

Mobilitet

NR. 1 · MARTS 2024

Sådan blev Københavns taxier grønne

Bredt samarbejde var nøglen. s. 16

Nye køre- og hviletidsregler til turistbusser

Efter hårdt slid er EU nu enige om nye regler s. 19

Strøm til flextrafikken

Lynladere ved sygehuse fremmer udviklingen s. 24

Vognmand med stort V

Kenny har fokus på god service, traditionelle værdier – og vækst. s. 30



TEMA
MOBILITET

Passager i den grønne omstilling

Persontransporten udvikler sig i takt med tidens klimamål, men hvordan skal vi som branche være parat til nye, grønne krav og ønsker? Temaet i dette blad er den grønne omstilling. s. 8



HESSEL BUS



Nye 2024 lagerbusser

Lageret er blevet fyldt op i Køge og Nørre Snede, med spritnye lagerbusser.

Vi kan tilbyde et bredt udvalg af modeller, bl.a.:

- Mercedes-Benz Tourismo L, 3 & 4 Stjernet
- SETRA 517 HDH fuldt udstyret, 4 stjernet
- SETRA 531 DT – Dobbeltdekkere, 3 stjernet

Ring 5637000 eller kig forbi og lad os tage snak!

Vi skal have den grønne omstilling til at passe med jeres hverdag

Den grønne omstilling er kommet for at blive. Vi skal alle forholde os til den, men den kan være svær at navigere i. Ikke mindst når myndigheder eller kunder begynder at stille krav. Hvilke drivmidler skal vi vælge? Hvad betyder ESG for os? Hvad er Power-to-X, og hvordan kan det forme fremtiden for vores køretøjsflåde? Bliver det elektricitet, brint eller måske en helt tredje løsning, der kommer til at dominere? Og hvad med infrastrukturen, der skal understøtte de nye drivmidler?



I persontransporten gør vi, som vi får besked på. Det, vi gerne vil have til gengæld fra myndigheder og lovgivere, er ren besked.

I denne udgave af Mobilitet stiller vi skarpt på den grønne omstilling. Vi dykker ned i status og trends på tværs af branchen og tager et kig i krystalkuglen for at se, hvordan den grønne omstilling kommer til at påvirke persontransportsektoren i fremtiden.

Der er ikke nogen tvivl om, at persontransporten kommer til at spille en vigtig rolle i den grønne omstilling. Det gør vi allerede i dag, hvor vi tilbyder et bæredygtigt transporttilbud til borgerne, uanset om de skal på arbejde, på ferie, på sygehus eller hjem til dem selv.

Vores prognoser viser, at allerede i 2025 vil vi have omstillet halvdelen af den kollektive bustransport. Det er ellers ikke så mange år siden, at vi gik i gang, så det er gået stærkt. Det samme gælder for taxierne, og vi ser også, hvordan der begynder at ske noget med flextrafikken og for turistbusserne. Her er der dog både brug for, at producenterne kommer op i gear, at der bliver lavet en plan for udrulning af ladeinfrastruktur, og at der politisk bliver givet støtte til indkøb af grønne køretøjer.

Det er noget af det, som vi arbejder for i Dansk PersonTransport, ligesom vi arbejder for, at der bliver fundet løsninger, som kan passe til alle typer af virksomheder i alle egne af Danmark.

Vi ser det som vores opgave at sørge for, at den grønne omstilling kommer til at

passe sammen med jeres hverdag, så I ikke bliver mødt af urimelige krav eller frister, som I ikke kan overholde. Der skal sættes flere penge af til den grønne omstilling af persontransporten, og det kommer vi til at kæmpe for i den kommende tid.

Samtidig skal vi huske på, at den grønne omstilling også er noget, vi kan bruge offensivt. For når politikerne ønsker grønnere og mere bæredygtig transport, og danskerne efterspørger løsninger til, hvordan man kan komme grønnere på ferie, så står vi klar med rank ryg og en palet af løsninger, der kan opfylde deres behov.

Alt det og meget mere kan du læse om her i magasinet, og du vil sikkert bemærke, at den her udgave af Mobilitet ser lidt anderledes ud, end den du plejer at læse.

Vi har givet magasinet en modernisering og opdatering, og fremover vil magasinet være mere temabaseret, så vi kan dykke helt ned i de emner, der fylder i jeres hverdag. ■

God læselyst

Michael Nielsen
Adm. Direktør / CEO



FOKUS: GRØNNE OMSTILLING

TEMA
MOBILITET

Sæt strøm til fremtidens grønne transport

Rejsen mod et mere bæredygtigt samfund er også en enestående mulighed for at forme en grønnere og mere innovativ transportsektor. **s. 8**



Nye køre- og hviletidsregler for turistbusser

Vedholdende pres har sikret nye køre- og hviletidsregler for turistbusserne. **s. 19**



