



# TRANSPORTENS UDVIKLINGSFOND

Et samarbejde mellem 3F og ATL



## 30 år med udvikling og uddannelse

Historien bag fonden ● 25.000 unge til roadshow ● Sund mad redder liv

**JUBILÆUMSMAGASIN**





52

Job i Transportkampagnen har stadig fart på

”

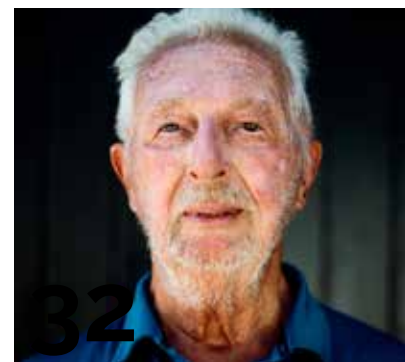
Fra at være en branche af selvlærte var vi på vej ud i Europa. Transporten åbnede sig mere og mere op og blev mere og mere international. Og skulle man klare sig i konkurrencen, blev man nødt til at satse mere på uddannelse.

POUL JUELSBJERG

SIDE 10

### 30 Spil-succes

Transportspillet Cargo Dynasty er danmarkshistoriens mest ambitiøse – og dyreste – computerspil.



### 8 Manden bag TU

Poul Juelsbjerg fik i sin tid idéen til fonden. Han mener, at uddannelse er den eneste frem for branchen.

### 22 Grønt er godt

Flere omfattende sundhedsprojekter blev en øjenåbner for transportbranchen. Sund mad kan nemlig være med til at rede liv.



### 12 Simulator-hjælp

En tur i lastbilsimulatoren har gjort tusindvis af chauffører bedre til deres job.



Et år bag rattet i Canada

### KOLOFON

**Ansvarshavende redaktør**  
Kim René Busch

**Redaktion:**  
Anna Keemink og Johan Lyngholm-Bjerge, Wunderkind Media

**Foto:**  
Magnus Købke, Sophia Lydolph, Claus Bech, Brian Rasmussen og Shutterstock.

**Layout:**  
Wunderkind Media

**Tryk:**  
Merco Print

## INITIATIV, VISION OG MOD

I år er det 30 år siden Transportens Udviklingsfond så dagens lys i 1989. SID (det nuværende 3F, red.) og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening (det nuværende ATL, red.) stiftede fonden – dengang under navnet TransportSektorens Uddannelsesfond, TSU.

Vores jubilæumstidsskrift vil give dig en indsigt i noget at alt det, fonden har beskæftiget sig med gennem årene. Forhåbentlig bliver du meget klogere på de initiativer, fondens bestyrelse har sat i gang de sidste 30 år. Jeg er personligt stolt over, at fonden i sin levetid har lavet mange både innovative og fremtidsorienterede projekter. Fondens bl.a. støttet udvikling af apps, uddannelsesprogrammer mv., som alt sammen har været til gavn for branchen – nogle gange primært for arbejdsgivere og nogle gange med medarbejderne for øje.

Blandt de mest interessante projekter, fonden har søsat, er i min optik lastbilsimulatorerne – både de stationære og de mobile – som har været til gavn for arbejdsgivere, for lønmodtagere og for samfundet. Vores forgængere var modige og visionære. De turde satse på en udvikling, som ikke mange andre – om nogen overhovedet – tidligere havde turdet satse på. Effektiviteten af lastbilsimulatorerne blev hurtigt kendt, og samtidig med at simulatorcentret uddannede, blev muligheden for at benytte lastbilsimula-

tor en del af lovgivningen. Det var sikkerhedsmæssigt og miljømæssigt en meget stor bedrift.

Et andet projekt, der står særligt tydeligt i min erindring, er vores uddannelsesspil Cargo Dynasty, som er et fantastisk projekt til gavn for hele branchen. Spillet udfordrer, underviser og giver de unge (og måske de ældre) en indsigt i transportbranchens mange facetter. Det giver spillerne et indblik i, hvad transportbranchen er for en størrelse.

Mens du læser, kører der en stor, flot og avanceret lastbil rundt med en simulator og besøger folkeskoler, efterskoler mm. som en del af det meget store projekt, fonden igangsat sammen med Godstransportområdets Uddannelses- og Udviklingsfond (GUU), der er forankret i Transportoverenskomsten i DTL's arbejdsgiverforening. Et rekrutteringsprojekt, der kører i fællesskab, da hele branchen får glæde af initiativet.

Fremtiden var i går. Fondens vil derfor også fremadrettet gøre alt, der står i vores magt, for at imødekomme de nye udfordringer på en sådan måde, at det er til gavn for hele branchen.

Har du et godt forslag eller en idé til, hvad du synes, vi skal arbejde med, så fat endelig pennen, og skriv til os.

Rigtig god læselyst.

Kim René Busch



# DET HELE BEGYNDTE MED EN ØL OG EN BITTER

1. maj 2019 kunne Transportens Udviklingsfond fejre 30-års jubilæum. Her får du historien om, hvordan det hele startede.

AF JOHAN LYNGHOLM-BJERGE

**H**vordan skyller man bedst en historisk uddannelsesaftale ned? Naturligvis med en kold øl og en sidevogn.

Det var i hvert fald tilfældet, da SID (det nuværende 3F, red.) og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening (det nuværende ATL, red.) i 1989 stiftede Transportens Udviklingsfond – dengang under navnet TransportSektorens Uddannelsesfond, TSU.

Arbejdsgiverforeningens daværende direktør, Poul Juelsbjerg, var initiativtager til fonden og husker tydeligt, hvordan aftalen om fonden kom i stand.

»Indgangen til fonden var et ønske fra både forbundets (SID) og vores side om, at vi gerne ville gøre mere for uddannelse i branchen, men vi manglede penge til at finansiere projekter,« fortæller Poul Juelsbjerg, der blandt andet var inspireret af udviklingen i Holland og Frankrig, hvor man havde stor succes med at satse på uddannelse i transportbranchen.

## DRISTIGE FORHANDLINGER

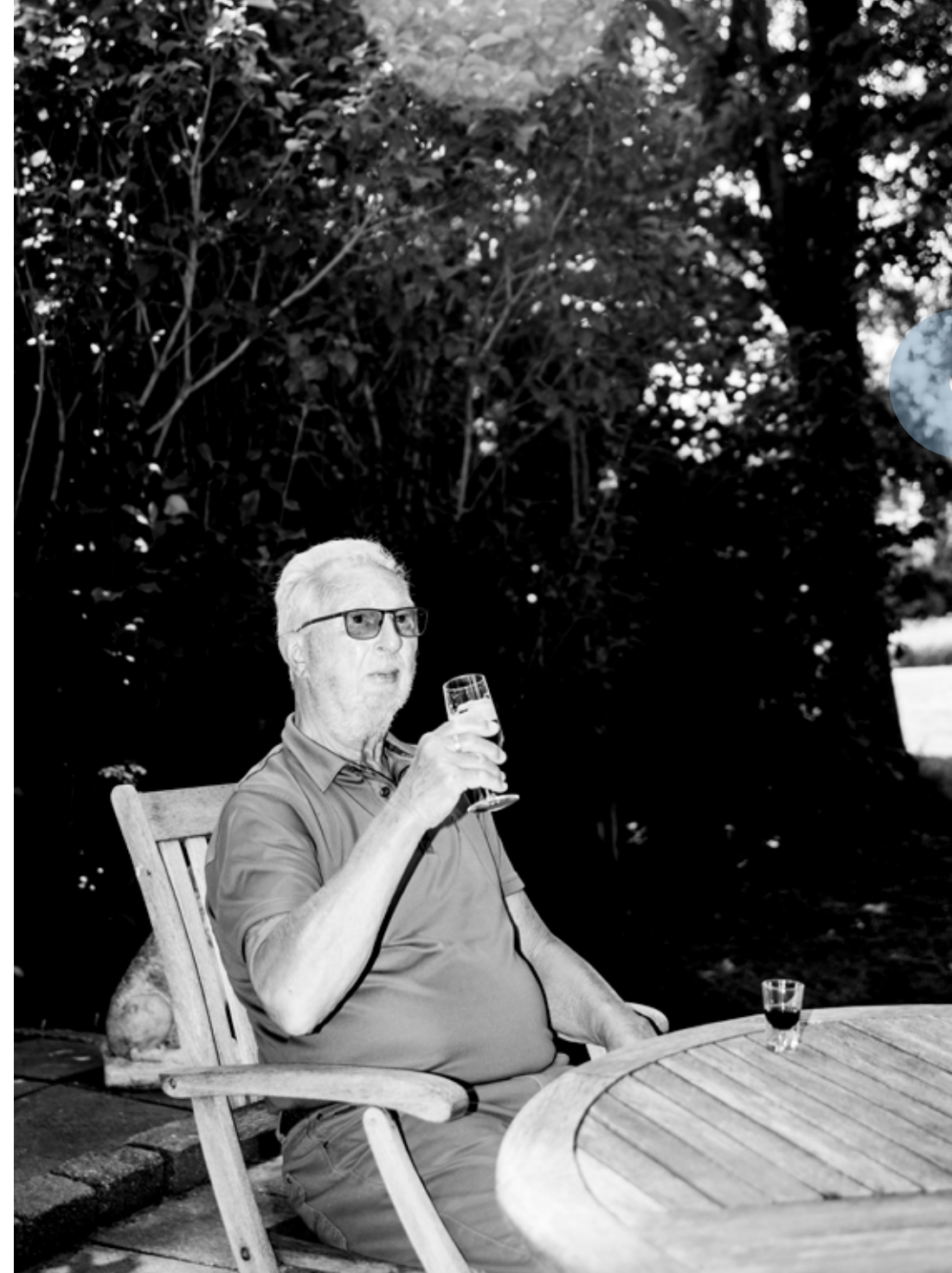
I slutningen af 1980'erne kom der en åbning. Under

overenskomstforhandlingerne i 1987, der resulterede i en fireårig aftale, blev der udarbejdet et protokollat. Her fremgik det, at der skulle nedsættes et udvalg, der skulle udarbejde forslag til en ny chaufføruddannelse. Målet var at styrke uddannelsesarbejdet på hele overenskomstområdet, hvilket skulle finansieres med midler fra en nyoprettet uddannelsesfond.

En endelig aftale om fonden blev dog først underskrevet i 1989 i forbindelse med nogle dristige forhandlinger.

»To år inde i overenskomstperioden skulle vi stort set kun lige forhandle lidt lønsatser. Alt andet måtte vi faktisk ikke tale om, så det var vanskeligt at komme igennem med nye ting. Men efter at alt var aftalt og godkendt ved urafstemning, kontaktede jeg SID-formand Poul Aagaard og sagde: 'Vi har jo nogle hængepartier, som vi begge to gerne vil gøre noget ved,« fortæller Poul Juelsbjerg.

Hængepartierne var en ny renovationsoverenskomst, en eksportoverenskomst fra arbejdsgiverside og ikke mindst ønsket om en uddannelsesfond. Poul Juelsbjerg, der allerede dengang var kendt som en



*Poul Juelsbjerg husker tilbage på aftalen, der blev underskrevet på Benløse Kro med en øl og en bitter i 1989.*

skarp forhandler, øjnede chancen for at koge det hele sammen.

»Så sagde jeg til Poul Aagaard: 'Skal vi ikke lave en gryderet?' Og det forhandlede vi så frem og tilbage om.«

## UNDERSKRIFT PÅ BENLØSE KRO

Både Poul Juelsbjerg og Poul Aagaard gik tilbage til deres bagland med forslag om, hvordan man kunne strikke en samlet aftale på plads. I sidste ende gik kabalen op, og der blev slået knude på de løse ender. Vel at mærke efter overens-

## OM TRANSPORTENS UDVIKLINGSFOND

Bag fonden står i dag Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL) og Fagligt Fælles Forbund (3F). Fondens finansieres, ved at ATL's medlemsvirksomheder indbetaler et beløb pr. time for de i virksomheden ansatte medarbejdere.

Fondens formål har ikke ændret sig nævneværdigt, siden den blev stiftet som TransportSektorens Uddannelsesfond. I dag lyder formålsbeskrivelsen således:

*Transportens Udviklingsfond har som mål at fremme og udvikle uddannelser til transportbranchen. Bag fonden står Arbejdsgiverforeningen for Transport og Logistik (ATL) og Fagligt Fælles Forbund (3F). Fondets midler skal målrettet anvendes til forskning, etablering af kurser/uddannelser, konferencer, pilotprojekter/forsøg og studierejser/ophold i udlandet. Målet er at indsamle relevant viden og erfaring for at imødekomme kravene til fremtidens transportsektor. ●*

komstforhandlingerne ellers var afsluttet.

Der manglede dog stadig en afgørende signatur fra begge parter.

»Det var kun Poul Aagaard og mig, der sad og forhandlede, og da vi begge var klar til underskrift, kørte jeg mod Ringsted, hvor Poul Aagaard boede, og så underskrev vi aftalen ude på Benløse Kro store bededag i 1989. Vi fik en øl og en bitter hver, skrev under, og så kørte vi hjem igen.«

TransportSektorens Uddannelsesfond var født. ●

## 30 ÅR MED UDVIKLING OG UDDANNELSE

**1. maj 1989**  
TSU stiftes

**1. januar 1999**  
TSU og DV/SID fonden lægges sammen

**1. januar 2002**  
Transport-branchens uddannelses-center A/S etableres

**Oktober 2002**  
TSU stifter TSU Lastbil-simulator A/S

**2003**  
TSU gennemfører uddannelses-projekt i Kaliningrad

**27. april 2007**  
Simulator-center indvies i Vejle

**2007-2009**  
TSU afvikler en række projekter om sundhed. Herunder massivt fokus på kost

**30. juni 2011**  
TSU Simulator-center lukker

**2011-2013**  
TSU skaber undervisnings-spillet Cargo Dynasty, der vinder prisen som bedste læringsspil i Europa

**2014-2016**  
Tre nyuddannede chauffører sendes til Canada i et år for at tilegne sig erfaringer

**26. maj 2015**  
TSU skifter navn til Transportens Udviklingsfond (TU)

**1. september 2015**  
Kampagnen Job i Transport lanceres

**November 2016**  
Projekt Basis tildeles prisen som 'Årets læseinitiativ-pris'

**1. maj 2019**  
Transportens Udviklingsfonds 30 års jubilæum



# KURSERNE DER LØFTEDE BRANCHEN

Fondens aktiviteter med vognmandskurser løfte-  
de hele branchen på uddannelsesområdet.

AF JOHAN LYNHOLM-BJERGE

**M**oderne lederuddannelser og et væld af efteruddannelseskurser. Nutidens transportbranche byder på en bred vifte af muligheder, men sådan har det langt fra altid været.

Går vi tre årtier tilbage, var uddannelsen ofte begrænset til et kørekort. Det var hænderne på rattet uden fokus på yderligere opkvalificering.

At transportbranchen i dag står et helt andet sted, skyldes ikke mindst det arbejde, der blev gjort med etablering af vognmandskurser i starten af 1990'erne.

Efter at have købt en aktieandel i kursuscentret DTC-U i 1991 opkøbte fonden i 1997 alle aktier, hvorefter man havde fælles bestyrelsessammensætning i fonden og DTC-U. Siden fulgte sammenlægningen af Transportens Udviklingsfond og DV/SID-fonden, og i januar 2002 stod Transportbranchens Uddannelsescenter A/S klar i

Vejle med fonden som hovedaktionær og DTL og ITD som medaktionærer.

En ny uddannelsesinstitution var født og gav hidtil usete muligheder for at opkvalificere chauffører, lagermedarbejdere og ledere.

#### OPGØR MED MODVILJEN

Initiativtager til fonden Poul Juelsbjerg husker tydeligt den modvilje, der op gennem 1980'erne og starten af 1990'erne havde været på uddannelsesområdet. Det ændrede fondens aktiviteter med vognmandskurser.

»Det havde været svært at få den faglige uddannelse af chauffører og lagerarbejdere i gang. Det var der ikke den store velvilje til, så vi tænkte, vi blev nødt til at samle nogle penge, som kunne motivere først og fremmest arbejdsgiverne til at gå ind i det. Arbejdsgiverne havde indtil da stort set kun set det som en økonomisk belastning at have elever,« fortæller han.

Kutymen på arbejdspladserne havde været, at virksomhederne selv lærte deres medarbejdere op, men med Transportens Uddannelsescenter blev det nu muligt at uddanne nye og eksisterende medarbejdere via kurser, der var sammensat af brancheeksperter. Samtidig blev der lagt et stort arbejde i at udbyde uddannelse til ledere i virksomhederne.

»Vi havde en undersøgelse, der viste, at der, hvor man havde uddannede ledere, der var det nemmere at få virksomheden til at uddanne chauffører og lagerarbejdere. Der, hvor lederne ikke var uddannet, var det derimod meget svært at få skudt noget i gang. Så vi havde en fælles interesse i at få lavet en lederuddannelse, så man ad den vej kunne brede uddannelsestanken ud,« siger Poul Juelsbjerg.

Direktør for public affairs hos Danske Fragtmænd A/S Peter B. Jepsen blev formand for bestyrelsen i Transportens

Uddannelsescenter. Også han fremhæver, at transportbranchen ikke havde nogen glørværdig fortid på uddannelsesområdet, men med fonden og uddannelsescentret i Vejle var man sikret økonomiske vitaminer og hjerteblod fra den udøvende branche.

#### EN VIGTIG RYGRAD

»Det, der var målet med Transportsektorens Uddannelsescenter, var at sikre en vognmandsuddannelse af høj kvalitet. Og i og med, at alle branchens organisationer sad i bestyrelsen, var der sikkerhed for, at man ikke begyndte at konkurrere indbyrdes på laveste fællesnævner. Man havde nogle normer, som man ville leve op til og sikre,« fortæller Peter B. Jepsen og betoner vigtigheden af, at man med uddannelsescentret kunne tilbyde chauffører mere uddannelse end blot det store kørekort.

»Vognmandsuddannelsen

dannede rygrad for den videre uddannelse. Det er derfor, det har været vigtigt for branchen, at vi havde vores eget uddannelsescenter, som sikrede, at vognmandsuddannelsen var af høj kvalitet.«

Udover at udbyde vognmandskurser til gods, bus og taxa udvidede man op igennem 00'erne centrets aktiviteter til også at omfatte afholdelse af konferencer og møder.

