn - Leif Brændekilde tlf.: 4035 9308 ■ Sjælland - Mark Petersen tlf.: 4020 3680



**CHRISTIANSFELD
AUTOPOLSTRING**

Alt i ompolstring

Sæder - Loft - Sider - Gulvtæppe - Gardiner



Ompolstring & rep. af polster
i alle typer & mærker af busser,
fra enkelt elementer til hele indretningen.

Biler, både, campingvogne mm. - 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
- Komplet eller del-opbygning
- Kundetilpassede løsninger
- Levering i hele landet

Hvordan skal din bus indrettes?

Ring til en uforpligtende snak

Tlf. 74 56 13 26