Velbesøgte kredsmoder

Den grønne omstilling var i centrum på årets tre kredsmoder. **s. 28**



Medlemsportræt

Kenny fra Terndrup er vognmand med stort V. **s. 30**

s. 12 Fremtid

Udbud med krav om nul-emission bliver mere udbredt i kommunerne

s. 16 En succeshistorie

Sådan gik det til, at taxierne i København blev grønne

s. 22 Grøn voxpop

Sådan er status for grøn omstilling i vores 4 sektorer

s. 24 Udvikling

Puljemidler giver mulighed for lynladere til flextransport ved sygehuse

Det faste

De korte s. 6, 20 & 26

Nostalghjørnet s. 32

Associerede medlemmer af DPT s. 34

Info om Dansk PersonTransport s. 35

MILJØVENLIG MOBILITET

FROGNE
- Part of the KFA Group

Next generation

Webbooking til blandet trafik



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

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



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

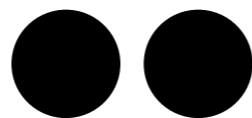


DE KORTE



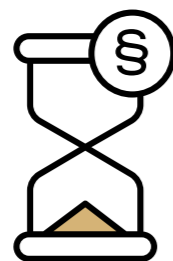
Husk IT-sikkerheden

I slutningen af februar blev flere danske virksomheder og myndigheder angrebet af russiske hackere. Angrebene, som bl.a. gik ud over Movia og Trafikstyrelsen, var rettet imod de offentlige websites, som i perioder var helt nede.



Taxi og flex:

Ny regler for registrering af arbejdstid



Har du ansat chauffører, som kører under taxiloven – fx taxikørsel og flexkørsel – skal du pr. 1. juli have et system for registrering af de ansattes arbejdstid. Det fremgår af ny lovgivning.

Der er metodefrihed til, hvordan man som virksomhed registrerer den daglige arbejdstid. Blot skal systemet være ”objektivt, pålideligt og tilgængeligt for medarbejderne, så de kan kontrollere deres arbejdstid”.

Formålet er at sikre overholdelsen af arbejdstidsdirektivets regler om hvile og maksimal 48 timers ugentlig arbejdstid.

De nye regler gælder også for administrative medarbejdere i alle brancher.

Reglerne gælder ikke for mobile arbejdstagere, som er omfattet af kørehviletidsreglerne med egne arbejdstidsregler. —

Hurtige el-taxier i Esbjerg

Esbjerg Taxa har som de første fået installeret to lynladere på hjemadressen i Esbjerg med tilhørende batteri.

Laderne har 4 udtag, som hver kan levere op til 175 kW. Dermed får vognmænd adgang til en hurtig og sikker opladning af deres eltaxier i et område af landet, hvor infrastrukturen fortsat er udfordret. Esbjerg Taxas ladestationer fungerer derfor på et batteri, som oplades i perioder med lav belastning, så der også er el til taxierne i mere belastede tidsrum.

Uden støtte fra Vejdirektoratets tilskudspulje havde projektet næppe været muligt.

Laderne kan opgraderes til så meget som 500 kW, når den teknologiske udvikling tillader det. —



Tjek chaufførens kørekort via app

Nogle vognmænd har stået i den situation, at de ikke kunne være sikre på, om en chaufførs kørekort stadig var gyldigt – eller eventuelt inddraget. Dette problem kan dog løses, hvis chaufføren benytter myndighedernes kørekort-app.

Med kørekort-appen kan det nemt og hurtigt tjekkes, om en chauffør har gyldigt kørekort. Hvis kørekortet er inddraget, vil det ikke være muligt at fremvise et gyldigt kørekort på mobilen. Appen slår nemlig direkte op i kørekortregistret og vil ikke virke, hvis kørekortet er inddraget. —



Kørekort-appen kan downloades fra App Store eller Google Play

Kortet der holder dig godt kørende

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



Med Shell Card får du altid:

Attraktive priser

En individuel aftale med konkurrencedygtige priser på brændstof og AdBlue

Nem administration

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

Én samlet faktura

Uanset hvilke stationer du tanker på

Og du har mulighed for at vælge:

Shell GTL Fuel

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

CO₂ kompensering

Du støtter anerkendte naturprojekter via et tillæg pr. liter tanket med Shell Card

Shell vejskatboks (EETS)

Alle dine vejafgiftsbetalinger samles ét sted og faktureres i danske kroner

Kontakt os

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

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

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



AF: Carsten Gottlieb
FOTO: Adobe Stock

Sæt strøm til fremtidens grønne transport —

En vej fuld af muligheder

Behovet for grøn omstilling bliver stadig mere presserende, og en stor del af fremtiden for persontransportbranchen tilhører den eldrevne transport. Rejsen mod et mere bæredygtigt samfund er også en enestående chance for at forme en grønnere og mere innovativ transportsektor. Flere af DPT's medlemmer er allerede langt fremme i udviklingen, og der er fuld gang i den teknologiske udvikling.

Grøn omstilling er ikke blot en udfordring; det er en mulighed for at genopfinde, hvordan vi tænker og handler i forhold til persontransport. Flere af DPT's medlemmer har allerede vist vejen fremad med innovative løsninger, som fx eldrevne taxaer og elektrificeringen af busruterne, der nu er et almindelig syn i byerne. Disse tiltag er ikke kun tegn på fremskridt; de er bevis på, at den grønne omstilling allerede er godt i gang.