»Vi følte, at vi ved at koble så meget på som overhovedet muligt kunne bruge centret optimalt. Det kørte godt, og vi havde et fantastisk godt samarbejde med arbejdsgiverforeningen om det,« husker Leif Rasmussen, som fra midten af 00'erne og frem til pensionen i 2010 var formand for fonden.

Men i slutningen af 00'erne vendte kurven. Konkurrencen fra andre udbydere af vognmandskurser udfordrede markedet, og finanskrisens indtog rykkede ved viljen til at investere

i uddannelse. Det blev dødsstødet for Transportsektorens Uddannelsescenter og senere også det store simulatorcenter, som var blevet en del af centret i Vejle.

»De skiftende økonomiske forhold har betydet, at forudsætningerne for at udbyde og drive uddannelse med tilskud har været meget svære. At vi i 2009 måtte lukke Transportsektorens Uddannelsescenter og siden også simulatorcentret, skyldtes, at der kom en regulering af tilskudsmuligheder til uddannelse,« forklarer Peter B. Jepsen.

Alligevel tøver hverken Poul Juelsbjerg, Leif Rasmussen eller Peter B. Jepsen med at kalde fondens aktiviteter med vognmandskurser for en meget stor succes.

De kickstartede et langt større fokus på uddannelse, som i dag er en integreret del af branchen. ●







# Direktøren

## for det hele

Poul Juelsbjerg tog initiativ til TransportSektorens Uddannelsesfond i 1989. Her fortæller han om et langt arbejdsliv drevet af en urokkelig tro på, at uddannelse er den eneste vej frem for branchen.

AF JOHAN LYNHOLM-BJERGE  
FOTO: SOPHIA LYDOLPH

**D**øren står åben ind til det 225 kvm store hovedhus på bindingsværksgården i Langeskov.

Fra entréen er der direkte udsigt til det veltrimmede græs i baghaven og den over fem hektar store grund.

»Velkommen,« lyder det veloplagt fra Poul Juelsbjerg.

Den tidligere direktør for ATL er i dag blevet 77 år, men holder sig stadig travlt beskæftiget i den fynske landidyl mellem Nyborg og Odense.

Fem timer om ugen slår han græs på den enorme grund, køllerne svinges på golfbanen i Nyborg, og så klipper han sirligt spidser på de tusindvis af grantræer, han har dyrket i en årrække. Under rundvisningen studser han et par træer med sin grensaks. Toppen skal være fri for udstikkende grene, så der er plads til en funkende stjerne. Tingene skal være i orden.

### FAST GREB OM BRANCHEN

På den måde har Poul Juelsbjerg ikke ændret sig. Siden den uddannede jurist trådte ind i vognmandsbranchen 14 dage efter sin juridiske embedseksamen, har han haft et fast greb om transportbranchen frem til pensionen i 2006.

Uanset hvad det handlede om, skulle ingene være i orden.

Adspurgt, hvad der har fyldt mest i et langt arbejdsliv, er han dog ikke i tvivl:

»To ting skiller sig ud: Det ene er uddannelse. Dengang jeg blev ansat i arbejdsgiverorganisationen, blev jeg som yngste mand kastet ud i uddannelsesområdet. Der var ikke rigtig nogen andre, der gad beskæftige sig med det, men jeg syntes, det var meget interessant, og det har jeg syntes gennem hele mit arbejdsliv.«

»Det andet var at få moderniseret overenskomstsyste- met, og det synes jeg også er lykkedes ganske glimrende,« siger Poul Juelsbjerg, da han har installeret os i solen på en terrasse ud mod gårdspladsen.

Der er dansk vand med citrus i glassene. Kaffe drikker den tidligere VA- og siden ATL-direktør ikke længere.

»Det har jeg fået så meget af i mit arbejdsliv,« fortæller han.

Med utallige kaffemøder op gennem 80'erne, 90'erne og starten af 00'erne har der da også været rigelig med anledninger til de sorte bønner. Også i forbindelse med fonden, som Poul Juelsbjerg

var initiativtager til i slutningen af 1980'erne.

Som direktør for Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening fulgte han udviklingen tæt blandt europæiske kolleger og konkurrenter, og det inspirerede Poul Juelsbjerg til at fokusere mere målrettet på uddannelse i den danske vognmandsbranche.

»Jeg så jo, hvor udviklingen bar hen i branchen. Fra at være en branche af selvlærte var vi på vej ud i Europa. Transporten åbnede sig mere og mere op og blev mere og mere international. Og skulle man klare sig i konkurrencen, blev man nødt til at satse mere på uddannelse. Vi besøgte andre lande, og blandt andet Frankrig og Holland inspirerede os meget på uddannelsesområdet. Holland var faktisk vores værste konkurrenter på det tidspunkt, så det var bare med at komme op på hesten og følge med.«

### EN ØL OG EN BITTER

Dette udsyn var afgørende for, at Poul Juelsbjerg i 1991 blev medstifter af den europæiske uddannelsesorganisation Eurotra, som stadig har en vigtig funktion i dag. Herfra blev der født store uddannelses- og udviklingsprojekter på tværs af landegrænser, blandt andet med støtte fra den fond, der var blevet stiftet i Danmark to år tidligere med Poul Juelsbjerg som initiativtager og direktør: TransportSektorens Uddannelsesfond.

Aftalen om den nye uddannelsesfond kom dengang i hus på Benløse Kro. Med Poul Juelsbjerg i spidsen lavede Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening i 1987 en fireårig overenskomst med SID (i dag 3F), men allerede to år senere – i 1989 – øjnede Poul Juelsbjerg muligheden for at slå knude på et par hængepartier sammen med daværende SID-formand Poul Aagaard. Det førte til den berømte 'gryderet', som Aagaard og Juelsbjerg skyldte ned med en øl og en bitter på Benløse Kro efter de nødvendige underskrifter.

»Det var en af de bedste over- >



> enskomstforhandlinger, vi har lavet, selvom den blev lavet efter overenskomstforhandlingernes afslutning,« siger Poul Juelsbjerg med et lille smil.

»Det passer godt ind i mine teser. Skal man have nogle gode overenskomstforhandlinger, skal man lave dem i løbet af overenskomstperioden. Som en svensk statsminister engang sagde: Man vinder ikke valget på valgdagen, man vinder valget imellem valgene.«

At fonden var en nødvendighed, skyldtes, at uddannelse ikke fyldte meget ude på virksomhederne i 1980'erne. Poul Juelsbjerg og Poul Aagaard var dog enige om, at det var den eneste vej til udvikling og vækst. Derfor måtte der rejses penge – blandt andet så man kunne yde tilskud til lærlingeprojekter – og derfor var en særlig uddannelsesfond en nødvendighed.

»Det var svært at få den faglige uddannelse af chauffører og lagerarbejdere i gang. Det var der ikke den store velvilje til, så vi tænkte, vi blev nødt til at samle nogle penge, der kunne motivere først og fremmest arbejdsgiverne til at gå ind i det. Arbejdsgiverne syntes stort set kun, det var en belastning at have elever. De kostede bare penge,« fortæller Poul Juelsbjerg og ryster lidt på hovedet over den indstilling.

#### DE TRE POUL'ER

Sammen med SID's uddannelsessekretær, Poul Hansen, udgjorde de tre gange Poul forretningsudvalget.

»Det var først og fremmest os, der tog initiativ til, at der skulle ske noget,« fortæller Juelsbjerg.

Med fondsmidler i kassen fulgte nu tilskud til lærlingeprojekter og støttekroner til Eurotra. Dertil kom støtte til udvikling af nye vognmandsuddannelser og chaufføruddannelser på kursuscenteret DTC-U i Vejle.

Lysten og kampen for en vigtig mærkesag drev værket for Poul Juelsbjerg, der i en årrække havde lange arbejdsdage og

## BLÅ BOG

- Født 3. april 1942  
Opvokset på Østfyn
- Student fra Odense  
Studenterkursus 1965
- Cand. Jur. fra Københavns  
Universitet 1971
- HD i Organisation fra Køben-  
havns Handelshøjskole 1974
- Ansat i DVA Danske Vogn-  
mænds Arbejdsgiversammen-  
slutning 1971 – 1981
- Kontorchef i LDV  
Landsforeningen Danske  
Vognmænd 1981 -1985
- Direktør i VA Vognmands-  
fagets Arbejdsgiverforening  
1985 – 1999
- Direktør i TSU Transport-  
sektorens Uddannelsesfond  
1989 – 2006
- Medstifter af EUOTRA Euro-  
pæisk Transportuddannelses  
Organisation 1990
- Direktør i ATL Arbejdsgiver-  
foreningen for Transport og  
Logistik 1999 – 2006
- Bestyrelsesmedlem i Aslaug  
og Carl Friis' s legat fra 2011



Poul Juelsbjerg var med til at investere i lastbilsimulatoren, der kørte rundt til virksomheder i hele Danmark. I 2006 var simulatoren på Færøerne, hvor der blev afholdt kurser for dansk Shell.

meget lidt fritid.

Da fonden i begyndelsen af 2007 – kort efter at Poul Juelsbjerg var gået på pension – indviede Europas mest moderne simulatorcenter i Vejle, så var det kulminationen på næsten to årtiers arbejde.

»Der havde jeg en følelse af, at det, vi fik sat i gang i 1989, var blevet en større succes, end vi havde turdet drømme om,« siger Poul Juelsbjerg, der havde brugt utallige timer på at rejse fondsmidler, lave budgetter og udvikle simulatorcentret sammen med et udvalg af nøglemedarbejdere.

Allerede i 2003 havde fonden købt den første mobile lastbilsimulator, der kørte rundt til virksomheder og anvendtes til kurser om trafikikkerhed og brændstoføkonomi. Succesen var overvældende, og det blev anledningen til at opføre et top-

moderne simulatorcenter med to stationære simulatorer og yderligere en mobil simulator.

Når Poul Juelsbjerg i dag tænker tilbage på simulatorcentret, er det med stolthed over, at det lykkedes at opføre så massiv og moderne en uddannelsesplatform. Derfor kan det også stadig irritere ham, at man i 2011 besluttede at lukke simulatorcentret ned som følge af et drastisk fald af aktiviteter i centeret.

Følgerne af finanskrisen førte til, at virksomheder i branchen var nødt til at skære ind til benet og vælge udgifter til uddannelse fra.

For Poul Juelsbjerg var det en mavepuster at se centret lukke ned. Også selvom det lykkedes at sælge simulatorerne til uddannelsescentre, så de i det mindste ikke gik tabt.

»Jeg har altid sagt, at i de dår-

lige tider skal man forberede sig på de gode tider, der kommer. Derfor hjælper det ikke noget at skære fremtiden væk.«

#### EN INTERNATIONAL BRANCHE

Poul Juelsbjergs holdninger til nutidens dagsorden i branchen er både slagkraftige og fremsynede.

Det gælder blandt andet behovet for udenlandsk arbejdskraft, som længe har været en varm politisk kartoffel.

»Udbuddet i Danmark er jo begrænset. Man er nødt til at åbne op for udenlandsk arbejdskraft, hvilket man også har gjort. Transportbranchen er meget international. Som jeg før har sagt, kan man jo flytte en transportvirksomhed over night. Næste morgen kan den starte i et andet land. Derfor bliver man nødt til at være internatio-

nal,« mener Poul Juelsbjerg, der blandt andet efterlyser internationale overenskomster på tværs af landegrænser.

»Jeg har længe – også inden jeg gik af – talt for, at man burde lave europæiske overenskomster. Dengang kunne jeg ikke få forbundet med på den tanke, men for nogle år siden var jeg med til ATL's generalforsamling som gæst, og der var jeg jo ved at falde ned af stolen, da jeg hørte den nye gruppeformand tale om europæiske overenskomster. Nu er det forbundet, der har det på dagsordenen,« griner Poul Juelsbjerg, der også på dette område ser ud til at have været et skridt foran sine branchekolleger.

»Det skal man helst være, hvis man vil opnå resultater,« siger Poul Juelsbjerg. ●

## Vejen til øget effektivitet

I 1999 hyrede Poul Juelsbjerg fondens nuværende projektchef, Magnus Købke ind som projektleder til at søsætte og implementere et ambitiøst udviklingsprojekt i en række udvalgte transportvirksomheder.

Projektet fik titlen 'Fleksibel medarbejderudvikling – vejen til øget effektivitet' og havde til formål at afdække kvalifikationskrav til de enkelte jobfunktioner i virksomhederne. Derigennem kunne arbejdsgivere kortlægge, om den enkelte medarbejder havde de ønskede kvalifikationer.

»Hvis virksomheden havde afklaret, at en specifik jobfunktion krævede en bestemt kompetence, så kunne man tage det med til en medarbejdersamtale og henvise til undersøgelsen. Hvis medarbejderen ikke beherskede kompetencen, så skulle vedkommende opkvalificeres eller efteruddannes,« fortæller Magnus Købke. Projektet blev gennemført i et samarbejde mellem fonden og HTS-A, Logikk, Tietgen-skolen. Målgruppen var ATL-medlemmer med 10 mio. kroner og derover i lønsum. Blandt de medvirkende i projektet fandt man Rygård Transport & Logistic A/S i Grenaa, H.P. Therkelsen A/S i Padborg, Alex Andersen Ølund A/S i Odense og SCT Transport A/S i Gilleleje.

Når kompetenceafklaringen var afsluttet, kunne fonden sende medarbejderne på AMU-kurser, og på den måde blev medarbejdere landet over opkvalificeret til glæde for dem selv og deres arbejdsgivere.

Projektet blev afsluttet i 2003. ●





AF JOHAN LYNGHOLM-BJERGE

# En stormfuld rejse i simulatoren

Allerede i 2001 beslutter fonden at investere i en lastbilsimulator. Ved opførelsen i vejle i 2007 var TSU simulatorcenter det mest moderne af sin slags i Europa.

*Simulatorerne har været med til at redde menneskeliv, mener Magnus Købke.*

”

Hvis man lige ser bort fra økonomien, så var centret en kæmpe succes.

**S**imulatorprojektet er det bedste imageprojekt, der nogensinde er lavet. Det er jeg slet ikke i tvivl om.«

Ordene leveres med pondus af Poul Juelsbjerg, tidligere direktør i ATL og TU-fonden, og indkapsler betydningen af fondens simulatorprojekt i 00'erne.

Selvom det store simulatorcenter i Vejle måtte lukkes i 2011 med en blødende økonomi, tegnede projektet en ny retning for, hvordan man kan inddrage teknologien til uddannelse af fremtidens chauffører. Og så endda på en måde, der var til gavn for både miljø og trafik-sikkerhed.

Fredag d. 27. april 2007 blev TSU simulatorcenter indviet på Centerbakken 3 i Vejle. Pressen var inviteret til at inspicere Europas flotteste simulatorcenter til tunge køretøjer, og indvielsen markerede en vaskeægte festdag. Det var kulminationen på mange års forberedelse og hårdt arbejde.

#### NYE MULIGHEDER

Allerede i slutningen af 2001 var fondens bestyrelse blevet enige om at investere i en mobil lastbilsimulator, der havde til formål at afprøve, om en simulator kunne anvendes i undervisningen af både nye og eksisterende chauffører.

Inspirationen kom syd for grænsen, hvor medlemmer af fonden havde besøgt de store, nye lastbilsimulatorer, som gav helt nye muligheder i forhold til at træne unge chauffører.

»Vi kunne se, at franskmænd, hollændere og flere andre var i gang med simulatortræning, og det så meget spændende ud. Derfor blev vi enige om, at vi også måtte med på den vogn,« husker Poul Juelsbjerg.

Med Poul Juelsbjerg og daværende formand for fonden Poul Aagaard i spidsen blev >



> det besluttet at investere godt syv millioner kroner i en mobil lastbilsimulator.

Projektleder i fonden Magnus Købke blev udpeget som manden i maskinrummet. Den tidligere chauffør skulle være med til at udvikle kurser inden for trafiksikkerhed og brændstofbesparelse, ligesom han skulle ud på skoler og virksomheder med den nye investering.

Siddende i simulatoren kunne man træne alle tænkelige situationer i trafikken og derigennem ruste chauffører til udfordringerne på vejene.

»Simulatorerne har været med til at redde mange menneskeliv. Det er jeg helt overbevist om. Man kunne træne chauffører i at undgå at køre cyklister og andre bilister ned, og samtidig var det brændstofbesparende,« siger Poul Juelsbjerg.

#### EN VOLDSSOM INVESTERING

21. januar 2003 klippede TSU-formand Poul Aagaard og daværende ATL formand Joan Hansen den røde snor over foran kameraer fra TV 2 og DR. Den første mobile lastbilsimulator var indviet og blev straks sendt på en to måneder lang Danmarksturné afsluttende med transportmessen i Herning.

Bag rattet sad Magnus Købke, der fik rigeligt at lave de følgende år. Efterspørgslen efter simulatorkurser, der blev udbudt som ren brugerbetaling med en særlig rabat til ATL-medlemmer, steg kraftigt, og derfor besluttede fondens bestyrelse at satse stort.

Foruden endnu en mobil simulator blev der investeret i to stationære simulatorer og ikke mindst et stort, topmoderne simulatorcenter på Centerbakken 3 i Vejle.

»Det var en voldsom investering, som også ville være dyr at

drive. Men fonden bevilligede investeringen, og vi blev mødt af en stor velvilje fra arbejdsgiverne. Da vi åbnede centret med den seneste nye teknologi, var det Europas førende simulatorcenter,« fortæller Poul Juelsbjerg.

Med det revolutionerende simulatorcenter fulgte flere brugere, og da simulatorkurserne i slutningen af 2007 tilmed blev

godkendt i AMU-regi, kunne vognmændene i endnu højere grad gøre brug af centret uden nævneværdige udgifter. Da der kort efter også blev tilknyttet en bussimulator, og man desuden kunne tilbyde obligatoriske kørelektioner i forbindelse med EU-kvalifikationsefteruddannelsen, havde centret kronede dage. Om ikke andet rent fagligt.

»Hvis man lige ser bort fra



I 2005 var en delegation fra fonden inviteret til Christiansborg for at fremvise simulatoren.



#### TIDSLINJE

##### 7. december 2001

Fondens bestyrelse beslutter at investere i en mobil lastbilsimulator

##### Oktober 2002

TSU Lastbilsimulator A/S stiftes

##### 21. januar 2003

Den nye lastbilsimulator indvies i Vejle

##### Foråret 2005

Fonden beslutter at investere i yderligere en mobil lastbilsimulator samt to stationære. Derudover besluttes det at opføre et simulatorcenter på Centerbakken 3 i Vejle

##### 27. april 2007

Det topmoderne simulatorcenter indvies

##### Ultimo 2007

Simulatorkurserne godkendes i AMU-regi

##### 2009-2010

Antallet af kursister stiger og lander på 2.800 chauffører i 2010

##### Ultimo 2010

Som følge af finanskrisen gennemfører regeringen en genopretningsplan, der rammer simulatorcentret hårdt

##### 30. juni 2011

TSU Simulatorcenter lukker officielt

##### Foråret 2012

Den sidste simulator sælges og overdrages. De nye ejere er Aarhus Tech, AMU Nordjylland, AMU Fyn og TEC Hvidovre.

bindelse med driften af centret, men som følge af finanskrisen i slutningen af 00'erne løb under skuddet løbsk. Eller i hvert fald udsigterne til det.

I forsøget på at redde Danmarks økonomi gennemførte regeringen i 2010 en genopretningsplan. Det blev besluttet, at ledige ikke måtte deltage i et AMU-kursus, der kostede mere end 3.500 kroner om ugen, hvilket fik store konsekvenser for TSU Simulatorcenter.

Pr. 1. januar 2011 blev landets AMU-skoler ramt af en nedgang i antallet af kursister på op mod 40 procent, hvilket betød, at alle simulator-bookinger blev aflyst. For at overleve holdt alle AMU-skolerne de tilbageværende kursister i eget hus.

Starten af 2011 gik med at se tiden an, men som månederne gik, måtte fondens bestyrelse indse, at den økonomiske krise blev simulatorcentrets dødsstød. Fondens formand hed på daværende tidspunkt Leif Rasmussen, og beslutningen om at lukke centret og sælge simulatorerne var tung.

»Det var en enormt svær og trist beslutning. Det gjorde sgu ondt, men det var det mest fornuftige, for udgifterne ville blive for store. Det ville være at bruge pengene, hvor det i hvert fald ikke var særligt formålstjenligt,« fortæller Leif Rasmussen.

»Jeg var lige så berørt af ophøret som alle øvrige, men vi var nødt til at træffe en beslutning. Og jeg var nødt til at lægge op til, hvad beslutningen skulle være,« fortsætter Leif Rasmussen, der undervejs gik i pressen og kritiserede besparelserne på uddannelsesområdet.

implementeres i de eksisterende uddannelser. Man skal tænke på, at vi investerede 16 millioner kroner i byggeriet og 25 millioner på simulatorer, og med sådanne beløb skal der meget til for at generere overskud,« lyder det fra Magnus Købke.

#### DA KRISEN RAMTE

Der var med andre ord tale om et kalkuleret underskud i for-

økonomien, så var centret en kæmpe succes,« siger Magnus Købke, der efter Poul Juelsbjergs pension i 2006 blev udnævnt som direktør for aktieselskabet TSU Lastbilsimulator A/S.

»Vi havde aldrig så kronede dage, at det gav overskud, men det var heller ikke planen. Fundamentet for at lave simulatorcentret var at afprøve, om brugen af simulator kunne





Den største gevinst var, at simulatorerne blev en integreret del af den eksisterende undervisning. Det blev et tilbud til alle, der valgte at komme på efteruddannelse på et AMU-center, og det var jo det, vi oprindeligt havde til formål at afprøve.

**MAGNUS KØBKE** PROJEKTCHEF

*Lastbilsimulatoren var på otte ugers europaturne gennem Polen, Holland, Tyskland, Ungarn, Spanien, Portugal, Frankrig og Belgien. Billedet her er fra Porto. Promotionturen var finansieret af Volvo i Göteborg og fabrikken Thales, der har produceret simulatoren.*



»Jeg sagde, at måden at gøre det på, var ligesom at tisse i bukserne. Det varmer her og nu, men det bliver sørme koldt igen.«

I Langeskov på Fyn bredte ærgrelsen sig også. Fondens fader, Poul Juelsbjerg, der mange år tidligere havde været med til at stifte selskabet bag centret, kunne blot se til, mens et af hans store prestigeprojekter lukkede ned.

»Det var en sorgens dag. Nu endte det alligevel en smule lykkeligt, fordi man fik afsat simulatorerne til AMU-centre rundt i landet, men jeg syntes, det var flot, at det hele var samlet i centret. Det var virkelig et flagskib for Danmark,« siger Poul Juelsbjerg.

Ifølge Magnus Købke var det dog den helt rigtige beslutning at afvikle centret. Også selvom

det samtidig var en vigtig del af hans arbejdsliv, der blev slukket for.

»Lukningen var et hårdt slag – også personligt, fordi jeg sammen med mine dygtige medarbejdere havde brugt så meget tid på det. Men det havde været uforvarsomt at fortsætte på de vilkår,« vurderer Magnus Købke, der i stedet vælger at fokusere på det positive. Nemlig centrets

betydning for både datiden og eftertiden.

#### **SIMULATORERNE LEVER VIDERE**

»Den største gevinst var, at simulatorerne blev en integreret del af den eksisterende undervisning. Det blev et tilbud til alle, der valgte at komme på efteruddannelse på et AMU-center, og det var jo det, vi oprindeligt havde til formål at afprøve,« siger Magnus Købke.

»Og så fik vi tilmed bevist, at hvis man gør det på den rigtige måde, så er en simulator et rigtig godt værktøj til at forbedre både trafikikkerhed og miljø.«

I dag kan man rundt omkring i landet finde adskillige transportkoler, der har mindre simulatormodeller som en del af undervisningen.

På den måde ser vi i dag

eftervirkningerne af det, der blev startet i 00'erne. Det glæder Magnus Købke, som ikke tøver med at kalde hele projektet en stor succes. Også selvom det kostede dyrt.

»Alt var en kæmpe succes – lige bortset fra, hvis man så det med økonomiske briller og gerne ville have, det gav et tilsvarende overskud. Det kom det aldrig til.« ●



# Manden i maskinrummet

I 20 år har Magnus Købke været manden med fingrene i Transportens Udviklingsfonds mange projekter.

AF JOHAN LYNGHOLM-BJERGE



## CV

- **1975:** Realeksamen, Søndre Skole Viborg
- **1975 – 1978:** Styrmandsaspirant Det Dansk-franske Dampskibsselskab
- **1978 – 1981:** Uddannelse til Lastvognsmekaniker, Volvo Viborg
- **1981 – 1985:** Post & Telegrafvæsenet
- **1985 – 1993:** Lastbilchauffør
- **1993 – 1997:** Faglærer Holstebro Tekniske Skole
- **1998 – 1999:** Konsulent Danske Vognmænd
- **1999 – 2006:** Projektleder TSU
- **2006 – 2011:** Direktør TSU Simulatorcenter A/S og projektleder TSU
- **2011 – :** Projektchef Transportens Udviklingsfond

**H**an er blevet 61 år, men han kan stadig ikke sidde stille.

Da jubilæums-magasinet møder Magnus Købke i København, er han netop ankommet fra Vejle. Senere på dagen skal han til Hvidovre og hente fondens populære roadshow-trailer, og dagen derpå skal han på rundtur til sjællandske skoler, inden han om aftenen lander hjemme i Vejle.

Mens det er bestyrelsen, der vedtager fondens projekter, er det Magnus Købke, der driver dem. Som projektchef i fonden er han igangsætter, talerør, budgetansvarlig og kontaktperson for de samarbejdspartnere, der hyres til de forskellige initiativer.

Fondens bestyrelse, der tæller repræsentanter for ATL og 3F, dikterer retningen for projekterne, mens Magnus Købke fører dem i mål. Sådan har det været i 20 år.

»Jeg er den udøvende part på alle punkter,« siger Magnus Købke og opsummerer en række praktiske opgaver, lige fra budgetstyring til mekanikerarbejde.

»Jeg er både oppe i toppen, nede i bunden og midt i. Det er enormt varieret,« fortæller Magnus Købke.

### TRIVES I FELTEN

Projektchefen stortrives med at være på farten, og sådan har det altid været. Da han midt i 1970'erne færdiggjorde sin realeksamen, ville han ud at se verden.

Først var han en tur forbi Søfartsskolen, så drog han ud med Skoleskibet Danmark, inden han i to gange seks måneder sejlede til både Afrika og Nordamerika med Det Dansk-Franske Dampskibsselskab. Magnus Købke ville ud i marken, og det har ikke ændret sig.

»Det har altid været driv-

kraften. Jeg kunne ikke trives på et kontor fem dage om ugen. Det er slet ikke mig,« siger han. 1. september 1999 blev Magnus Købke engageret på fuld tid i det, der dengang hed TSU-fonden. Det skete som følge af sammenlægningen af Danske Vognmænd (DV) og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening (VA).

Inden da var Magnus Købke gået i familiens fodspor ved at blive udlært lastbilmekaniker, og op gennem 1980'erne kørte han landet tyndt som chauffør.

I 1990'erne tilføjede han nye spor ved at blive faglig underviser, og kombinationen af chauffør, mekaniker og uddannelsesansvarlig sikrede ham jobbet som projektleder i fonden.

### ARBEJDET SOM HOBBY

Når Magnus Købke tænker tilbage på sine 20 år i fonden, skiller det store simulatorcenter

i Vejle sig ud. Det var en kæmpe millionsatsning og sendte ham ud i det meste af Europa for at promovere de nye mobile lastbilsimulatorer.

Samtidig skulle han som primus motor stå for at drive centret i Vejle med de stationære simulatorer, mens han desuden var projektleder på alle fondens øvrige projekter. Fra 2006 og frem til centrets lukning havde Magnus Købke titel af direktør for TSU Simulatorcenter A/S.

»Det har jo fyldt meget. Men mit arbejde er min hobby, så på den måde er det jo nemt for mig. Jeg elsker alt ved transportbranchen,« siger Magnus Købke med en overbevisning, så man ikke er i tvivl om engagementet. I dag bruger Magnus Købke meget af sin tid med image- og rekrutteringskampagnen Job i Transport.

Som et led i kampagnen har fonden siden 2016 stået for et

roadshow til skoler og institutioner, hvor de unge har mulighed for at prøve kræfter med en lastbilsimulator. Derudover byder den specialbyggede truck på et hav af informationer om løn, arbejdsmiljø og uddannelsesmuligheder i transportbranchen.

Da roadshowet startede, var Magnus Købke ude med traileren hver dag. Med tiden blev der koblet andre chauffører på, men cirka en gang om ugen er projektlederen stadig at finde bag rattet. Lysten til at være i marken lever fortsat.

### HÅNDSLAG PÅ AT FORTSÆTTE

Fire gange om året deltager Magnus Købke i fondens bestyrelsesmøder. Det er her, projekterne fødes, diskuteres og evalueres. Herudover følger løbende kontakt med fondens formand, men ellers arbejder Magnus Købke på egen hånd.

»Jeg oplever faktisk, at

mange tror, det er min egen virksomhed, fordi jeg kun er mig selv med eget kontor. Men sådan er det jo slet ikke,« siger Magnus Købke, der trives i selv at planlægge og udføre sine opgaver. Rollen som *lone rider* har passeret perfekt til den energiske jyde.

»Jeg må jo sige, det har været en succes, i og med at jeg nu har fejret 20-års jubilæum.«

Derfor har Magnus Købke heller ikke nogen planer om at sadle om. Fondens arbejde er blevet en integreret del af den udlærte lastbilmekanikers liv, og det vil det også være i hans resterende arbejdsliv.

»Jeg vil i hvert fald gerne fortsætte fem år endnu. Så bliver jeg 67. Nu har bestyrelsen lige investeret en masse penge i en ny trailer til roadshowet, og jeg har da givet håndslag på, at jeg gerne vil få den ud i landet,« siger Magnus Købke.

Motoren hos manden i maskinrummet kører videre. ●



# PÅ MISSION I RUSLAND

En gruppe specialister i vejtransport var som led i et danskstøttet projekt i efteråret 2003 i Kaliningrad for at efteruddanne en gruppe arbejdsløse søofficerer.

AF ANNA KEEMINK



”

Vi gik ind i projektet, fordi vi kunne bidrage med noget, og fordi vi gerne ville bruge vores viden til at hjælpe.

Ikke alle projekter, fonden gennem tiden har engageret sig i, har været på dansk jord. Tilbage i 2003 kastede fonden sig ud i et projekt i Kaliningrad, der havde til formål at efteruddanne russiske søofficerer, som havde mistet deres jobs, da man nedlagde byens flådestation. Søofficererne skulle omskoles, så de kunne fungere som mellemledere i transportvirksomheder.

For lige at få den historiske vinkel med: Kaliningrad var hjemsted for russernes næststørste flådehavn, men da Sovjetunionen faldt i slutningen af 1980'erne og starten af 1990'erne nedlagde man flådestationen. Det betød, at 30-40.000 mennesker pludselig stod uden arbejde – og det var nogle af dem, som via projektet blev omskolede.

Projektet var kommet i stand, efter at ATL i april 2003 modtog en henvendelse fra den russiske vognmandsorganisation ASMAP. Både ATL og ASMAP er medlem af EuroTra, der er den europæiske samarbejdsorganisation inden for uddannelse til transportbranchen.

ASMAP spurgte, om ATL ville medvirke i gennemførelsen af et projekt finansieret af Undervisningsministeriet, som havde været udbudt i licitation, men som ingen danske uddannelsesinstitutioner havde ønsket at deltage i. Projektet bestod i at yde teknisk assistance til udvikling af kurset 'International Road Transport Management' i samarbejde med

Training & Consultancy Centre ASMAP i Kaliningrad.

ATL besluttede sig for at påtage sig opgaven, og Magnus Købke fra TSU blev tilknyttet projektet som projektleder.

»Det, de forventede, var, at der skulle nogle specialister til Rusland for at undervise i Kaliningrad, og derfor samlede jeg et hold, der kunne varetage opgaven,« fortæller Magnus Købke.

#### VILLE GERNE HJÆLPE

Holdet af danske undervisere bestod – udover Magnus Købke – af sektionsleder Anders Jessen, ITD, direktør cand.jur Lise Skovby og salgsdirektør Jan Holmbach Henriksen, Trotters A/S. De underviste i international landevejstransport, transportjura, ADR-stykgods samt logistik og kalkulation.

»Vi gik ind i projektet, fordi vi kunne bidrage med noget, og fordi vi gerne ville bruge vores viden til at hjælpe,« fortæller Magnus Købke, som understreger, at fonden ikke havde nogen udgifter forbundet med deltagelsen.

Det danske hold måtte ikke undervise på dansk – alt deres materiale skulle oversættes til engelsk, og så oversatte en tolk videre til russisk.

»Det var enormt spændende at være derovre. Vi havde 10-12 personer igennem kurset, og efterfølgende skulle russerne overtage materialet og fortsætte undervisningen,« forklarer Magnus Købke. ●



# SUNDERE KOST REDDER

# LIV

Sunder mad, mere overskud og mindre risiko for ulykker. Fondens omfattende sundhedsprojekter blev en øjenåbner for hele branchen.

AF JOHAN LYNGHOLM-BJERGE



Blandt deltagerne i projekt Sikkerhed og Sundhed bag Rattet havde 74 procent af deltagerne forhøjet kolesteroltal, da projektet startede.

**K**an sundere kost redde liv på landevejene? Det korte svar er ja, hvilket blev videnskabeligt dokumenteret med en række sundhedsprojekter søsat af fonden i midten af 00'erne.

I et stortilet sundheds-eksperiment fra 2007 til 2008 påviste Ph.d. cand.scient. Jens Steen Nielsen fra Syddansk Universitet og Bach.Scient. Mette-Marie Linding fra Be-You-Healthcare, at man med sund kost i 12 dage kunne forbedre lastbilchaufførers reaktionstid med 16 procent. I praksis svarer det til at forkorte bremselængden med 20 meter fra 90 til 0 km/t. Sådan noget redder liv på de danske veje.

»Vi var noget chokerede over resultatet, må jeg indrømme,« lød det dengang fra direktør

Line Meldgaard fra Meldgaard A/S i Åbenrå.

#### SYSTEMATISK EKSPERIMENT

Den store sønderjyske virksomhed var en blandt flere vognmandsvirksomheder, der medvirkede i projektet Sikkerhed og Sundhed bag Rattet i perioden august 2007 – april 2008. Her deltog en forsøgsgruppe på 23 chauffører, hvoraf de 18 skulle spise sundt i 12 dage. De resterende fem udgjorde en kontrolgruppe, der skulle fortsætte deres sædvanlige spise-mønstre. Eksperimentet gik ud på at undersøge kostens betydning for trafikikkerhed, psykisk trivsel og risikofaktorer for hjertekarsygdomme blandt lastbilchauffører.

Bodil Søllingvraa var dengang personalechef



Vi var noget chokerede over resultatet, må jeg indrømme.

i Meldgaard A/S, og det er hun stadig i dag. Hun husker tydeligt, hvor systematisk kosteksperterne gik til værks med nøje udmålte måltider, madpakker, coaching og støtte til chaufførerne.

Men allermest husker hun den effekt, de ændrede kostvaner havde på personalet.

»Resultaterne var helt fan-

tastiske. Bremselængden faldt markant, men også i forhold til vejvrede skete der noget. Den faldt væsentligt,« siger Bodil Søllingvraa og peger på endnu en afgørende forskel:

»Chaufførerne fik meget mere energi. Der var chauffører, som nærmest bare havde sovet weekenden væk, fordi de var udmattede, når de kom hjem. Nu kunne de også have et liv ved siden af chaufførjobbet,« siger Bodil Søllingvraa.

Sikkerhed og Sundhed bag Rattet var både banebrydende og videnskabeligt og fik efterfølgende politisk bevågenhed. Men allerede nogle år tidligere havde fonden påbegyndt sundhedsbølgen, der blev tilløb til det ambitiøse sundhedsprojekt.

I 2005 lavede fondens

projektchef, Magnus Købke, i sit virke som projektleder for TSU Lastbilsimulator A/S en uvildig undersøgelse sammen med kost- og ernæringseksperter Mette-Marie Linding. Her deltog otte chauffører i et to-dages eksperiment på TSU Simulatorcenter. Fire af dem fik sund kost og motion, mens de øvrige fire skulle spise, ryge og drikke, som de havde været vant til.

»De startede på simulatorcentret om mandagen, og allerede om tirsdagen var der en mærkbar forskel. Vi lavede nogle forskellige reaktionstests i vores simulator, og de fire, der havde spist sundt, havde en væsentlig hurtigere reaktion end de fire, der spiste usundt,« fortæller Magnus Købke. Den korte uvildige undersøgelse førte til produktionen af en kogebog







Vi kunne konstatere, at chaufførerne på de steder, de kom på deres ruter, fik burgere og pommes frites eller brun sovs og kartofler.

måltret chauffører. Den fik titlen 'Dagens Ret' og skabte en opmærksomhed, der søsatte sundhedsbevægelsen.