Udvikling er ikke uden sine udfordringer, og når hverken teknologien eller reglerne er helt på plads for alle dele af persontransportsektoren, så handler det om, at der bliver truffet de rigtige beslutninger på de rigtige tidspunkter. Branchen er god til at omstille sig og håndtere udfordringer, og over en bred kam leverer branchen allerede i dag et godt og attraktivt produkt, som kun vil blive mere attraktivt for hvert skridt, vi tager i retning af den fælles vision om en bæredygtig fremtid for branchen.

Gode løsninger på vej

Mange vognmænd i persontransportbranchen er både bekymrede og til tider lidt forvirrede over situationen. Det er svært for dem at få besked på, hvad de skal eller ikke skal gøre. Og hvornår.

Derfor havde Dansk PersonTransport inviteret

næstformand i Klimarådet Niels Buus Kristensen med på dette års kredsmøder, hvor han bidrog til at forberede deltagerne på den udvikling, som er sat i gang og bevæger sig uimodståeligt fremad.

– For persontransporten er det vel efterhånden klart, at fremtiden ligger i de eldrevne køretøjer. Vi har set taxierne komme godt i gang i de store byer, ligesom rutekørslen i stort omfang udbydes som eldrevet. Brint er ude af billedet for nu, og gas er en dårlig investering, siger Niels Buus Kristensen.

– Når Trafikselskaberne laver udbud af busruter med kriterier om lavt eller intet klimaudslip, så vinder de, der kan levere det mest effektivt. Det giver stærke incitamenter til grøn omstilling. På den måde kan man sige, at markedskræfterne driver udviklingen.

Niels Buus Kristensen, som til daglig forsker i trafikforhold ved Transportøkonomisk Institutt i Oslo, medgiver dog samtidig, at omstillingen endnu er langt fra at være i mål for persontransporten, og at der er dele af branchen, som er lettere at omstille end andre.

– Der er nogle gode løsninger på vej. Når der er en efterspørgsel på grøn teknologi, vil der også altid komme et udbud, siger Niels Buus.

Marked og modning

Det gode udbud har vi især set med personbiler til taxakørsel, hvor den statslige regulering har fremmet eltaxaer, ligesom der allerede er et større antal elbusser i drift på rutekørsel, og senest har vi set nogle gode produkter på markedet for minibusser.

Men udbud og efterspørgsel gør det ikke alene. Der ligger en udfordring i viljen og evnen til at finansiere efterspørgslen.

– Det er klart, at markedet skal indrettes, så det kan betale sig for dem, der ønsker at drive forretning på området, at levere de klimavenligere løsninger. Når det gælder grøn omstilling af persontransport, er det i høj grad drevet af, om det offentlige er indstillet på at betale en ekstraregning. Det er måske den største udfordring overhovedet, erkender Niels Buus Kristensen.

Noget af det, som det offentlige indtil videre har vist vilje til at betale, er bidrag til investeringer i den nødvendige lade-



●●
Når der er en efterspørgsel på grøn teknologi, vil der også altid komme et udbud

Niels Buus Kristensen, næstformand i klimarådet

TEMA
MOBILITET

→ infrastruktur. Aktuelt er der afsat puljemidler til at etablere ladepunkter langs de store trafikårer – ikke mindst begrundet i ønsket om at elektrificere godstransporten i den nære fremtid.

– Men vi kan se, at energiselskaberne har svært ved at følge med efterspørgslen på at skabe ladestruktur længere ude i landet. Hvis du som vognmand skal have egne ladefaciliteter til et depot fuld af elbusser, kan det blive fanget i en flaskehals. Her kan man bekymre sig, om persontransporten står langt nede på listen.

– Og kan vi overhovedet følge med til at bygge alle de vindmøller, som skal levere strømmen til ikke bare gods- og persontransport på el, men også til at lave flydende brændstoffer til fly og skibe med såkaldt 'Power-to-X'? Det er vel også et ubesvaret spørgsmål på nuværende tidspunkt, vurderer Niels Buus Kristensen.

Han er ikke i tvivl om, at elektricitet er fremtiden også for persontransporten. Men han er spændt på at se, hvordan vi baner vejen frem til den fuldt funktionelle løsning. —



Udfordringen ved ladestationer er, at der både kan være en ventetid og at det kan være omkostningstungt for vognmanden.

Søren Jakobsen, analysechef i Dansk e-Mobilitet



AF: Carsten Gottlieb
FOTO: Dansk e-Mobilitet/ Lars Rønberg

Du har krav på at få ladestationer

- men der er indtil videre ingen garanti for, at du er i stand til at betale regningen.

Som vognmand ønsker du at have egne ladestationer til busserne i depotet, hvis du skal investere i eldrevne køretøjer. Og sådan en forbindelse har du faktisk krav på, forklarer analysechef Søren Jakobsen fra brancheorganisationen Dansk e-Mobilitet, som er en del af Green Power Denmark.

– Netselskaberne er jo lokale monopoler, og derfor har de pligt til at levere den forbindelse, du har brug for, konstaterer han.

– Udfordringen er, hvis der skal etableres helt ny forbindelse og måske bygges nye transformatorstationer, at der både kan være en længere ventetid og at det kan være omkostningstungt for vognmanden.

Ifølge analysechefen kan det ligge et stykke fremad i tiden, før der afsættes offentlige puljemidler til de forbindelser, der er interessante for eksempelvis en busvognmand med adresse uden for de store byer.

Søg rådgivning, før du investerer

For de vognmænd, der i den nærmere fremtid vælger at investere i

elbusser og dertilhørende ladestationer, råder Søren Jakobsen først og fremmest til, at de allierer sig med en rådgiver, der kender til området.

– Ofte ved modtagerne ikke, hvad de har brug for. Det kan rådgiveren vurdere, og samtidig kan en erfaren konsulent spare dig for meget ventetid, fordi han kender systemet og procedurerne, siger han.

Som eksempel nævner han, at netselskaberne i nogle sammenhænge har en procedure, hvor de først går videre med projektet, når de har modtaget din betaling. Også selvom der på regningen kan være angivet en betalingsfrist flere uger fremme.

– Til et ladeanlæg i busdepotet ville jeg vælge en af de store operatører, som har erfaring med at anlægge f.eks. de offentlige ladestationer langs motorvejen. Deres erfaring kan spare dig mange ærgrelser og ventetid, siger han.

Ventetiden på et lade-anlæg til erhvervsbrug vurderes i skrivende stund til at være 6 til 12 måneder – og det er vel at mærke, når du søger alle tilladelser og betaler alle regninger til tiden. —

Komplette Spejlsystemer, Sidespejle & Spejlglas

EVZ Transmission A/S

Tilbyder et bredt sortiment af Spejlsystemer til:

- Minibusser
- Bybusser
- Landevejsbusser
- Turistbusser



Baldershøj 30
2635 Ishøj

Ring 4335 0606
evz@evz.dk

evz.dk

Tag dine gæster med i BorderShop på vej hjem fra forårstur

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



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

Scandlines



AF: Cathrine Eriksen Fris
FOTO: Vikingbus



Københavns Kommune vil have grønne køreture til skovbørnehaver —

Det kommer vi til at se mere af i fremtiden

Den grønne omstilling fylder også meget i kommunerne. I Københavns Kommune har man netop afsluttet et udbud om kørsel med nulemissionsbusser til skovbørnehaver, og seks leverandører bød denne gang på opgaven. Det var flere end forventet, og det er nok en type af udbud, som vi skal til at vænne os til.

Som storindkøbere fylder den grønne omstilling meget i landets kommuner, hvor man ofte ser sig selv spille en vigtig og central rolle herfor. Derfor ønsker man at tage ambitiøst klimalederskab ved at arbejde målrettet på at reducere det lokale CO₂-aftryk, blandt andet ved at øge efterspørgslen på grøn transport.

I Københavns Kommune tilstræber man således at øge ambitionsniveauet og være med til at skubbe markedet. Det afsøger man hele tiden veje til, og kommunen har mærket en stigende interesse fra markedet, blandt andet når det kommer til udbud om kørsel med nulemissionsbusser til udflytterbørnehaver.

– Da vi tilbage i 2022 gennemførte det første miniudbud om kørsel med nulemissionsbusser for udflytterbørnehaver, modtog vi tilbud fra to leverandører. Den her gang har seks leverandører budt.

– Det er klart en god udvikling, vi ser, og det er også over vores forventning i forhold til sidst. Det er jo et udtryk for, at der er god konkurrence, trods at markedet for elturistbusser er nyt, siger Pia Ziegler, som er chef for Udbud og Kontrakter i Koncernservice i Økonomiforvaltningen i Københavns Kommune.

Pris gør udslaget

I Københavns Kommune er der cirka 80 udflytterbørnehaver, der har behov for kørsel. Det er kommunens plan løbende at konvertere udflytterruterne til nulemissionsbusser og udbyde de enkelte ruter i et dynamisk indkøbssystem.

Efter de første 10 udflytterbørnehaver blev genudbudt med krav om nulemissionsbusser i 2022, blev yderligere 10 udflytterbørnehaver udvalgt i 2023. Det er dét udbud, der nu er afsluttet efter 6 kompetente tilbud. Vikingbus Danmark A/S vandt 9 ruter, mens Ballerup Turistfart vandt 1 rute.

– Tildelingskriteriet var laveste pris. Den tekniske specifikation for miniudbuddet stiller allerede krav til kvaliteten i opgaveløsningen, ligesom vi også stiller en række krav, for at leverandørerne overhovedet kan være med i det indkøbssystem, der danner rammen for miniudbuddene.

– Som en af Danmarks største offentlige indkøbere har Københavns Kommune et stort ansvar for at gå forrest og efterspørge bæredygtige alternativer hos leverandørerne

på markedet. Det er også et politisk ønske. Derfor arbejder vi benhårdt med at stille stadig mere ambitiøse, grønne krav til både indkøb af egne køretøjer og til de køretøjer, vores leverandører bruger, siger Pia Ziegler.

Regn med flere krav om nulemissionsbusser i fremtiden

I Dansk PersonTransport følger man kommunernes udbud tæt, og man har også noteret sig, at der er sket en stigning i antallet af virksomheder, som har budt ind på opgaven med at køre skovbørnehaver i nulemissionsbusser.

Ifølge turistsektorchef, Jens Hvid Bang, er der ingen tvivl om, at kommunerne presser på for flere nulemissionsbusser, men han understreger samtidig, at det vigtige er, at virksomhederne kan følge med, og at kommunerne forholder sig realistisk til situationen i branchen.