På bagkant af udgivelsen blev fonden i 2007 kontaktet med henblik på etableringen af Sikkerhed og Sundhed bag Rattet med støtte fra EU-midler.

#### SUND VEJ

Da projektet Sikkerhed og Sundhed bag Rattet startede havde 74 procent af deltagerne forhøjet kolesteroltal. Da det blev afsluttet, var andelen reduceret til 39 procent. Blodtrykket faldt også, og risikoen for hjertekarsygdomme blev ligeledes reduceret.

Sideeffekterne af den sundere kost stod i kø, og de gode opskrifter blev samlet i endnu en kogebog, denne gang med titlen 'Vejviser til et sundere liv bag rattet'. Kogebogen blev finansieret af Pension Danmark, som også sendte drikkedunke ud til samtlige godt 50.000 medlemmer af 3F's transport-gruppe.

Det store sundhedsfokus havde for alvor fået fat, og de store armbevægelser fortsatte, da den Skanderborg-baserede konsulentvirksomhed PrimusMotor kontaktede fonden med henblik på et projekt, der kunne udvikle kost- og motionskoncepter til transportsektoren. Fondens deltog med en medfinansiering på 480.000 kroner.

»Vi kunne konstatere, at chaufførerne på de steder, de kom på deres ruter, fik burgere og pommes frites eller brun sovs og kartofler. Så i samarbejde med nogle tankstationer kiggede vi på, hvad man kunne lave af sunde måltider, som chauffører-

ne ville spise,« fortæller Magnus Købke.

En anden gren af projektet gik ud på at give chaufførerne bedre betingelser for motion. Der blev udviklet et såkaldt førstehjælpsæt med særlige elastikker og andre remedier, så chaufførerne kunne lave fysiske øvelser under deres pauser.

Selvom intentionerne var gode, fik projektet dog aldrig vinger. De sunde madpakker på tankstationerne fik aldrig tilstrækkelig opbakning, og idéen om motion i førerhusene vandt ikke indpas hos chaufførerne. Alligevel er der ifølge Magnus Købke god grund til at anerkende projektet, der skabte opmærksomhed om madudvalget på de danske veje.

»Der kom faktisk noget godt ud af det, for i dag kan du jo købe sunde sandwich og mange andre sunde ting på tankstationerne,« siger projektchefen.

#### SUNDHEDSAMBASSADØRER

Tilbage hos Meldgaard A/S har man også masser af gode eksempler på, hvordan sundhedsprojekterne har skabt ændringer helt frem til i dag. Det gælder særligt erfaringerne fra Sikkerhed og Sundhed bag Rattet.

»Vi har brugt det meget og tænker stadig rigtig meget over de resultater, der kom ud af projektet. Særligt det her med, at hvis man spiser sundere, så giver det en større sikkerhed bag rattet. Det har vi fortalt om alle de steder, hvor nogen gad høre på det,« fortæller personalechef Bodil Søllingvraa.

Bodil Søllingvraa er selv en af dem, der fortæller bredt om de sikkerhedsmæssige effekter af



en sundere kost. Hun er en af de 12 sundhedsambassadører, som Meldgaard A/S uddannede i årene efter Sikkerhed og Sundhed bag Rattet-projektet. Det skete med midler fra Forebyggelsesfonden, der bevilgede en million kroner til at arbejde målrettet med sundhed på virksomheden.

I dag – godt 10 år efter – er de fem sundhedsambassadører tilbage, der stadig arbejder med sundhedsfremmende initiativer i form af aktivitetsdage, kampagner og rådgivning.

»Vi har fået SÅ meget ud af fondens sundhedsprojekter. Vi er jo blevet kendt for vores sundhedsfokus i en grad, så det er sådan noget, folk spørger ind til, når vi rekrutterer. Jeg er stolt over, at vi har en række sundhedsambassadører, der stadig arbejder med sundhed i et årshjul,« siger Bodil Søllingvraa.

Træerne vokser dog som

*En smule skeptisk ser lastbilchaufførerne de mange grøntsager og sunde råvarer an.*

*Denne kogebog blev lavet i samarbejde med PensionDanmark og udkom i over 50.000 eksemplarer.*



bekendt ikke ind i himlen. For selvom virksomheden holder fast i kampen for en sundere arbejdsplads, er det ikke nemt at rykke ved gamle vaner blandt chaufførerne.

#### PITABRØD MED GODS I

Turen ind i virksomhedens fitness-rum er ofte uoverskuelig, og det med at holde styr på kalorieindtaget kan også være en udfordring.

»Som jeg siger til dem: Hvis du starter dagen med en Cocio og en fransk hotdog og så supplerer med en Mars-bar, så skal du jo i seng til middag. Så må du ikke få flere kalorier den dag,« fortæller Bodil Søllingvraa, der trods udfordringer er klar til at knokle videre for en sundere arbejdsplads.

En mission, der for alvor tog fart med fondens sundhedsprojekter.

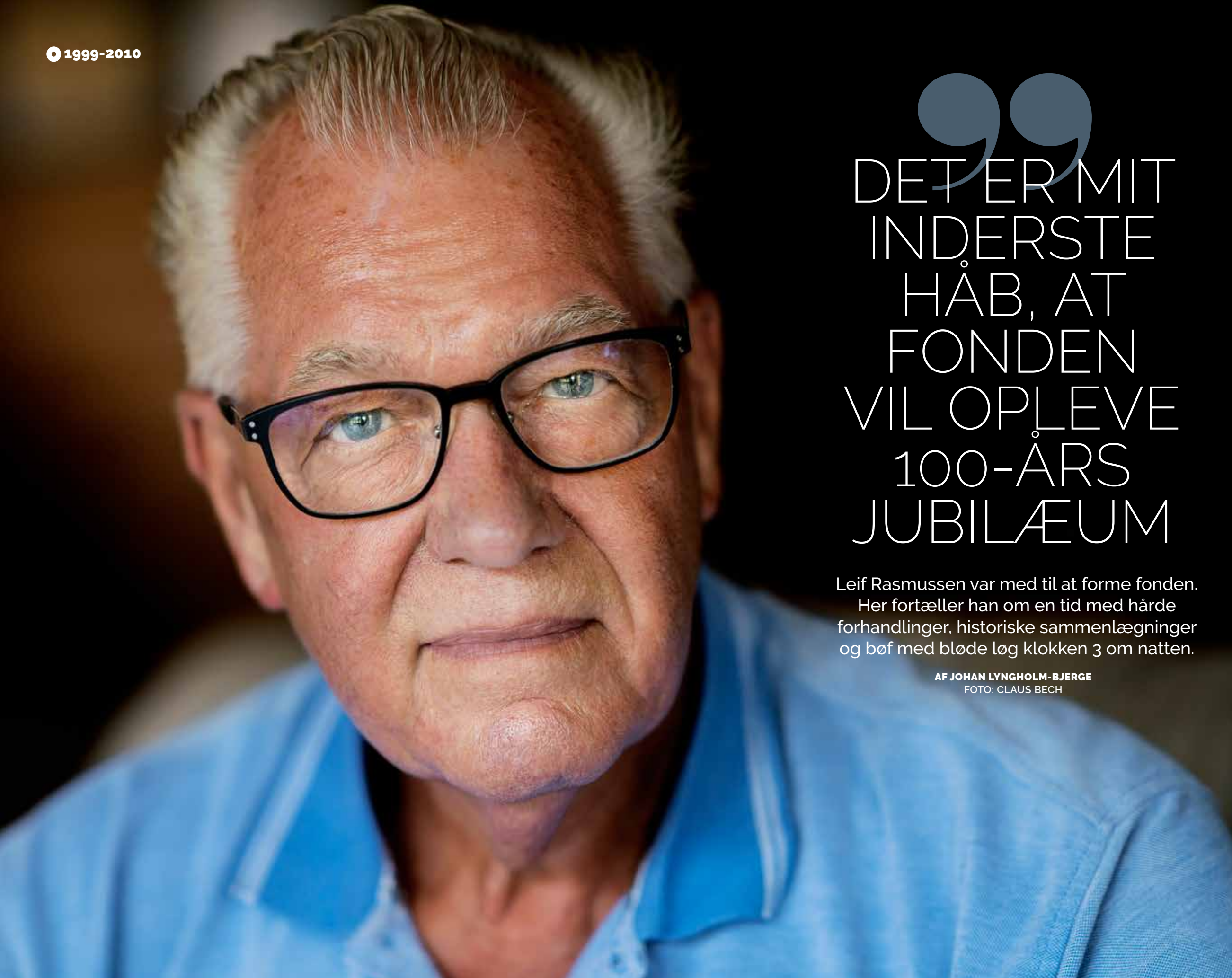
Fondens sundhedsprojekter har siden 2005 ført til to kogebøger. Først udkom 'Dagens Ret', inden fonden i samarbejde med PensionDanmark udgav bogen: 'Få en toptunet motor og et flot karrosseri – vejviser til et sundere liv bag rattet'.

Bogen bestod af beskrivelser af, hvilken effekt kost, motion og søvn har på chaufførernes egen 'motor' kombineret med en række opskrifter på sund og nem mad, der kan medbringes på landevejen.

Heriblandt kartoffelsalat med ekstra turbo, rødbedesidevogn til leverpostej, grov-gode vognhjul og madmuffins 'lige til at putte i tanken'.

Kogebogen, der også indeholder flere eksempler på gode motionsøvelser, man kan lave på farten, kan fortsat downloades helt gratis på Transportens Udviklingsfonds hjemmeside. ●





”  
DET ER MIT  
INDERSTE  
HÅB, AT  
FONDEN  
VIL OPLEVE  
100-ÅRS  
JUBILÆUM

Leif Rasmussen var med til at forme fonden. Her fortæller han om en tid med hårde forhandlinger, historiske sammenlægninger og bøv med bløde løg klokken 3 om natten.

AF JOHAN LYNGHOLM-BJERGE  
FOTO: CLAUD BECH

**H**erre gud, døgnet har jo 24 timer at tage af.«  
Leif Rasmussen har aldrig nølet med at tage arbejdshandskerne på. Hvad enten det var i de unge dage som Falckredder, som turistbuschauffør i Vejle eller som forretningsfører for SID's transportgruppe og formand for Transportens Udviklingsfond.

Selvom Leif Rasmussen nu er fyldt 72 år, bliver der stadig knoklet. Den store have i sommerhuset i Odsherred passes og plejes, så den står skarpt året rundt. Tre år efter pensionen i 2010 flyttede Leif Rasmussen og hustruen Tove fra lejligheden i Ishøj til sommerhuset i Højby, hvor de i dag nyder pensionisttilværelsen i flotte grønne omgivelser.

Da Leif Rasmussen tager imod iført lyseblå polo, lyse trekvartbukser og hvide optrukkede sokker, fortæller han om de træer, han netop har fået fjernet, så haven fremstår mere åben og lys.

Man ville ellers ikke kunne bebrejde, hvis vejlenseren, der i 1985 blev forretningsfører for SID's transportgruppe, havde trang til at smide benene og de sorte træsko op på terrassebordet og læne sig tilbage.

#### DA BRANCHEN BLEV SAMLET

At Transportens Udviklingsfond i år har fejret 30-års jubilæum, skyldes ikke mindst det benarbejde, Leif Rasmussen bidrog med op gennem særligt 1990'erne og 00'erne. Det skete i tæt samarbejde med blandt andre ATL-direktør Poul Juelsbjerg og TSU-formand Poul Aagaard. Sidstnævnte afløste han, da den gik på pension i første halvdel af 00'erne.

Når Leif Rasmussen skal pege på noget af det mest afgørende for, at man i dag har en stærk fond, der støtter og udvikler uddannelse i branchen, fremhæver han aftalen i 1999, hvor >



man fik samlet branchens to arbejdsgiverforeninger, Danske Vognmænd og Vognmandsfagets Arbejdsgiverforening, på arbejdsgiversiden. Dermed samlede man nemlig også to separate fonde, der hidtil havde kørt parallelt med hinanden.

»Sammenlægningen var en forudsætning for, at vi fik en fælles fond, som kunne agere med den pondus, den siden gjorde. VA/SID-fonden (den oprindelige TSU fra 1989) havde en fondskapital, og vi fra DV/SID-fonden havde også en fondskapital.«

»Ved at få sammenlagt de to arbejdsgiverforeninger og dermed også de to fonde var det til fordel for uddannelse, uddannelse og mere uddannelse,« fortæller Leif Rasmussen, der som formand for DV/SID-fonden var helt central i forhandlingerne med Poul Aagaard og Poul Juelsbjerg.

»Der var en del penge, vi skulle have til at flyde sammen, men mellem jul og nytår i 1998 fik vi det forhandlet på plads. Det er i mine øjne noget af det vigtigste, der er sket i fondens historie.«

Derfra gik det stærkt. I 2003 flyttede Transportbranchens Uddannelsescenter A/S til nye lokalteter på Centerbakken 1 i Vejle. Samme år blev den første mobile lastbilsimulator indviet, og den store efterspørgsel på simulatoren førte til opførelsen af et topmoderne simulatorcenter på Centerbakken 3 i 2007.

»Lad mig sige det sådan: Der var rigeligt at se til, eftersom jeg i den periode også blev formand for samtlige europæiske godschauffører i ETF (European Transport Workers' Federation, red.),« husker Leif Rasmussen, der efter Poul Aagaards pension nogle år forinden var blevet formand for fonden og dermed også var ansvarlig for centeret.

#### TIDSKRÆVENDE CENTER

Adspurgt, hvor meget fonden har fyldt i et langt arbejdsliv,



Selvfølgelig skal vi bruge akademikere i Danmark, men vi skal sørme også bruge ikke-akademikere i Danmark. Der er en lang række erhverv, der er afgørende for Danmark, ikke mindst transporterhvervet.



Leif Rasmussen glæder sig over, at fondens mobile lastbilsimulator har stor succes med at køre rundt til skoler og uddannelsesinstitutioner.

ind. Det synes jeg er trist,« lyder det fra Leif Rasmussen, der har svært ved at se incitamenterne for ikke at satse på de unge.

»Jo før du får det unge menneske i dit brød, jo før kan du begynde at danne det. Det er nøjagtig som modellervoks. Jeg ved godt, det er nemt for mig at sige i dag, og det er ikke, fordi jeg er en halvgammel, sur stodder, men det er simpelthen en win-win situation for alle parter.«

På den positive side glæder Leif Rasmussen sig over, at fondens mobile lastbilsimulator i de senere år har haft stor succes med at køre rundt til skoler og uddannelsesinstitutioner. Roadshowet er blevet forlænget ad flere omgange og har derigennem vist og oplyst de unge om, hvad transportbranchen kan byde på. Den mission er fuldstændig afgørende, mener Leif Rasmussen, der oplever for stort fokus på at få de unge ind på de gymnasiale og akademiske uddannelser.

»Min holdning er, at ikke alle behøver at gå på gymnasiet og videre på højere uddannelsesinstitutioner. Selvfølgelig skal vi bruge akademikere i Danmark, men vi skal sørme også bruge ikke-akademikere i Danmark. Der er en lang række erhverv, der er afgørende for Danmark, ikke mindst transporterhvervet,« siger Leif Rasmussen, som i den forbindelse ser en vigtig rolle for fonden fremadrettet.

»Jeg er ikke uddannelsesnørd – og jeg er heller ikke bagstræberisk. Jeg vil bare så gerne, at unge mennesker generelt har mulighed for at uddanne sig og blive dygtiggjort,« lyder håbet, der efterfølges af et langsigtet ønske for den fond, han selv var med til at forme.

»Det er mit inderste håb, at fonden vil opleve både 40-, 50-, 60-, 70- og 100-års jubilæum. Også selvom jeg ikke kommer til at opleve det.« ●



I dag er Leif Rasmussen gået på pension, og meget tid bruges på at passe sommerhuset i Odsherred.

tøver den tidligere forretningsfører dog. Han trækker luft ind, læner sig lidt tilbage i stolen og kigger på hustruen Tove, der har sluttet sig til selskabet.

»Når jeg sidder og spekulerer, er det faktisk, fordi jeg ikke har følt noget tidspres på grund af det. Det var jo en del af min dagligdag, hvor der skulle træffes en masse beslutninger. Det hele skulle gå op i en højere enhed. Blandt andet med bygningen af simulatorcentret med indkøb og levering af simulatorer. Men der var jo masser af timer at tage af i døgnet,« siger Leif Rasmussen og peger på en helt afgørende faktor:

»Det var arbejde, men det var sørme lige så meget interesse. Jeg har været så privilegeret, at jeg altid har betragtet mit arbejde som min hobby.«

#### SATS PÅ DE UNGE

I dag er der bedre tid til at passe sønnen, men de vågne timer

bruges fortsat på at følge med i transportbranchen. I særdeleshed på uddannelsesområdet, hvor Leif Rasmussen efterspørger større vilje fra virksomhederne til at tage imod lærlinge. Transportens Udviklingsfond yder tilskud på 10.000 kroner til alle ATL-medlemmer, der tager

transportlærlinge, men det får langt fra alle til at stå klar med åbne arme.

»Jeg ved godt, at uddannelse koster penge, men firmaerne får jo også en kompensation derfor. Alligevel virker det, som om mange virksomheder ikke har viljen til at tage lærlinge

### BLÅ BOG

• Født og opvokset i Vejle

- 1967 – 70: Falckredder
- 1970 – 73: Taxachauffør
- 1973 – 77: Turistbuschauffør
- 1977 – 79: Taxachauffør
- 1979 – 85: Chaufførernes Fagforening under SID i Vejle
- 1985 – 2010: Forretningsfører/Forhandlingssekretær i SID's Transportgruppe (senere 3F) i København.
- Formand for DV/SID-fonden fra 1985 til 1999 og medlem af TSU fra 1999 til 2010.
- Hovedområde: Arbejdsgiverforeningen Danske Vognmænd samt det internationale samarbejde på chaufførområdet.





# SUCCESSFULDT COMPUTERSPIL FANGER STADIG DE UNGE

Med en udviklingspris på syv millioner kroner var Cargo Dynasty danmarkshistoriens mest ambitiøse computerspil til undervisningsbrug.

AF JOHAN LYNGHOLM-BJERGE

tog initiativ til det web-baserede undervisningsspil, mens TUR Forlag stod for udviklingen. Ligesom det verdensspændende gaming-fænomen Sim City tager spillet udgangspunkt i et virkelighedsnært univers, hvorfra man skal skabe sin egen succes. I dette tilfælde en rentabel vognmandsforretning.