– Det er klart, at vi oplever et større fokus og ønske om nulemissionsbusser, især i Københavns Kommune. Vi er også i dialog med kommunen, fordi selvom det er positivt, at flere virksomheder kan byde ind på opgaverne, så er virkeligheden også den, at det er svært at omstille turistbusserne på grund af den svære markedssituation og det manglende udbud af nulemissionsbusser på markedet.

– Det handler også om, at kommunerne skal være klar til at bruge flere penge, så vognmændenes meromkostninger til nulemissionsbusser kan blive dækket. Som brancheorganisation ser vi det derfor som vores primære opgave at få kommunerne til at forholde sig realistisk til, hvordan den grønne omstilling af busserne kan foregå, siger Jens Hvid Bang.

Kan pulje hjælpe?

Københavns Kommune har oprettet en særlig Klimapulje, der skal understøtte den ekstra udgift, der følger for leverandørerne, når kommunen stiller krav til grønne løsninger. Denne pulje har bl.a. afsat 5,7 mio. 2025 til udbuddet af elreven kørsel af børn til skovbørnehaver.

– Politikerne har sat som mål, at vi skal stille krav til leverandører om at anvende grønne køretøjer, når det er muligt. Fordi det kan være dyrt at stille ambitiøse krav, som markedet i nogle tilfælde ikke er helt modent til i stor skala at levere på, har kommunen

Som en af Danmarks største indkøbere har Københavns kommune et stort ansvar for at gå forrest og efterspørge bæredygtige alternativer hos leverandørerne.

Pia Ziegler, chef for Udbud og Kontrakter, Københavns kommune

oprettet Klimapuljen, der blandt andet kan bruges til at finansiere meromkostninger i særligt klimaambitiøse udbud.

– Det er denne pulje, der har været med til at finansiere den elreven kørsel af udflytterbørn, siger Pia Ziegler, som er chef for Udbud og Kontrakter i Koncernservice i Økonomiforvaltningen i Københavns Kommune.

Fra både borgere og politikeres side er der et stort ønske om, at København skal reducere sit klimaaftryk. Ud over at skærpe kravene til grønne leverandørkøretøjer tilbage i 2019, vedtog Københavns Kommune i 2023 en ny definition af grønne køretøjer, så plug-in hybrider ikke længere fremgik. —

Ny Klimaplan på vej

Du kan læse mere om hvordan Københavns Kommune arbejder med at stille krav til grønne køretøjer i vejledningen, som er udarbejdet af Team Miljømæssig Bæredygtighed:

Vejledende notat om krav til grønne leverandørkøretøjer [kk.dk]



AF: Carsten Gottlieb

Munkebjerg Hotel har moderne faciliteter og en smuk beliggenhed ved Vejle Fjord.



Magiker og manipulator Henrik Svanekeær har optrådt i hele verden – nu er han klar til at underholde persontransportbranchen.



Transportminister Thomas Danielsen byder velkommen og sætter debatten i gang.

Vi glæder os til årsmødet

Vi ser frem til at møde medlemmer fra hele persontransportbranchen – inklusiv transportminister Thomas Danielsen – 22. marts til årsmøde, som i år afholdes på Munkebjerg Hotel i Vejle.

Der er meget at diskutere med kollegerne, når Dansk PersonTransport slår dørene op og samler alle fra persontransportbranchen til årsmøde. 2023 har heldigvis været et travlt år for rigtig mange af os. Det har også været et år, hvor der for alvor kom gang i diskussionerne om fremtidens kollektive transport. Siden det seneste årsmøde har vi set et ekspertudvalg under Transportministeriet tage hul på sin undersøgelse af, hvordan den skal være for danskerne i alle egne af landet.

Så der er masser at tale om, når vi mødes på Munkebjerg Hotel, som ligger smukt i skoven med en flot udsigt over Vejle Fjord.

Transportministeren lægger op til debat

Et naturligt højdepunkt kommer allerede i starten, hvor transportminister Thomas Danielsen har lovet at komme på besøg for at åbne årsmødet med et oplæg om den aktuelle politiske situation – som gerne må blive startskud til en god debat.

Selve årsmødet foregår fra klokken 15-17, men vi starter allerede dagen klokken 10, hvor vi åbner udstillingen PersonTransport 2024, hvor Dansk PersonTransports associerede medlemmer vil vise deres produkter og ydelser frem. Der bliver også tid til generalforsamlinger i arbejdsgiverforeningerne AKT og ATV og

frokosten bliver serveret med Danmarks smukkeste udsigt i restaurant Panorama. På selve årsmødet vil der udover besøg fra transportminister Thomas Danielsen være en gennemgang af det seneste år i Dansk PersonTransport. I år er posten som landsformand på valg, hvor John Bergholdt genopstiller. Når årsmødet er slut byder vi på hygge og god mad til festmiddag, som også inkluderer underholdning af manipulationskunstneren Henrik Svanekeær.