#### DYRESTE COMPUTERSPIL

Spillet var to år undervejs, og med en udviklingspris på hele syv millioner kroner var det Danmarks største og dyreste computerspil til undervisningsbrug.

»Cargo Dynasti var et eksempel på fondens nytænkning. Vi var nok den første branche, der udviklede et avanceret læringspil,« siger fondens næstformand, Peter B. Jepsen.

»Tanken var, at hvis vi skal tiltrække unge lyse hoveder til branchen, så skal de have en forståelse for, hvordan den fungerer, og hvor spændende det er at være i den,« fortsætter Peter B. Jepsen.

Siden stiftelsen af fonden har ambitionen været at gå alternative veje og afprøve nye muligheder. Fondens bestyrelse

**O**verhold køre-hviletidsbestemmelserne for at undgå bøder, hav styr på lagerlogistikken, sørg for at levere varerne til tiden, og vær opmærksom på at efteruddanne dit personale.

Ovenstående kunne være huskelisten til enhver vognmand i den virkelige verden, men det er også plottet i computerspillet Cargo Dynasty, der blev skabt fra 2011 til 2013.

Transportens Udviklingsfond



» har haft et mål om at være på forkant med branchens udvikling og gribe fat i tidens trends. Sådan var det også, da idéen om Cargo Dynasty blev født.

»Da vi fandt på at udvikle Cargo Dynasty, var gamerkulturen helt ny, men vi kunne se, at den var fængende. Med et spil, der kunne indgå i undervisningen, men hvor der også var et konkurrenceelement, fordi man fik point for at løse forskellige opgaver, kunne vi bruge gamerkulturen til at få fat i de unge og gøre dem opmærksom på transportbranchen,« siger Peter B. Jepsen.

#### ET RIGTIGT LÆRINGSSPIL

Det var det tidligere bestyrelsesmedlem i fonden Niels Henning Holm Jørgensen, der første gang luftede idéen om projektet. Målet var at få en indgang til folkeskolen, så man allerede der kunne møde de unge og plante idéen om et job i transportbranchen.

»Det skulle først og fremmest være et læringspil. Det skulle ikke handle om at køre lastbil, for der fandtes allerede masser af bilspil, men det skulle være et spil, som de unge kunne lære noget af,« fortæller Magnus Købke, der var projektleder på Cargo Dynasty.

Med den ambition i bagagen arrangerede Magnus Købke en række workshops, hvor relevante aktører fra blandt andet TUR (Transporterhvervets Uddannelser) satte sig sammen for at udtænke spillets plot. Og efter flere workshops stod man med en fysisk model for, hvad der skulle blive til et interaktivt computerspil.

»Vi lavede et brætspil, der viste, hvad spillet skulle indeholde. Der var en garage, hvor man kunne købe lastbiler, der var en hovedbygning, hvor man styrede vognmandsforretningen, der var en HR-afdeling, hvor man uddannede chauffører, og så var der nogle lagerbygninger,« fortæller Magnus Købke.



*Siden lanceringen i 2013 har Cargo Dynasty været anvendt i undervisningen på 352 skoler i Danmark.*

”  
Det skulle først og fremmest være et læringspil. Det skulle ikke handle om at køre lastbil, for der fandtes allerede masser af bilspil.

Næste skridt var at invitere spiludbydere og fortælle om projektet. Opgaven blev sat i udbud, og i sidste ende blev det Serial Games Interactive, der fik opgaven. De havde tidligere udviklet et spil for AP Møller, der mindede lidt om den type spil, man sigtede efter.

**SAMARBEJDE MED SKOLELÆRERE**  
Dermed var der styr på udviklingen af det spiltekniske, men der var stadig lang vej.

»Det var jo nørdere, der skulle tage sig af at lave selve spillet, men vi manglede stadig at lave



en database med alle opgaverne i spillet. Vi ville både lave en version til erhvervsskolerne med meget faglige spørgsmål og en anden version til 8.-10. klasse i folkeskolen med spørgsmål, der opfyldte kravene til undervisning i dansk, matematik og samfundsfag. Derfor fik vi også folkeskolelærere med ind til workshops,« fortæller Magnus Købke.

Med sin høje omkostningspris var Cargo Dynasty en kæmpe investering af både tid og penge. Ingen andre instanser i branchen havde råd til at finansiere »





> det, men fondens repræsentanter fra både arbejdsgiver- og lønmodtagersiden var enige om, at projektets rekrutteringsmæssige perspektiver gjorde det værd at satse på.

Da spillet blev præsenteret på Transportmessen i Herning i 2013, var det da også en begejstret transportminister, der så med, da seks friskoleelever prøvede kræfter med Cargo Dynasty.

»Det er et fremragende initiativ. Det er et spil, der i den grad er designet til at forberede eleverne på de krav, som findes i erhvervslivet. Og at de så ovenikøbet synes, det er sjovt, gør job bare, at det sætter sig fast,« sagde daværende transportminister Henrik Dam Kristensen.

#### LEVER VIDERE I NY VERSION

Og hvordan er det så gået med Cargo Dynasty?

I slutningen af 2013 fik spillet en fornem international hæder, da det på en konference i spanske Bilbao vandt prisen som bedste læringsspil i Europa. Det var en eftertrykkelig anerkendelse af flere års fælles arbejde



Cargo Dynasty har indtil videre været anvendt i undervisningen på 352 skoler.

mellem spiludviklere, branchefolk og undervisere.

Ifølge TUR Forlag har Cargo Dynasty siden lanceringen været anvendt i undervisningen på 352 skoler i Danmark. I alt har 38.000 brugere prøvet kræfter med at opbygge deres egen digitale vognmandsforretning.

Og rejsen er langt fra slut. I 2019 er en opdateret version

3.0 blevet udviklet, således at spillet nu også kan spilles på en mobil platform. Håbet er, at man dermed kan puste mere liv i Cargo Dynasty og få det udbredt på endnu flere skoler landet over.

»Der findes ikke noget på markedet, som kan erstatte det. Derfor har vi en interesse i at fortsætte det, vi har skabt,« siger Peter B. Jepsen. ●

## Mere overblik over uddannelse

Hvordan går man fra ufaglært til faglært chauffør?

I forsøget på at imødekomme en stigende tvivl om meritvejen til chaufføruddannelsen gennemførte fonden i 2012 Projekt Sådan. Fondens stod for finansieringen, mens Transporterhvervets Uddannelser (TUR) var tovholder på projektet.

Baggrunden var en voksende forvirring omkring, hvordan man meritafklarede de ufaglærte chauffører, der søgte ind på en uddannelse.

»Der var opstået tvivl om, hvordan man skulle lave den her afklaring. Det var ikke ens fra skole til skole. Nogle steder skulle du måske kun på skole i 10 uger, mens det andre steder i landet var 16 uger. Derfor blev vi bedt om at kigge på, hvordan man meritafklarer, og hvordan man kunne informere overskueligt om det,« siger fondens projektchef, Magnus Købke.

Resultatet blev hjemmesiden [www.meritvejen.dk](http://www.meritvejen.dk). Her kunne virksomheder og medarbejdere klikke sig ind og se, hvad der skulle til for at gå fra ufaglært til faglært.

Hjemmesiden er for nylig blevet opdateret og giver svar på, hvor længe skal man på skole, hvad kan man få merit for, hvordan får man tilskud, og hvor i landet man kan tage merituddannelsen. Det hele er samlet i en håndbog om meritvejen, som fortsat kan downloades kvit og frit fra hjemmesiden.

Derudover kan arbejdsgivere i branchen klikke sig ind på siden og blive klogere på kravene om en uddannelsesaftale og praktikpladsgodkendelse. ●



## Akademi for unge

Frode Laursen A/S og TSU var i samarbejde med til at starte Frode Laursen Driver Academy i 2015. Projektet fokuserede på unge, der under normale omstændigheder ville have svært ved at være på en uddannelsesinstitution pga. sociale udfordringer.

Hypotesen var, at hvis man samlede disse unge på ét sted og tilknyttede mentorer som ekstra støtte, så kunne man uddanne dem.

»Jeg var rigtig glad for, at vi kunne søsætte sådan et pilotprojekt, netop fordi det ikke var den almindelige unge mand, der fik et tilbud om at få en læreplads,« siger fondens formand, Kim René Busch.

De 16 unge blev samlet på et akademi på, hvor de tilbragte skoleperioderne.

Ud af de 16 unge, der fik tilbudt en plads på uddannelsen, gennemførte syv. ●

## Klædt på til at hjælpe kolleger i nød

Hvad gør man, hvis en kollega er ved at gå i hundene på grund af en skilsmisse eller et misbrug?

I forsøget på at imødekomme sådan en problemstilling udviklede fonden i 2013 projektet Nøglepersoner – ja tak.

Ambitionen var at klæde en eller flere medarbejdere i en virksomhed på til at kunne hjælpe kolleger, der måtte have økonomiske problemer, misbrug af den ene eller anden slags eller rod i privatlivet.

I stedet for at være tvunget til at gå direkte til chefen skulle det være muligt at opsøge en

nøgleperson, der kunne rådgive om mulighederne for at søge professionel hjælp. Eller måske blot agere støttende skulder, man kunne græde ud ved.

»Man skulle ikke være socialrådgiver, men som chauffør skulle man kunne komme på et kursus og få nogle værktøjer og kendskab til, hvordan en kollega kunne søge hjælp,« fortæller fondens projektchef Magnus Købke, der var med i projektets styregruppe.

Den i dag opkøbte renovationsvirksomhed Miljøteam A/S medvirkede til projek-

tet sammen med den nordiske rådgivningsvirksomhed AS3, AOF Aarhus og 3F Aarhus.

»Vi udviklede et lille modul, der bestod af fem dages undervisning. AS3 var specialister i den slags rådgivning og stod for afviklingen af kurset,« fortæller Magnus Købke.

Seks mand fra Miljøteam A/S gennemførte kurset, men siden har der ikke været efterspørgsel.

»Vi gjorde forsøget, og muligheden er der stadig. Hvis en virksomhed henvender sig, kan vi hurtigt finde de folk, der kan afvikle sådan et kursus,« siger Magnus Købke. ●





## SÅDAN FÅR DE UNGE SUCCESS PÅ VEJEN

Unge lærlinge har ofte brug for et rygstød i deres første møde med transportvirksomhederne, og her kan bl.a. mentorer være en god hjælp.

AF JOHAN LYNHOLM-BJERGE

**H**vordan fremmer og fastholder man indtaget af unge lærlinge i transportbranchen?

Med udgangspunkt i ovenstående problemstilling igangsatte Transporterhvervets Uddannelsesråd (TUR) i efteråret 2014 en række projekter under den fælles overskrift 'Succes på vejen'. Projektet var finansieret af Transportens Udviklingsfond (TU) og Godstransportens Uddannelses- og Udviklingsfond (GUU) og blev lanceret som et tiltag, der skulle være med til at fremtidssikre branchen.

Tre grene udgjorde det samlede resultat: en ny hjemmeside, et elektronisk dialogværktøj til virksomheder, skoler og lærlinge samt en ny mentoruddannelse.

### ROLLEMODELLER

I foråret 2015 lancerede man hjemmesiden transportuddan-

nelser.dk, der skulle give et billede af, hvad det kræver at træde ind i transportbranchen, og de muligheder, den tilbyder.

Med ambitionen om at møde de unge i øjenhøjde tilknyttede man seks lærlinge fra de forskellige grene af transportbranchen.

De blev udnævnt som ambassadører og fortalte via tekst, video og SoMe-opdateringer om deres møde med transportuddannelsen. Det hele blev samlet

”

Så er han kommet op at skændes med en stresset kørselsleder, og så har vi hele balladen.

på den nye hjemmeside, hvor man også kunne få et overblik over landets transportskoler og vejen til en læreplads.

Foruden hjemmesiden udviklede TUR et nyt dialogværktøj, der skulle skabe bedre sammenhæng mellem de unge lærlinges skole- og virksomhedsforløb. Erfaringerne havde vist, at der ofte eksisterede en stor kløft mellem netop skole og virksomhed. Med et nyt, målgruppertilpasset dialogværktøj blev det muligt for både virksomheden og skolen at indtaste og indhente oplysninger, der kunne bidrage til en øget dialog og bedre kobling mellem skole- og praktikforløb.

### MENTOR PÅ ARBEJDSPLADSEN

Som en sidste gren i projektet udviklede man en mentoruddannelse med det formål at klæde virksomhederne bedre på til at tage imod de unge lærlinge.

Ambitionen var at uddanne udvalgte medarbejdere til at agere mentorer for de nye lærlinge. Uddannelsen består af faglige øvelser i rådgivning, konflikthåndtering og positiv psykologi.

Selvom mentoruddannelsen aldrig for alvor har fået fat i virksomhederne, er den ifølge TU-fondens bestyrelsesmedlem Peter Bæk et vigtigt initiativ. Som formand for 3F Transport i Aarhus har han gennem årene behandlet talrige sager, hvor forholdet mellem medarbejder og lærling er gået skævt. Mange gange fordi at lærlingen ikke er blevet taget i hånden.

»Så er han kommet op at skændes med en stresset kørselsleder, og så har vi hele balladen. I de tilfælde er det vigtigt, der er en mentor, der lige kan gå ind og sige: 'Det skal du ikke tage dig af. Han er altid sur om onsdagen',« siger Peter Bæk.

Mentoruddannelsen udbydes stadig via transportuddannelser.dk, og ifølge TU's næstformand, Peter B. Jepsen, er den et godt redskab, der kan rykke ved virksomhedernes håndtering af de unge mennesker. ●

# NYT NAVN – NY IDENTITET

Da TSU blev til TU i 2015 fjernede man på papiret fjernede blot et 'S', men navneændringen var et vigtigt signal om, at fonden ville supplere uddannelsesinitiativer med teknologiske udviklingsprojekter.

**D**a VA og SID i slutningen af 1980'erne stiftede en fælles fond, blev den navngivet Transport-Sektorens Uddannelsesfond – i daglig tale blot kaldet TSU – og i vedtægterne fremgik det, at fonden havde til formål 'at fremme og udvikle uddannelser og uddannelsesniveauer inden for transportområdet'.

Sådan vedblev det frem til foråret 2015, hvor en enig bestyrelse besluttede sig for en navnemæssig makeover.

Med ambitionen om at give fonden hjemmel til at støtte andre typer projekter blev TSU til TU, Transportens Udviklingsfond.

»Ændringen var begrundet i, at man gik fra at være en uddannelsesfond til også at fokusere på udviklingsprojekter. Det er udviklingen af Cargo Dynasty et typisk eksempel på,« siger Kim René Busch, der siden 2017 har været formand for TU-fonden.

»Vi har også igangsat roadshowet som en del af Job i Transport, og det kan du isoleret set heller ikke kalde et uddannelsesformål. Det handler mere om rekruttering,« fortsætter Kim René Busch.

Med navneskiftet fulgte et nyt logo og en opdatering af vedtægterne. Det blev indskrevet, at fonden nu også havde til formål 'at igangsætte og understøtte initiativer, der bidrager til at vise og udvikle værdien af godstransporten, og som kan medvirke til at sikre den fremtidige arbejdskraft indenfor transportområdet'.

Derudover blev det indskrevet, at fonden skulle bidrage til forsøg, der kan samle erfaringer og viden 'om den teknologiske udviklings betydning for fremtidige kvalifikationskrav i transportbranchen'.

### VIGTIGE VEDTÆGTSÆNDRINGER

Samlet set har de to juridiske tilføjelser givet grønt lys til, at fonden har kunnet kaste sig over tunge rekrutterings- og teknologiprojekter med det altoverskyggende mål at sikre nye medarbejdere og kompetenceløft til de eksisterende.

Ifølge TU-fondens næstformand, Peter B. Jepsen, var vedtægtsændringerne nødvendige for at følge med branchens udvikling.

»Uddannelsesaktiviteterne er ikke blevet glemt, men teknolo-

gien med Cargo Dynasty og alt det, der foregår omkring udvikling af selvkørende køretøjer, gør, at vi er gået fra udelukkende at kigge på, hvordan man kan øge kompetencerne gennem aktiviteter på skolebænken, til, hvordan man kan styrke virksomheder og medarbejdere ved at udnytte teknologien.«

### EN INNOVATIONSFOND

Navneskiftet i 2015 var derfor et udtryk for meget mere end en ny bogstavkombination. Den var et udtryk for ambitionen om hele tiden at være på forkant med branchens udvikling.

Og står det til Peter B. Jepsen, er det slet ikke sikkert, at navnet fra 2015 er dækkende, hvis vi tænker længere frem.

»Med de projekter, vi har haft gang i de senere år, er det jo lige før, at udvikling skulle erstattes med innovation. Det er i hvert fald den bevægelse, der er i gang,« siger næstformanden og tygger lidt på spørgsmålet om, hvorvidt man deraf kunne forestille sig endnu en navneændring inden for det kommende år.

»Det vil jeg ikke udelukke,« lyder svaret. ●

**TSU**

**TRANSPORTENS  
UDVIKLINGSFOND**

Et samarbejde mellem 3F og ATL

1989-2015

2015-





Det var vigtigt for os at lave den sammenkædning, så man kunne se en karrierevej, der var understøttet af uddannelse.



# FONDENS PIONERÅND HAR VÆRET EN ØJENÅBNER

At fonden har løftet teknologiforståelsen i transportbranchen og gjort den bevidst om betydningen af uddannelse har givet et forspring, mener Peter B. Jepsen.

AF JOHAN LYNGHOLM-BJERGE  
FOTO: BRIAN RASMUSSEN

**H**vis du skal skabe værdi, skal du have medarbejdere, der har mere end basisviden.

Med 20 år i fonden og 26 år hos Danske Fragtmænd med fokus på udvikling og optimering er Peter B. Jepsen en mand med uddannelse i blodet.

I 1993 forlod han den finansielle sektor til fordel for transportbranchen, hvor han siden er avanceret til toppen af den danske transportbranche med ovenstående mantra som fast følgesvend.

I dag er 68-årige Peter B. Jepsen direktør for Public Affairs for den landsdækkende fragtvirksomhed, mens han sideløbende er bestyrelsesformand i arbejdsgiverforeningen ATL og næstformand i fonden. Det er i øvrigt blot nogle af de mange kasketter, Peter B. Jepsen jonglerer med, når han ikke repræsenterer Danske Fragt-

mænds lyseblå farve på firmabasen i Åbyhøj.

Her i Aarhus-bydelen, blandt miniaturrelastbiler og udmærkelser, møder jubilæumsmagasinet den erfarne direktør, som adspurgt om fondens historiske betydning deler svaret op i flere spor.

#### FRA LÆRLING TIL DIREKTØR

I fondens første fase handlede det om at samle og udvikle vognmandskurser på det, der blev til Transportbranchens Uddannelsescenter i Vejle. Ambitionen var at skabe en uddannelse, der kunne udgøre ryggraden for en lang karriere i transportbranchen med et vognlæs af muligheder.

»Tidligere havde det været kørekortet og de lovbundne certifikater, der udgjorde uddannelsen. Der var ikke lavet en sammenhæng, så man som ung kunne se, at man kunne starte >



## 2001-

som chaufførlærling og ende som direktør. Det var vigtigt for os at lave den sammenkædning, så man kunne se en karrierevej, der var understøttet af uddannelse,« siger Peter B. Jepsen. Siden investerede fonden i det store, moderne simulatorcenter på uddannelsescentret i Vejle og skabte dermed helt nye muligheder for at inddrage den nyeste teknologi i uddannelsen. I den første håndfuld år kunne virksomheder sende chauffører på simulatorkursus på centret, og i dag er simulatorerne fortsat en vigtig del af uddannelsen på AMU-centre rundt i landet.

»Det andet, vi var sat i verden for, var at afprøve nye muligheder og tankegange og ny teknologi. I et simulatorcenter kan man afprøve ekstreme situationer uden at komme galt af sted, og det løftede uddannelsesniveaut og kompetenceniveaut,« siger Peter B. Jepsen og forklarer, at idéen om simulatorerne blev hentet fra pilotuddannelsen.

»Vores tilgang var, at hvis det er vigtigt for piloter at afprøve ekstreme situationer, så er det også vigtigt for godschauffører. Det var en kæmpe investering i superavanceret teknologi, men den var vigtig,« fortæller Peter B. Jepsen.

### DIGITAL FORDEL

Netop teknologisporet har ifølge Peter B. Jepsen været helt afgørende for fondens betydning gennem de seneste 15 år. Foruden de avancerede simulatorer finansierede og igangsatte fonden også det digitale læringsspil Cargo Dynasty, der kunne indgå i undervisningen på skolerne. Spillet vandt en europæisk pris for bedste læringsspil og har vist sig som en kæmpe succes.



Nøglen til TU-fondens succes har været pionerånd, mener Peter B. Jepsen. Billedet her er fra Transportens Topmøde i 2016.



Projekt Basis fik en Årets læseinitiativpris af læsepædagogerne i Danmark i november 2016.

»Cargo Dynasty var en kæmpe investering i et læringsspil, som ingen af vores andre organisationer havde råd til at finansiere. Men i kraft af, at vi havde fonden, så havde vi muligheden. Det er også det, der gør fonden så vigtig. Uddannelsesråd kan være gode, men med fonden har vi kunnet foretage os noget,« si-

ger Peter B. Jepsen og sammenfatter brugen af teknologi med simulatorer og computerspil:

»Vi har formået at løfte teknologiforståelsen i branchen. I en tid, hvor man siger, at alle branchers udfordring er digitalisering, har vi arbejdet med digitaliserede undervisningsværktøjer i 15 år. Det gør jo, at dem, der har været igennem det, er fortrolige med digitalisering.«

»Når vi ved, at det kommer til at præge branchens fremtid, er det en stor fordel, at vi allerede for 15 år siden begyndte at introducere digitaliseringsværktøjer i undervisningen. På den måde har vi givet branchen et forspring,« vurderer Peter B. Jepsen.

Peter B. Jepsen går nu ind i sit tredje årti som medlem af fon-

den, men engagementet lyser fortsat ud af ham, når han taler om udviklingsprojekter.

Det gælder i særlig grad Projekt Basis, som i 2016 blev tildelt Årets Læseinitiativpris, og som ifølge Peter B. Jepsen udgør et tredje afgørende spor i fondens betydning. Projektet gik ud på at tilbyde opkvalificering til ordblinde og talblinde, der ellers har været dårligt stillet både i branchen og i samfundet som helhed.

»Ingen havde en strategi for, hvordan man skulle hjælpe ordblinde og talblinde, men her har vi sat det i system og besøgt rigtig mange virksomheder og givet dem et setup, så de kunne tilføre de her medarbejdere den manglende basiskompetence.

Det er i min verden det vigtigste projekt i det spor, der omhandler

## BLÅ BOG

**Navn:** Peter B. Jepsen  
**Alder:** 68 år

**1993 – nu**  
Danske Fragtmænd – i dag direktør for Public Affairs

**2013 – nu**  
Arbejdsgiverforeningen ATL – bestyrelsesformand

**2012 – nu**  
Dansk Industri Transport – næstformand

**2008 – nu**  
Dansk Industri – formand for udvalget for erhvervsuddannelser

**2001 – nu**  
Branchefællesskabet for pakkedistributører – næstformand

**2001 – nu**  
Transportsektorens Udviklingsfond – bestyrelsesmedlem

**2001 – 2014**  
Hanstholm Havn – bestyrelsesmedlem

**1996 – nu**  
Aarhus Tech – næstformand for det lokale uddannelsesudvalg vedrørende transport og logistik

Gennem årene har fonden levet af den idérigdom, som bestyrelsesmedlemmerne er kommet med.

Ifølge Peter B. Jepsen har der hersket en pionerånd, som har været nøglen til alle fondens aktiviteter.

»Der har været en fælles ambition om at være nytænkende. Der har været en bestyrelse, som har drøftet, hvad der har været af muligheder for at afprøve ting, som vi tror på, men som ikke har været dokumenteret. Det ligger i fondens formål. At vi vil afprøve ting, der kan bane vejen for nye muligheder,« siger direktøren og peger på et andet afgørende parameter i fonden.

Størstedelen af bestyrelsesmedlemmerne har været engageret i fonden i årtier, og det har ifølge Peter B. Jepsen skabt et sundt miljø til at udvikle idéer og projekter.

»Der har været meget kontinuitet i bestyrelsen, og det skaber en meget vigtig forudsætning for innovation og idéudvikling. Det skaber nemlig tillid og fortrolighed. Samtidig har vi været en kombination af mennesker, der er besjælet af samme visioner for branchen, men som kommer med forskellige input.«

Nu venter imidlertid et mindre generationsskifte, da flere af bestyrelsesmedlemmerne snart går på pension. Fondens lever dog videre, og med branchens stigende digitalisering og rekrutteringsudfordringer er fondens berettigelse stadig indlysende i jagten på at afprøve nye, visionære initiativer.

Det arbejde erklærer Peter B. Jepsen sig klar til at bidrage til vel vidende, at fondens første 30 år allerede har haft afgørende betydning. Som han afslutningsvis opsummerer:

»I det allermest betydningsfulde lag må man sige, at fondens aktiviteter har løftet branchens bevidsthed om betydningen af uddannelse. Fondens pionerånd har været en øjenåbner for både chauffører og vognmænd.« ●



# PÅ TUR GENNEM CANADAS SMUKKE NATUR



Det var en drengedrøm, der blev til virkelighed, da Nicolai Ovesen som nyuddannet chauffør rejste til Canada, hvor han arbejdede i et år og fik oplevelser for livet.

AF ANNA KEEMINK

verdens næststørste land sad 24-årige Nicolai Ovesen i førerhuset på en nord-amerikansk lastbil, som man kender dem fra Coca Colas ikoniske julereklamer: store, rummelige og med motoren placeret foran i snuden. Canadas storslåede natur susede forbi udenfor, og gennem forruden oplevede den nyuddannede chauffør, der oprindeligt er fra Kolding, et vildt landskab af bjerge, søer og skove, han ikke kendte fra de danske landeveje.

Nicolai Ovesen har altid været vild med at køre, og det var derfor oplagt for ham at uddanne sig til lastbilchauffør. Han tog sin grunduddannelse hos EUC Lillebælt og kom i lære hos Ole Larsen Transport. Som færdiguddannet chauffør stødte han lidt tilfældigt ind i et tilbud om at komme med i et projekt, hvor Transportens Udviklingsfond sendte en gruppe nyuddannede lastbilchauffører til Canada som en form for efteruddannelse – og som en mulighed for at få arbejds erfaring fra udlandet.

»Jeg var ikke i tvivl, da jeg fik muligheden for at tage afsted. Jeg har altid gerne villet prøve at køre de store lastbiler i Amerika, og jeg havde ingen kæreste eller andre forpligtelser derhjemme, >



> der trak – det var det perfekte tidspunkt,« fortæller Nicolai Ovesen.

#### FRA AARHUS TIL NEW BRUNSWICK

Sammen med bl.a. Transportens Udviklingsfonds projektchef, Magnus Købke, tog den nyuddannede chauffør i første omgang på en intro tur til Canada, hvor de var hos tre forskellige transportfirmaer for at præsentere sig og vise, hvad de unge chauffører kunne. Alle firmaerne var imponerede over de kvalifikationer, de nyuddannede danske chauffører havde – på trods af at de kun havde to til to et halvt års køreerfaring.

Efterfølgende fik Nicolai lov til at vælge, hvilket af de canadiske transportvirksomheder han gerne ville køre for, og han var ikke i tvivl om, at det skulle være det mindste af firmaerne, ADTS – Atlantic Diversity Transportation System – som lå i provinsen New Brunswick.

»Jeg valgte det, fordi det var et lille firma, og derfor var man en person og ikke bare et nummer, som man ville være i de to andre, som var markant større firmaer,« fortæller Nicolai Ovesen.

Han pakkede sin kuffert i Aarhus i januar 2015 og landede midt i den canadiske vinter.

»Jeg flyttede ind i en lejlighed, som firmaet havde skaffet i byen Moncton, der cirka er på størrelse med Skanderborg,« fortæller han.

Og lynhurtigt gik han i gang med arbejdet hos ADTS.

»Jeg blev introduceret til firmaet og startede med det samme på at tage lastbilkørekort derovre – man kan nemlig ikke bruge sit danske.«

#### ALENE I VILDMARKEN

Midt i februar begyndte Nicolai Ovesen at køre. Med lasten fuld af bl.a. skaldyr og medicin, og med Sydstaterne i USA som destination på mange af de lange ture, tilbragte han ekstremt



Projektet 'Et år bag rattet i Canada' blev sat i verden for at tilbyde unge danske chauffører arbejdsferfaring fra udlandet.

”  
Det har udviklet mig som menneske på forskellige punkter at være derovre – og samtidig gjort mig til en bedre chauffør.



Nicolai (TH) og hans canadiske masterdriver, der lærte ham op. Privatfoto

mange timer bag rattet. Det var på én gang hårdt og lærerigt, fortæller han.

»Jeg kørte ofte seks dage om ugen, og jeg har fået stor respekt for det at være alene i længere tid. Det skal man være særligt bygget for at kunne klare, men man lærer samtidig meget om sig selv ved at prøve det,« siger han.

En anden ting, Nicolai Ovesen tog med sig hjem, var mødet med en mentalitet, der ligger langt fra den danske.

»I transportbranchen herhjemme går tingene hurtigt. I Canada tager folk det mere roligt – mentaliteten er mere afslappet, og det var rart at



Nicolai Ovesen foran lastbilen, han kørte i, mens han arbejdede i Canada. Privatfoto

opleve. Hvis jeg for eksempel kom ind i et voldsomt snevejr på en tur og ringede og sagde, at jeg blev forsinket, fordi jeg ikke kunne køre så hurtigt, så var det bare helt okay. Det er helt klart noget, jeg har taget med hjem derfra,« fortæller han.

Når Nicolai Ovesen tænker tilbage på det år, han tilbragte i Canada, er han generelt rigtig glad for oplevelsen.

»Det har udviklet mig som menneske på forskellige punkter at være derovre – og samtidig gjort mig til en bedre chauffør. Jeg fik en større tillid til mine egne kvalifikationer,« siger han. ●



# VI ER NØDT TIL AT VÆRE **OPPE** **PÅ BEATET**

»Fondens vigtigste rolle er stadig at gøre faget interessant,« mener Jens Mathiesen, der ser fonden som en afgørende medspiller i jagten på fremtidens arbejdskraft.

AF JOHAN LYNGHOLM-BJERGE  
FOTO: SOPHIA LYDOLPH

I 2006 trådte Jens Mathiesen ind i bestyrelsen i fonden. 13 år senere nærmer pensionen sig for den snart 66-årige formand for 3F Odense Transport, og dermed er det også tid til at give stafetten videre som bestyrelsesmedlem i Transportens Udviklingsfond.

I dette interview ser Jens Mathiesen tilbage på sine år i fonden, der ifølge fynboen har en måske endnu vigtigere rolle i dag, end dengang han selv blev en del af den midt i oo'erne.

#### UDVIKLING OG SYNLIGHED

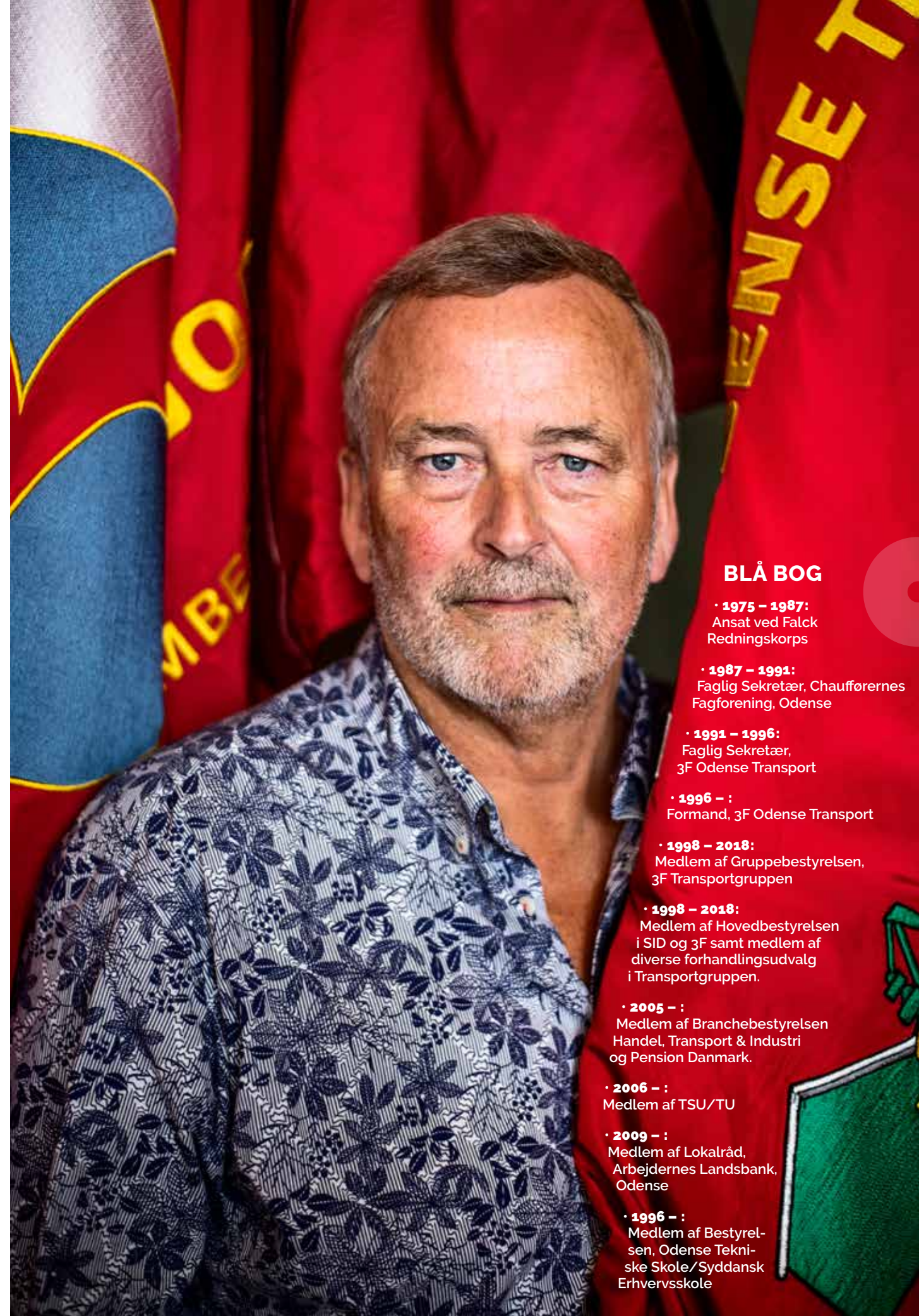
»Fondens vigtigste rolle er stadig at gøre faget interessant for de unge mennesker, men udfordringen med at tiltrække arbejdskraft er helt klart blevet større,« siger Jens Mathiesen, da han har serveret en kop kaffe og

et glas isvand i sensommervarmen.

»Derfor er vi nødt til hele tiden at udvikle os og være synlige omkring faget. Ellers er jeg bange for, de unge går en anden vej. De har masser af andre veje at gå.«

Jens Mathiesen er en rigtig fagforeningsmand. Efter at have indledt karrieren i Falck blev han i 1987 ansat i chaufførernes fagforening, hvor han avancerede til formandsposten i 1996. Dengang var det som en del af SID – i dag 3F.

Sideløbende har han i mere end et årti passet bestyrelsesarbejdet i fonden som repræsentant for arbejdstagerne. Det er sket i tæt samspil med arbejdsgivernes repræsentanter, og netop samspillet mellem bestyrelsens to parter fremhæver Jens Mathiesen som en faktor, der har >



#### BLÅ BOG

• 1975 – 1987:  
Ansæt ved Falck  
Redningskorps

• 1987 – 1991:  
Faglig Sekretær, Chaufførernes  
Fagforening, Odense

• 1991 – 1996:  
Faglig Sekretær,  
3F Odense Transport

• 1996 – :  
Formand, 3F Odense Transport

• 1998 – 2018:  
Medlem af Gruppebestyrelsen,  
3F Transportgruppen

• 1998 – 2018:  
Medlem af Hovedbestyrelsen  
i SID og 3F samt medlem af  
diverse forhandlingsudvalg  
i Transportgruppen.