Netværk med nye og gamle bekendte

Sideløbende med det officielle program og de særligt planlagte aktiviteter har du hele dagen mulighed for at samle op på relationerne til dit netværk i branchen. Gensyn med kol-

legaer, du ikke har set siden det seneste årsmøde – eller nogle af dem, du støder på i flere andre sammenhænge, men stadig kan få en god sludder med.

Årsmødet er naturligvis et fagligt fællesskab, hvor vi hjælper hinanden med at sætte retningen for DPTs politiske arbejde, og hvor vi aflægger beretning om det forretningsår, vi har været igennem siden seneste generalforsamling. Men det er også en social begivenhed, hvor vi fejrer branchen og samtidig slapper lidt af fra en hverdag, hvor arbejdstiden ofte trækker ud.

Vi glæder os til at se alle medlemmer på Hotel Munkebjerg til endnu et festligt årsmøde. —

PROGRAM FOR ÅRSMØDET 22. MARTS

10-15	— Udstillingen PersonTransport 2024
10-12	— AKT / ATV Generalforsamling [for inviterede]
12.00	— Frokost medlemmer og udstillere i restaurant Panorama
13-14	— TA Generalforsamling [for inviterede]
15-17	— DPT Årsmøde/Generalforsamling
18.30	— Velkomstdrink
19.00	— Festmiddag og underholdning af Henrik Svanekeær.
	— Efter middagen er der "fri leg i baren"

SPAR BRÆNDSTOF..!

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



OLIEFYR:

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

HYBRID:

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

EL:

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

strocco

MOBILE HEATING SOLUTIONS

Strocco ApS · Energivej 3 · 6800 Varde

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

EASY@TOUR



Branchesoftware til turistvognmænd

Digitaliser din hverdag – spar tid og penge

Interesseret i Easy@Tour?

For yderligere information kontakt Steen Baggersgaard på tlf. 70201548

www.partex.dk



AF: Carsten Gottlieb
FOTO: Dantaxi

Sådan blev Københavns taxier grønne

Når du kigger på Københavns taxier i dag, er der elbiler overalt. Et godt eksempel på en vellykket grøn omstilling. Læs her, hvordan omstillingen blev skubbet i gang og ført igennem.

Hvis nogle har en fordom om, at danske vognmænd er reaktionære eller gør modstand mod forandring, så kender de ikke taxierne i hovedstaden. Her gik vognmændene foran i udviklingen, så størstedelen af taxierne i dag kører på el. Grøn omstilling i praksis.

Men hvordan bevægede vognparken sig derhen, hvor den er i dag?

En vigtig del af forklaringen ligger i det gode samarbejde, som blev etableret mellem vognmænd, el-leverandører, offentlige myndigheder og bl.a. Københavns Lufthavn. Carsten Aastrup, adm. direktør for Moove Group, som taxiselskabet Dantaxi i dag er en del af, forklarer:

– Vores interesse i at få flere grønne taxier opstod for alvor i 2011, da vi indgik et samarbejde med Cleardrive med det formål at introducere Tesla Model S som taxi i København. På det tidspunkt var Tesla'en det eneste realistiske elbilvalg med tilstrækkelig rækkevidde til taxibrug.

Dengang var der to primære udfordringer for vognmændene: Prisen på eltaxier var for høj i forhold til dieselkøretøjer, og København manglede lynladere. Især det sidste problem var der brug for hjælp til at løse.

Alle de rigtige parter blev samlet

Kickstarten på den gode udvikling kom, da nogle af de relevante parter allierede sig om at skabe bevægelse. Initiativet Copenhagen Electric blev skabt af Region Hovedstaden med det formål netop at skubbe til den elektrificerede

TEMA
MOBILITET



transport i København, og under denne paraply var der et unikt spillerum for de aktører, som kunne flytte på udviklingen.

Projektchef for Copenhagen Electric var Kathrine Fjendbo Jørgensen.

– Jeg kan huske, at Københavns kommune afholdt en konference, hvor emnet var omstilling af taxibranchen. Blandt deltagerne var bl.a. Dantaxi og Trine Wollenberg fra Dansk PersonTransport, og der var en meget konstruktiv dialog. Heraf udsprang det, der blev kaldt Partnerskabet for grøn omstilling af taxierne i København, husker hun.

Partnerskabet definerede, hvor de store udfordringer lå, og man diskuterede nogle mulige løsninger. Copenhagen Electric havde gode muligheder for at skabe kontakt med de rigtige personer hos både myndigheder og i erhvervslivet, så der ganske hurtigt kunne stables et forsøg på benene med eltaxier.



●●
Vores ambition er at udfase diesel-taxien inden for de næste par år.

Carsten Aastrup, adm. direktør for Moove Group som ejer Dantaxi

Københavns Lufthavn støttede de første eltaxier ved at give dem forrang i køen til de lukrative ture med flypassagererne.



●●
Copenhagen Electric havde gode muligheder for at skabe kontakt med de rigtige personer hos både myndigheder og i erhvervslivet.

Kathrine Fjendbo Jørgensen, tidl. projektchef for Copenhagen Electric

Stor CO₂-gevinst

En årsag til, at hovedstaden ønskede booste at den grønne omstilling af taxierne, er den store CO₂-besparelse, det giver. En taxi kører 8 gange så meget som en almindelig privatbil, så en eldrevet hyrevogn har en god effekt på byens CO₂-regnskab – samt en lige så god effekt på udledningen i byens miljø.

→ En af de vigtigste aftaler, som udsprang af partnerskabets arbejde, var med Københavns Lufthavn. Her fik de grønne taxier en særlig status på holdepladsen, så de "kom foran i køen". Ved hjælp af de lukrative ture fra lufthavnen fik vognmændene bedre mulighed for at tilbagebetale investeringen i eltaxier.

Der blev også indgået aftale med el-leverandøren E.ON, som skulle sørge for flere lynlade-pladser i København.

Udvidelse af ladekapaciteten

Hos E.ON var PR-ansvarlig Vibeke Agerdal med på sidelinjen hele vejen.

– E.ON startede med at etablere 6 lynladestationer med 50 kW, som var det højeste, man kunne lave på det tidspunkt. Laderne var i starten også åbne for private, for da vi gik i gang, var der kun 2 eltaxier i hovedstaden, siger Vibeke Agerdal.

Senere, da antallet af eltaxier steg, blev disse ladestationer gjort eksklusive for taxierne. Under Copenhagen Electric-netværket gik det glat med at bede kommunen om at male p-båsene op, så det var tydeligt, at de var reserveret til taxibrug.

Senest har E.ON i samarbejde med Dantaxi anlagt en såkaldt lade-hub i Sydhavnen, hvor 10 taxier kan oplade ad gangen (op til 300 kW). Samtidig er der tilbud om en hjemmelader til taxivognmændene.

– Det varer ikke længe, før alle taxier i byen er på el. Vores opfattelse er, at det ikke var gået lige så hurtigt, hvis vi ikke havde haft partnerskabet. Det skabte både incitament hos vognmændene og forståelse hos alle myndigheder, mens E.ON kunne udbygge ladekapaciteten i henhold til de behov, vi fik beskrevet fra branchen, siger Vibeke Agerdal.

Stadig flere grønne køretøjer

I de senere år er alting gået i retning af flere elbiler. Prisen er faldet markant, der er sund konkurrence med flere mærker end Tesla og byens ladestruktur udbygges dag for dag.

– Især i 2023 har der været en markant positiv udvikling med en stigning sidste år på 54% i antallet af el-biler hos Dantaxi. Stigningen i antallet af grønne køretøjer har været betydelig og viser fortsat en positiv tendens, siger Carsten Aastrup.

Han vurderer, at udviklingen med eltaxier i København blot vil fortsætte med at vokse i de kommende år.

– Prisen på elbiler falder, samtidig med at rækkevidden stiger, flere lynladere etableres, og efterspørgslen fra virksomhedskunder på grønne taxier er stor. Dette vil få flere vognmænd til at skifte til eltaxier. Derfor er vores ambition om at udfase diesel-taxien indenfor de næste par år inden for rækkevidde, lyder det fra Moove Group -direktøren.

Også fra offentlig side er der optimisme omkring udviklingen med eldrift i København. Så meget endda, at Region Hovedstaden fra årsskiftet nedlagde Copenhagen Electric som konsekvens af, at udrulningen af persontransport på el i dag i højere grad er drevet af markeds kræfterne og et større udbud af elkøretøjer. —

●● Det varer ikke længe, før alle taxier i hovedstaden er på el.

Vibeke Agerdal, PR-ansvarlig hos E.ON



AF: Jens Hvid Bang, sektorchef for turistsektoren i Dansk PersonTransport

Mere fleksibel hviletid i EU

Hårdt slid og vedholdenhed har sikret nye køre- og hviletidsregler for turistbusser.

Efter en lang periode med intensiv indsats og forhandling er vi i Dansk PersonTransport glade for, at EU's institutioner er blevet enige om nye køre- og hviletidsregler for turistbuschauffører, som efter planen træder i kraft senere på året.

Dermed anerkender EU langt om længe, at turistbussektoren har nogle unikke behov og karakteristika, som adskiller sig fra godstransport, og derfor har sektoren også behov for nogle andre regler.

Turistkørsel i sin egen kategori

Det var i maj 2023, at Europa-Kommissionen fremsatte et forslag for, hvordan man kunne forbedre vilkårene i turistbussektoren. Forslaget omfattede muligheden for at opdele de obligatoriske 45 minutters-pauser i mere fleksible intervaller og tillod forlængelse af den daglige hvileperiode under visse omstændigheder. Disse ændringer var designet til at imødekomme sektorens behov for fleksibilitet uden at gå på kompromis med sikkerheden.

Forslaget fik dog en lunken modtagelse blandt medlemslandene og mange steder i Europa-Parlamentet, og det har krævet en vellykket lobbyindsats at få forslaget vedtaget.

Her har vi i Dansk PersonTransport spillet en afgørende rolle i at sikre, at forhandlingerne kom i mål med et godt resultat. Selvfølgelig er der mange ting i reglerne, som vi fortsat

gerne set bliver justeret, men det er et helt afgørende skridt, at vi har opnået enighed om, at der er et behov for ændringerne.