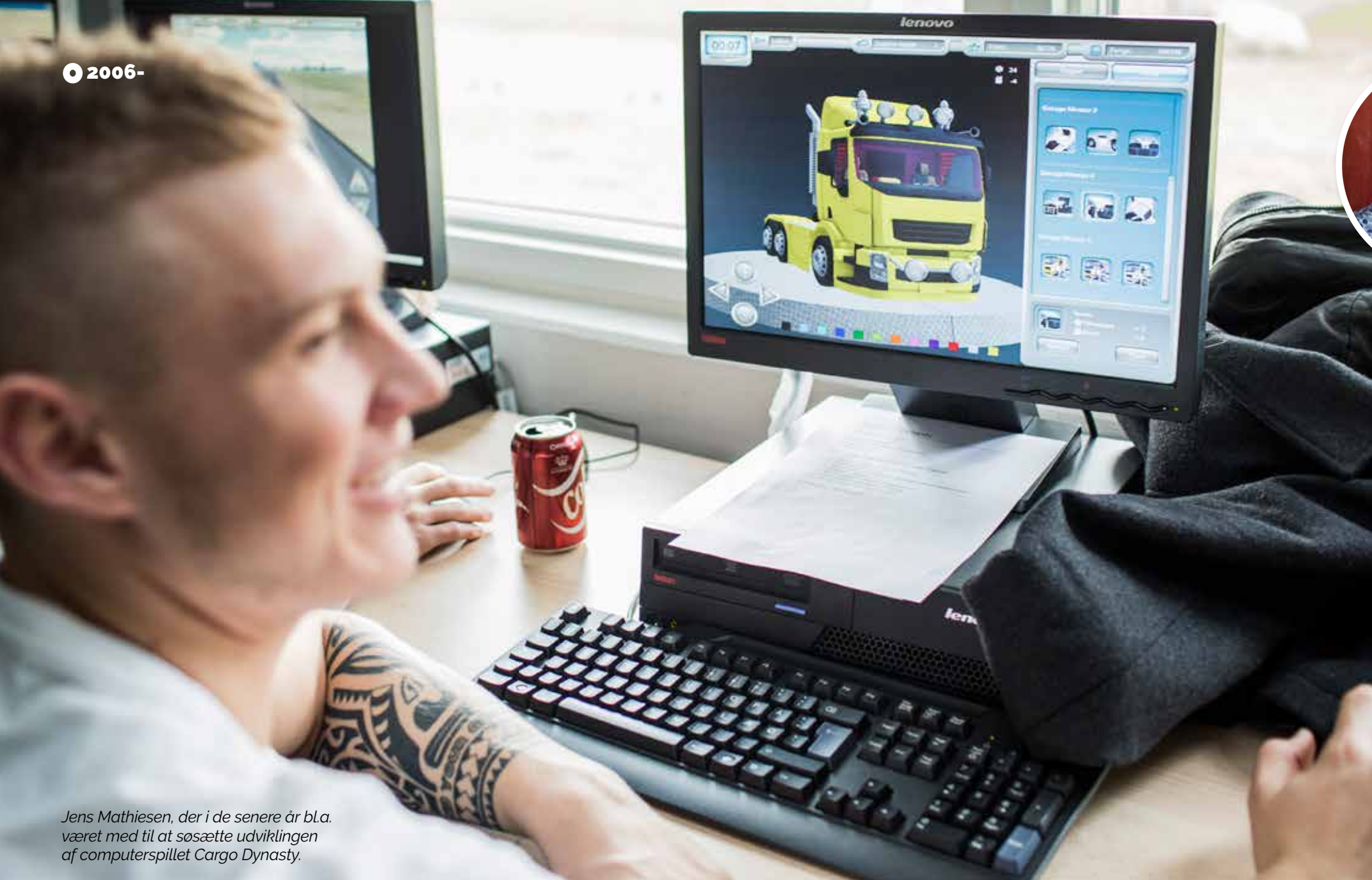
• 2005 – :  
Medlem af Branchebestyrelsen  
Handel, Transport & Industri  
og Pension Danmark.

• 2006 – :  
Medlem af TSU/TU

• 2009 – :  
Medlem af Lokalråd,  
Arbejdernes Landsbank,  
Odense

• 1996 – :  
Medlem af Bestyrelsen,  
Odense Tekniske  
Skole/Syddansk  
Erhvervsskole





Jens Mathiesen, der i de senere år bl.a. været med til at søsætte udviklingen af computerspillet Cargo Dynasty.



Vi er nødt til at være oppe på beatet hele tiden i forhold til at gøre faget interessant for de unge mennesker.

interessant at se, hvordan de store aktører ser på branchens udvikling, eksempelvis inden for el-lastbiler.«

#### FREMSYNET FOND

I Jens Mathiesens øjne har en af fondens store styrker været evnen til at være på forkant med brancheudviklingen. Det ligger i fondens DNA helt tilbage fra stiftelsen i 1989 med daværende VA-direktør Poul Juelsbjerg som initiativtager og siden drivkraft bag etableringen af et topmoderne simulatorcenter i Vejle.

»Jeg mener, det var meget fremsynet at starte fonden. Man kunne se, det var nødvendigt at gøre noget for at tiltrække de unge mennesker og få den øvrige befolkning til at se, hvor vigtigt erhvervet er. Det var rigtig godt set, og så har det udviklet sig stille og roligt hen ad vejen med nogle gode bestyrelser, hvor man har haft fokus på at udvikle.«

Og så er vi tilbage ved det ord, der hele tiden går igen i interviewet: udvikling.

Udvikling af imagekampagner, udvikling af rekrutterings tiltag og udvikling af branchen i det hele taget. Derfor var det også oplagt, at man i 2015 ændrede navnet fra Transportens Uddannelsesfond (TSU) til Transportens Udviklingsfond (TU). Det var et signal om, at tiden aldrig står stille i fonden.

»Vi er nødt til at være oppe på beatet hele tiden i forhold til at gøre faget interessant for de

unge mennesker. Hvis vi viger, vil branchen stille og roligt sygne hen, og så skal man måske starte forfra igen. Udvikling og synlighed er noget af det vigtigste,« siger Jens Mathiesen, der i de senere år blandt andet har været med til at søsætte fondens roadshow med en lastbil-simulator samt udviklingen af computerspillet Cargo Dynasty.

Begge initiativer har været en stor succes på skoler i hele landet, og sidstnævnte blev endda hædret med prisen som bedste læringsspil i Europa i 2013.

#### ET SERIØST ERHVERV

Fondens roadshow ruller stadig landet over, og ifølge Jens Mathiesen har man da heller ikke råd til at træde på bremsen. Hverken med igangværende eller nye initiativer.

»Jeg mener helt bestemt, at man hele tiden – sammen med samarbejdspartnere som eksempelvis undervisningsinstanser – skal udvikle kampagner, der gør erhvervet synligt og desuden gør det klart, at chaufførjobbet er et seriøst erhverv, der er fremtid i,« siger han og fortsætter:

»I mange år brugte man det slogan, at hvis du ikke kunne blive andet, så kunne du altid blive chauffør eller lagerarbejder. I dag synes jeg, det er vigtigt at slå fast, at man også kan udvikle sig fra at være chauffør til at blive noget andet i branchen. Det er ikke bare at køre fra A til B.«

» haft afgørende betydning for fondens aktiviteter og resultater.

#### LØFTET I FLOK

»Som arbejdsgivere og arbejdstagere har vi løftet i flok inden for den danske model. Vi har haft en fælles interesse for at synliggøre erhvervet, og det har jeg været glad for at være en del af.«

»Når vi har været ude i verden, har de været imponerede over, at vi er mødt op sammen som arbejdsgivere og arbejdstagere. Sådan er det ikke mange steder. Den danske model giver nogle muligheder, som ikke er kendt så mange steder,« fortæller Jens Mathiesen og forklarer videre:

»Vi har set det som nødven-



Ifølge Jens Mathiesen har udlandsrejserne til bl.a. Canada vigtige elementer i fondens virke, fordi de har givet inspiration.

digt, at vi står sammen for at fremme synligheden til erhvervet. Vi har haft – og har – en fælles interesse i at gøre faget interessant for de unge. Så har vi taget overenskomstkampene, når det har været tiden til det.«

Ifølge Jens Mathiesen har udlandsrejserne til bl.a. Canada, Sydkorea og USA været vigtige elementer i fondens virke.

Her er der blevet hentet inspiration og knowhow, som har været med til at danne grundlag for fondens arbejde for branchens udvikling.

»Danmark er jo et lille land i forhold til de andre store nationer, der måske udvikler sig lidt hurtigere. Det kan vi lære noget af. Det har været meget



# FITNESS TIL HJERNEN

Med Projekt Basis satte fonden nye standarder for opkvalificering af ordblinde og talblinde medarbejdere.

AF JOHAN LYNHOLM-BJERGE

Når vi taler om opkvalificering af eksisterende medarbejdere, stikker ét af fondens projekter særligt ud.

I 2015 lancerede man Projekt Basis med det formål at styrke de grundlæggende færdigheder for dem, der havde særlige udfordringer inden for læsning, skrivning, regning og IT.

Det skete på baggrund af en undersøgelse, der viste, at op mod 25 procent af de danske chauffører havde så svært ved at læse og regne, at det gav problemer i dagligdagen. Samtidig er det et faktum, at fremtidens chauffører skal kunne klare flere logistiske og serviceorienterede opgaver, hvilket stiller yderligere krav til dem.

I Projekt Basis fik samtlige medlemmer af ATL tilbud om gratis konsulentbistand til at hjælpe medarbejdere med særlige udfordringer, og da projektet blev afsluttet i starten af 2017, havde

over 300 ATL-virksomheder modtaget besøg af uvildige konsulenter, der kunne fortælle om mulighederne for opgradering af støtte til udfordrede medarbejdere.

## IKKE SET TIDLIGERE

»Projekt Basis er i min verden et banebrydende projekt,« siger fondens næstformand, Peter B. Jepsen, og fremhæver, at man ikke tidligere havde set lignende initiativer, der imødekom ord- og talblindes udfordringer. Hverken i transportbranchen eller andre erhvervsbrancher.

»Med tanke på, at årgangene bliver mindre og mindre, ville vi sørge for, at de, der kommer ind i branchen, og som måske har nogle udfordringer indlæringsmæssigt, bliver hjulpet godt på vej, så vi kan fastholde og udvikle dem,« fortæller Peter B. Jepsen.

Udover de mange konsulentbesøg gennemførte op mod 20 ATL-virksomheder egne projekter

## FAKTA

- Projekt Basis startede i foråret 2015 og sluttede i starten af 2017.
- Målet var at tilbyde alle ATL-medlemmer viden om offentlige tilbud om undervisning i basisefterskolefærdigheder som f.eks. læsning, skrivning, regning og it.
- Medlemmerne kunne også få viden om andre uddannelsesmuligheder og om de økonomiske støttemuligheder, der er for deltagelse i undervisningen.
- Derudover tilbød fonden, at uvildige konsulenter kunne komme ud og rådgive virksomhederne om, hvordan indsatsen kunne gribes an.



## PRISVINDER

- I 2016 gik Årets Læseinitiativpris til Projekt Basis ved Landsforeningen af Læsepædagogers store Munkebjergkonference. I begrundelsen blev der lagt vægt på, at Transportens Udviklingsfond havde 'rettet en samlet indsats imod voksne i en branche, der traditionelt har været svære at motivere til at del-tage i et efteruddannelses-tilbud.'
- Med prisen fulgte en check på 15.000 kroner.

Ifølge TU havde op mod 25 procent af de danske chauffører så svært ved at læse og regne, at det gav problemer i dagligdagen.

til fremme af læse- og skrivefærdigheder blandt chauffører og lagermedarbejdere.

Alle sammen afledt af Projekt Basis.

Hos Marius Pedersen A/S gennemførte man Projekt Biler og Bogstaver, mens Danske Fragtmænd, hvor Peter B. Jepsen til daglig er direktør for public affairs, gennemførte projektet 'Danmarks stærkeste medarbejdere'.

## ET SKJULT HANDICAP

Hos Danske Fragtmænd sagde lagermedarbejdere i hele landet ja til at blive screenet for, om de var ord- eller talblinde, hvorefter de blev tilbudt uddannelsesmoduler i dansk og matematik på VUC.

Ambitionen var at gøre firmaets veltrænede medarbejdere til veltrænede hoveder. En slags fitness for hjernen.

»Vi har kørt flere hundrede medarbejdere igennem, og de siger alle sammen, at det er

noget af det bedste, de har oplevet,« fortæller Peter B. Jepsen.

»Mange af dem havde gået og følt, de havde et skjult handicap. Dem, der ikke har deres uddannelsesmæssige basis toptunet, er heller ikke dem, der rækker hånden op først og siger, at de gerne vil på et kompetencegivende kursus. Men efter de har gennemført Projekt Basis-uddannelsen, har det gjort dem uddannelsesparate og uddannelsesmindede,« fortsætter Peter B. Jepsen.

Projekt Basis blev i november 2016 tildelt Årets Læseinitiativpris af Landsforeningen af Læsepædagoger.

En fornem pris, der satte en tyk streg under projektets relevans og slagkraft.

Tidligere havde 3F stået for tiltag, der på tværs af brancher skulle styrke kompetencer inden for læsning og kommunikation, men det var først med Projekt Basis, at man for alvor fik fat i chauffører og lagerarbejdere.

Ifølge Magnus Købke, der var projektleder på Projekt Basis, er det da også svært at overdrive betydningen af forløbet.

## RUSTET TIL FREMTIDEN

»Vi kunne se, der var et behov for, at virksomhederne blev klar over, hvordan man fik gang i at opkvalificere sine medarbejdere i de bløde værdier. Traditionelt har det kun været certifikater, der skulle til for at udføre arbejdet, men med Projekt Basis kunne vi bidrage til, at udfordrede medarbejdere bliver bedre rustet til en branche med fremtidens teknologi.«

Ifølge Magnus Købke står initiativet i dag som fondens vigtigste projekt, når det gælder opkvalificering af medarbejdere. En holdning, han deler med blandt andre Peter B. Jepsen.

Som sidstnævnte opsummerer: »Det har givet en ryggrad, som giver mulighed for at udvikle branchen ind i fremtiden.« ●





# KAMPAGNEN DER LEVERER VAREN

*Som en del af Job i Transport tog man initiativ til at indlede et roadshow, hvor en specialbygget Volvo-truck kørte ud til skolerne og viste branchen frem.*

Image- og rekrutteringskampagnen Job i Transport har overgået alle forventninger og fortsætter på ubestemt tid.

AF JOHAN LYNGHOLM-BJERGE

**N**år det gælder arbejdet med at skabe interesse for transportbranchen, kan ingen af fondens projekter måle sig med Job i Transport.

Siden kampagnen blev lanceret i sensommeren 2015, er der lavet film om jobs i transportbranchen, musikvideoer, rekrutteringsalliancer, podcasts og et omfattende roadshow til skoler i hele landet.

Det er lykkedes at øge antallet af unge, der får en uddannelsesaftale i transportbranchen, og man har styrket samarbejdet mellem de unge, virksomhederne og jobcentrene.

Derfor tøver næstformand i fonden, Peter B. Jepsen, ikke >



med at kalde kampagnen en overvældende succes.

»I rekrutteringssporet er Job i Transport det vigtigste projekt, vi har haft.«

»Selvom vi var klar over, at der var et kæmpe behov for at synliggøre, hvad der foregår i branchen, har det overrasket, hvor stort behovet rent faktisk er. Vi lancerede kampagnen for at skabe opmærksomhed og regnede med, det ville køre i to-tre år, men nu har vi forlænget det langt ud i fremtiden,« siger Peter B. Jepsen.

#### FIRE HOVEDMÅL

3F, ATL og DTL-A står bag projektet i regi af fondene Transportens Udviklingsfond og Godstransportens Uddannelses- og Udviklingsfond. Den overordnede mission er at tiltrække flere medarbejdere til godstransportbranchen.

Da kampagnen blev lanceret i 2015, skete det i samarbejde med PR-bureauet Lead Agency. Siden har bureauet i samarbejde med transportbranchens repræsentanter stået for udviklingen af kampagnens PR-aktiviteter.

I starten fokuserede man primært på at rykke ved transportbranchens image ved at producere film med en række inspirerende rollemodeller. Siden skruede man op for en mere rekrutteringsmålrettet charme-offensiv.

Sidstnævnte skete på bagkant af Transportens Dag i Aarhus i januar 2016, hvor virksomhedsledere, skoleledere, jobcenterchefer og branchefolk diskuterede initiativer, der kunne fremme interessen for transportbranchen.

»Der var vi 60 mennesker, der skrev en masse gode idéer ned på gule sedler. Til sidst kogte vi det ned til fire hovedmål,« fortæller projektchef i fonden Magnus Købke.

Først og fremmest ville man forsøge at synliggøre godstransporten på landsdækkende tv.

Derudover ville man ud på skolerne og orientere om branchen, mens de to sidste punkter hand-



Det populære roadshow består af en specialbygget Volvo, der kører ud til skoler over hele landet.



lede om samspillet mellem virksomheder, jobcentre og skoler.

Der skulle laves en målrettet indsats for at klæde jobkonsulenter bedre på til at forstå transportbranchen, ligesom transportbranchen skulle forstå, hvordan man kan drage nytte af jobcentrene.

#### POPULÆRT ROADSHOW

Punkt ét blev effektueret med DR-dokumentaren 'De unge truckere', der ramte skærmen i foråret 2017, mens oprettelsen af rekrutteringsalliancer i hele landet styrkede samspillet mellem de unge og uddannelsesinstitutionerne.

Endelig tog man initiativ til



'Keep on Truckin' er roadshowets slogan.

at indlede et roadshow, hvor en specialbygget Volvo-truck kørte ud til skolerne og viste branchen frem.

Det gør man stadig – og det med bragende succes. Siden roadshowets start er over 500 skoler besøgt, og dermed har cirka 25.000 skoleelever modtaget erhvervsvejledning rettet mod transportuddannelserne.

I den store lastbiltrailer kan eleverne prøve kræfter med en virkelighedsnær lastbilsimulator og derigennem mærke på egen hånd, hvad det vil sige at være chauffør. Derudover er en chaufførlærling med for at fortælle om vejen til chaufførjobbet.

»Vores styrke er, at vi er en branche, der kan tages med ud på skolerne. Havde jeg været ansat i murernes fagforening, var det nok lidt mere bøvlet. Så skulle jeg have en palle mursten og mørtel med og stå og rode med det. Det her er mere håndgribeligt, og de unge synes, det er sejt at få lov til at køre,« siger Magnus Købke.

I starten var det udelukkende Magnus Købke, der kørte lastbilen ud til skolerne, men som følge af den øgede efterspørgsel, er de nu flere, der kører ud med trucken. Senest er en konsulent fra fonden koblet på projektet.

Populariteten er ikke til at tage fejl af. Den store truck er på skolebesøg alle hverdage året rundt.

»Jeg har allerede bookinger i 2021,« fortæller Magnus Købke og giver et bud på, hvorfor roadshowet er blevet så eftertragtet.

»For det første er det en spændende oplevelse for de unge. Der kommer en stor, sej Volvo-truck ud på deres skole. De prøver at køre lastbilsimulator, de quizzer, de ser film, og de hører en masse om transportbranchen, og hvad man tjener. Det er en fantastisk god måde at formidle, hvad det er for nogle uddannelser, vi kan tilbyde,« siger Magnus Købke og fremhæver, at man blandt andet har besøgt en produktionsskole i Aalborg seks gange, fordi der >





Heine Schultz debatterer på Folkemødet 2018. Han kører med roadshoet til hverdag.

Skuespiller Simon Stenspil var moderator på de politiske oplæg på Folkemødet i 2017. Her står han sammen med Vibeke Theisel, der er uddannet godschauffør



› bliver ved med at være efterspørgsel.

Som konsekvens af den massive efterspørgsel er roadshowet nu som minimum forlænget til 2022.

Håbet er, at den massive tilstedeværelse i de unges hverdag kan puste yderligere til den positive udvikling i antallet af uddannelsesaftaler på transportskolerne.

Selvom roadshowet fylder meget, er det dog langt fra det eneste nuværende initiativ, der skal sikre godstransportens fødekæde. I sommer var Job i Transport atter til stede ved Folkemødet på Bornholm, hvor man blandt andet stod for en paneldebat om, hvordan man får flere kvinder ind i transportbranchen.

Siden har man nedsat en taskforce bestående af arbejdsgivere, ledere, chauffører og organisationer, som i fællesskab skal udvikle tiltag, der kan tiltrække flere kvindelige chauffører. Ifølge fondens næstformand er der fortsat masser at tage fat på i den storstilede rekrutteringskampagne.

»Næste step er også at finde formelen for, hvordan man kan forklare de unges forældre, at det her er et spændende erhverv. Den kode har vi ikke knækket endnu. Alle undersøgelser viser, at forældrene har en meget afgørende indflydelse på børnenes erhvervsvalg,« siger Peter B. Jepsen, som også kan se frem til, at fonden udgiver en ny film om brancheskift – samt en musikvideo lavet af produceren Pharfar.

Da kampagnen i 2017 udsendte musikvideoen 'Jeg leverer varen', hvor rapperen 'Pak fra det pakkende pak' fyrede den af med vennerne i en lagerhal, blev det et stort hit på de sociale medier. 'Jeg leverer varen' blev i 2017 den fjerdemest sete kommercielle video på YouTube i Danmark med 2,3 millioner visninger.

Tiden må vise, om fondens næste tiltag får lige så meget medvind, men én ting er i hvert fald sikkert. Der bliver ikke slækket på speederen i arbejdet med at styrke transportens image- og rekrutteringsindsats. ●

## VELBESØGT SHOW

Det landsdækkende roadshow har siden april 2016 været rundt på folkeskoler, efterskoler, produktionsskoler og erhvervsskoler over hele landet. Over 500 skoler og 25.000 elever har dermed haft besøg af den matsorte Volvo-truck.

Fonden har netop investeret i en ny topmoderne Mercedes-truck med den seneste teknologi. Den afløser den hidtidige Volvo truck og skal efter planen rulle ud på vejene d. 1. maj 2020.

## OM JOB I TRANSPORT

Med image- og rekrutteringskampagnen Job i Transport har Transportens Udviklingsfond siden august 2015 arbejdet målrettet med at punktere myter om branchen.

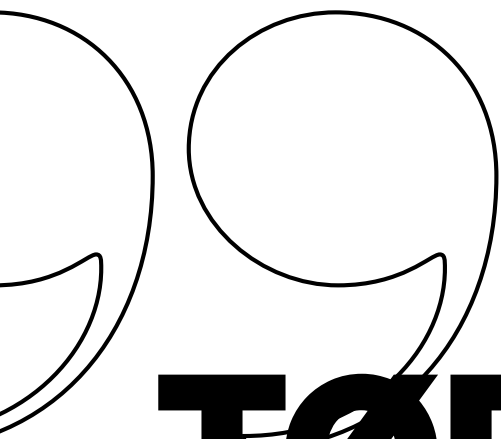
Job i Transport har lige siden været synlig på Folkemødet på Bornholm, på diverse sociale medier, i digitale medier og på kampagnehjemmesiden [jobitransport.dk](http://jobitransport.dk).

Facebook-siden Job i Transport har knap 12.000 følgere, og dermed er der skabt et community for folk med interesse for branchen. Og på hjemmesiden har man samlet alt, man behøver at vide om en karriere i godstransportbranchen, ligesom man kan dykke ned i diverse film- og streamingproduktioner.

Man kan blandt andet finde:

1. Find vejen frem – GPS'en til dit job
2. Oversigt over uddannelsesmuligheder
3. Oversigt over karrieremuligheder
4. Mulighederne for brancheskift
5. Videoer med branchecases
6. Musikvideoen med 'Pak fra det pakkende pak'
7. Podcasten 'Breaker One Nine' med røverhistorier fra førerhuset





# TØR VI?

## NEJ, MEN VI GØR DET ALLIGEVEL

Fonden har givet frihed til at eksperimentere og gå alternative veje. Det siger Peter Bæk, der er det længst siddende bestyrelsesmedlem.

AF JOHAN LYNGHOLM-BJERGE  
FOTO: BRIAN RASMUSSEN

**E**n seriøs legeplads for voksne drevet af ansvarlige beslutninger.

Sådan sammenfatter medlem Peter Bæk den fond, han som bestyrelsesmedlem har været en del af i næsten et kvart århundrede.

Vi møder ham på kontoret i Aarhus, hvor han til daglig sidder som formand for 3F Transport, Logistik og Byg.

I hvert fald lidt endnu. 1. november 2019 er det slut, når Peter Bæk rydder skrivebordet og går på pension.

Siden 1986 har den tidligere Falckredder haft base på Sommervej 5 i Aarhus N, og kontoret emmer af dansk fagforeningshistorie. En overflod af tidstypiske detaljer giver fornemmelsen af at træde ind i en tidsломme.

Bagerst i lokalet står en gammel rigstelefon fra starten af 1900-tallet, og over den

hænger billeder af den første socialdemokratiske statsminister, Thorvald Stauning, og SID's første formand, Michael Christian Lyngsie. Billederne er hængt op, så de to historiske frontskikkelser har hovederne rettet mod hinanden.

»Jeg har overhørt mange samtaler mellem de to,« lyder det lunefuldt fra Peter Bæk.

### EN PRÆDIKEN OM UDDANNELSE

Selv har Peter Bæk også sikret sig en plads i dansk transporthistorie efter et langt liv i branchen som Falckredder, tillidsmand, udvalgsformand, bestyrelsesmedlem og fagforeningsformand.

Adspurgt om, hvad der har drevet og motiveret ham gennem årene, falder svaret uden betænkningstid.

»Uddannelse. Det har været min prædiken om, at uddannel-

se er en livslang affære. Hvis man ikke har fokus på uddannelse, så kan branchen ikke flytte sig. Så kommer vi ikke videre. Det er jo uddannelse og opkvalificering, vi kan konkurrere på. Jeg vil ikke konkurrere på mængde og fart – jeg vil konkurrere på kvalitet,« siger Peter Bæk.

Det var i midten af 1990'erne, Peter Bæk kom ind i fonden på opfordring af daværende formand Poul Aagaard. Dengang beskæftigede fonden sig primært med at udvikle og udbyde vognmandskurser på DTC-U i Vejle.

Senere opførte man Transportbranchens Uddannelsescenter i Vejle, og siden fulgte en lang række store og omkostningstunge projekter, der har præget fondens historie.

### FONDEN HAR GIVET FRIHED

Som det længst siddende bestyrelsesmedlem har Peter Bæk været med til at søsætte størstedelen af projekterne med den fællesnævner, at der aldrig har været garanti for succes.

Ansvar som fondsmedlem har været stort, men også et privilegium, mener Peter Bæk.

»Fonden har givet noget frihed til at tage beslutninger om at afprøve nogle ting. Der, hvor der ikke har været mulighed for at finde offentlig finansiering, har vi selv smidt penge i. Det har givet os mulighed for at gå ud på de stier, hvor ingen andre allerede har lavet en motorvej,« siger Peter Bæk og fortæller om en generel holdning i bestyrelsen om ikke at lade sig stoppe af de lukkede døre fra de traditionelle organer.

»Vi har virket lidt som en NGO. Hvis der har været droslet ned for statstilskuddet, har vi bare finansieret projekterne selv. Det skal de sgu ikke bestemme. Der har været noget trods-stemning over det. Er der ikke andre, der vil, så gør vi det bare selv.«

På den måde har fonden været et spændende eksperiment i Peter Bæks arbejdsliv. Medlemmerne af fonden har været pionerer og idealister på uddannelsesområdet, >





> og med fondsmidlerne i hånden har man haft carte blanche til at tage nogle chancer for branchens bedste. Vel vidende, at store investeringer potentielt kunne ende i fiasko.

»Der har været denne her indstilling om, at hvis vi var i tvivl om, om et projekt ville gå godt, så gjorde vi det alligevel. Hvor mange andre måske ville sige nej til et projekt, har jeg sagt: 'Tør vi? Nej, men vi gør det alligevel.' Det har aldrig været uansvarligt, men med en vis risikofaktor. Det synes jeg har været spændende.«

Når Peter Bæk tænker tilbage på fondens projekter, er der flere højdepunkter. Han fremhæver det topmoderne simulatorcenter i Vejle og det store sundhedsfokus i o'erne, hvor man blandt andet udgav kogebøger og CD'er, der agerede vejvisere til en sundere livsstil bag rattet.

#### BEHOV FOR EN MORFARORDNING

En ting ærgrer dog Peter Bæk. For nogle år siden afsatte fonden midler til at udvikle en ny mentoruddannelse med det formål, at man ude på virksomhederne blev bedre til at tage imod og fastholde lærlinge. En morfar-ordning, som Peter Bæk formulerer det.

»Det er et projekt, der har ligget mig meget på sinde, og som jeg har brugt meget energi på at italesætte. Men jeg synes desværre, det er gået alt for trægt med at få uddannet de her mentorer. Måske har vi ikke været gode nok til at gøre opmærksom på ordningen, men det kræver også, at virksomhederne udviser interesse for det.«

Projektet, som officielt går under navnet 'Succes på vejen', fortjener ifølge Peter Bæk langt mere opmærksomhed, end det hidtil har fået. For selvom hele branchen skriger efter fremtidens arbejdskraft, er det alligevel ofte de unge, der bliver overset ude på arbejdspladserne.

»Der er så travlt ude på transportvirksomhederne, så når de unge lærlinge kommer

derud, kan de hurtigt føle sig lidt fortabt. Nu kalder man dem curling-generationen, men der er sgu ingen, der curler for dem derude,« siger Peter Bæk.

»Derfor vil vi gerne uddanne nogle mentorer, der kan være tæt på de unge mennesker, og som forstår, hvordan de unge tænker. Som lige kan forklare, at mobil-

”  
Hvis vi var i tvivl om, om et projekt ville gå godt, så gjorde vi det alligevel.

telefonen kun er til pauserne, at kasketten skal vende rigtigt, og at mødetiden ikke er vejledende. Og at der faktisk er en tillidsmand på arbejdspladsen. Det er mange af dem slet ikke klar over,« fortsætter Peter Bæk.

**SKYKLAPPERNE SKAL FRA**  
Det bliver dog ikke Peter Bæk,

der skal kæmpe videre i den kamp. Pensionisttilværelsen er lige på trapperne, så nu må andre tage over. Både på kontoret i Aarhus, men i høj grad også i fonden.

»Fonden skal blive ved med at udvikle og gå foran, der hvor det traditionelle system ikke kan bære,« siger fagforeningsman-

den, der ikke har svært ved at beskrive profilen på sin afløser som fondsmedlem.

»Det skal være en, der er interesseret i udvikling og uddannelse. Det drejer sig om at tænke fremadrettet – at komme videre. Skyklapperne skal fra og synet bredes ud. Vi skal fremad,« lyder det fra Peter Bæk. ●



*Peter Bæk har som det længst siddende bestyrelsesmedlem været med til at søsætte størstedelen af fondens projekter – heriblandt roadshowet. Ifølge ham har en af fondens forcør været at turde sige ja til projekter, som mange andre måske ville have sagt nej til.*



# VI KØRER FREMtiden I MØDE

Fremadrettet vil fonden fokusere på branchens teknologiske udvikling. Digitaliseringen sikrer fondens fremtidige berettigelse, mener bestyrelsen.



AF JOHAN LYNHOLM-BJERGE

I 30 år har fonden støttet og finansieret en lang række projekter til fremme af uddannelse og udvikling i transportbranchen.

I fondens tidlige år fokuserede man på udvikling af vognmands-uddannelser, mens de senere år har været præget af rekrutteringsformål og kompetenceløft af eksisterende medarbejdere.

Men hvordan kommer fondens virke til at se ud fremadrettet? Jubilæumsmagasinet har allieret sig med fondens nuværende formand, Kim René Busch, og næstformand Peter B. Jepsen.

»Med alt det, der sker i transportbranchen, er det umuligt at se 30 år frem, men vi kan i

hvert fald sige, at der er en voldsom udvikling undervejs rent teknologisk. I den forbindelse har fonden sin berettigelse,« indleder Kim René Busch, der til daglig er forhandlingssekretær i 3Fs transportgruppe. Han har været bestyrelsesmedlem i fonden siden 2010 og afløste Jørgen Aastrup Jensen som formand i sensommeren 2017.

Det er særligt udviklingen indenfor førerløs teknologi, der vil være i centrum de kommende år, og i den forbindelse er det ifølge Kim René Busch vigtigt at aflive skræmmehistorier om, at de selvkørende lastbiler vil gøre chauffører overflødige.

Han sammenligner de selvkørende lastbiler med fly, hvor piloter administrerer, monitorerer

og overvåger teknologien, hvilket blot stiller andre krav til fremtidens lastbilchauffører.

»Den nye teknologi kræver ny viden fra medarbejderne. Om fem-10 år skal chaufførerne kunne rigtig mange andre ting end det, de kan i dag, fordi der vil være endnu mere, der foregår automatiseret og digitalt. Her bliver vores opgave at følge udviklingen meget tæt og få italesat, at det her ikke er ensbetydende med, at chaufførerne bliver arbejdsløse. Det gør de ikke. De får bare nogle andre arbejdsopgaver,« fastslår Kim René Busch.

#### MERE EFTERUDDANNELSE

Men hvordan skal chaufførerne tilegne sig den viden i en travl og

hektisk hverdag? Også det bliver fondens opgave at sikre, mener formanden. En løsningsmodel kan ifølge Kim René Busch være at indføre obligatorisk teknologisk efteruddannelse.

»I dag er det sådan, at når man først har fået kørekortet, er det op til virksomhederne at sikre, at deres medarbejdere er ajour med den udvikling, der finder sted,« siger han og påpeger, at det langt fra er alle steder, man har fokus på målrettet efteruddannelse.

»Spørgsmålet er, om vi i vores søgen efter, hvordan man kan gøre det endnu bedre end i Danmark, kan forsøge at lave nogle pilotprojekter, hvor efteruddannelse i den teknologiske udvikling

sættes mere i fokus.«

Som det er i dag, er chauffører blot forpligtet til fem dages obligatorisk efteruddannelse for at tilegne sig EU's kvalifikationsbevis. Her er fokus dog ikke på teknologisk kompetenceudvikling, og det kan blive et problem. For hvad gør en chauffør, hvis han pludselig står med en ny højteknologisk lastbil og i øvrigt er digital analfabet? Det er en problemstilling, som fonden bliver nødt til at forholde sig til, mener dens formand.

»Det kræver en ny holdning fra chaufføren og virksomheden. Både medarbejderen og virksomheden skal indstille sig på at acceptere, at vi for at kunne håndtere udfordringerne fremadrettet er nødt til at have mere

*Hvordan fremtidens lastbiler kommer til at se ud, ved ingen. Men Teslas bud på en el-lastbil, der kan køre selv, ser sådan ud. Foto: PR/Tesla*

fokus på, hvad det er for nogle teknologiske vidundere, vi arbejder med,« lyder det fra Kim René Busch.

#### STORE UDFORDRINGER

Den holdning deles af fondens næstformand, Peter B. Jepsen. Sammen med den øvrige fondsbestyrelse har han været på studietur i Silicon Valley og med egne øjne betragtet den rivende teknologiske udvikling.

»Vi har en udfordring i at sørge for, at de kompetencer, der bliver brug for indenfor en overskuelig fremtid, de er til stede. Det er en voldsom og omfattende forandring, som alle brancher står overfor, og det giver denne her fond en udfordring at arbejde med. Vi skal sikre, at opkvalificeringen af medarbejdermassen bliver en kontinuerlig proces,« siger Peter B. Jepsen og understreger derigennem vigtigheden af at have en udviklingsfond.

»Digitaliseringen kommer til at fylde mere og mere, og derfor har fonden sin berettigelse fremadrettet – i hvert fald frem til sit 50-års jubilæum. Den skal være med til at sikre, at branchens uddannelsesbehov bliver opfyldt i den transformationsproces, vi står i.«

Ifølge Peter B. Jepsen og Kim René Busch er der ingen vej udenom. Stilstand vil være branchens død, så det er bare med at hoppe på det teknologiske lyntog. Også selvom modvilje og skepsis vil udgøre uundgåelige bump på vejen.

»Vi må bare se i øjnene, at dem, der er 40+, ikke er så dybt integreret i den teknologiske udvikling som dem, der er 10 år gamle i dag. Derfor tror jeg, man er nødt til at nytænke efteruddannelsen,« afslutter Kim René Busch. ●





# TRANSPORTENS UDVIKLINGSFOND **STØTTER GODE IDÉER**

---

Fonden fremmer og udvikler uddannelser  
til transportbranchen – og vi støtter  
også alternative veje til indlæring

Husk, at Transportens Udviklingsfond bl.a. udbetaler lærlinge-  
bonus, når din lærling får sit svendebrev. Vi betaler også en bog-  
pakke til din lærling under uddannelsen, giver støtte til udgifter til  
obligatoriske studieture samt refunderer svendeprøvegebyr.

Se mere på [tu.dk](http://tu.dk)