Den enighed blev opnået 29. januar med en aftale, der anerkender turistkørsel som sin egen kategori inden for transportsektoren. Med de nye regler vil det fremover være muligt at opdele pauser mere fleksibelt og udsætte hvileperioder under visse lange rejser, hvilket er afgørende for at kunne tilbyde en høj kvalitet af service til kunderne. Samtidig har man valgt at sidestille national og international kørsel ved at lade den såkaldte 12 dages-regel gælde også for national kørsel.

Fokus på håndhævelse af reglerne

Vi har gennem forhandlingerne haft en tæt dialog med både medlemmer af Europa-Parlamentet og den danske regering. Vi har også lagt pres gennem IRU, vores internationale paraplyorganisation. Ét af Dansk PersonTransports vigtige bidrag er fokus på håndhævelse af reglerne.

Det fik vi med i den endelige aftale, der også omfatter en kommende digitalisering af kørselsbladene, som vil kunne lette de administrative byrder og bidrage til en bedre kontrol – også af de udenlandske busser, der fx kører cabotagekørsel i Danmark. Det ser vi som et vigtigt skridt i den rigtige retning mod at bekæmpe ulovlig cabotagekørsel og sikre ordnede forhold i branchen.

Samtidig har vi hele vejen gennem forhandlingerne været i tæt dialog med 3F for at sikre, at de nye regler implementeres på en måde, der respekterer chaufførernes arbejdsvilkår. Dialogen med 3F fortsætter vi selvfølgelig også i den videre proces, hvor reglerne skal ud at virke på vejene.

Reglerne træder i kraft til sommer —



Nye køre- og hviletidsregler

- 45 minutters pauserne kan fremover opdeles mere fleksibelt i to pauser på mindst 15 minutter.
- Det bliver muligt at udskyde den daglige hviletid med 1 time, forudsat at den samlede køretid for den pågældende dag ikke har oversteget 7 timer, og at denne mulighed udnyttes én gang under en rejse af en varighed på mindst 6 dage eller to gange under en rejse på mindst 8 dage.
- 12-dages reglen udvides til også at gælde nationalt.
- Kørselsbladene bliver digitaliseret på sigt på baggrund af en analyse fra Europa-Kommissionen

DE KORTE OM ELBUSSE



AF: Lasse Repsholt,
sektorchef i Dansk PersonTransport

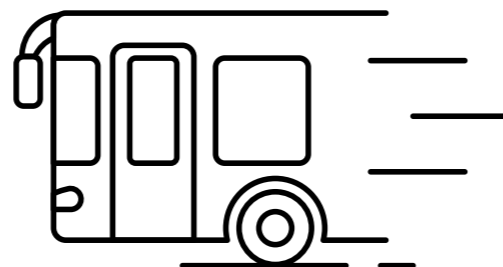
Dansk PersonTransport laver løbende en prognose for udviklingen i af elbusser i den kollektive bustrafik. Prognosen er baseret på trafiksekskabernes udbud, der typisk offentliggøres 1½ år før busserne sættes i drift.

●● DE KORTE



+250

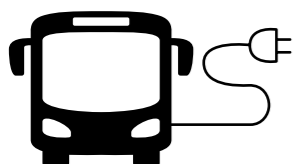
Siden 2021 er der kommet cirka 250 nye elbusser på gaden hvert år. —



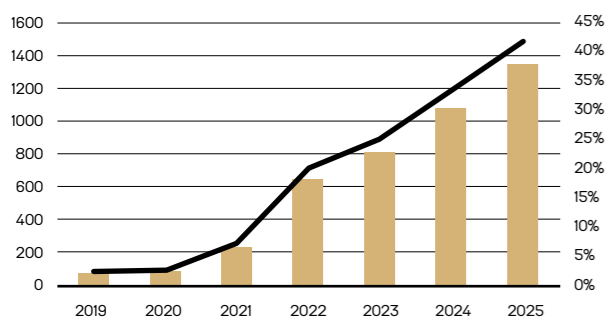
1.277

Mindst 1.277 elbusser er ifølge DPT's prognose på gaden i 2026. Og halvdelen af den kollektive bustrafik vil være elektrificeret allerede i 2025.

Der planlægges lige nu udbud af busser for 2026 i bl.a. Region Syddanmark, Region Midtjylland og Randers, hvor elbusser forventes at komme til at dominere. —



Antallet elbusser i den kollektive bustrafik



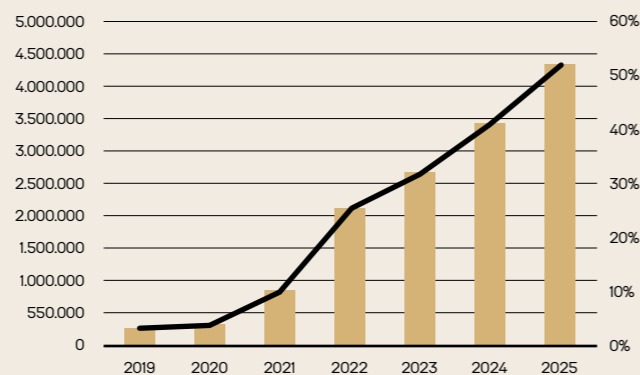
■ Elbusser i alt
— Andel elbusser (pct.)

50% er elbusser

Allerede i 2025 udgør elbustrafikken cirka 50 % af den samlede busdrift målt på køreplantimer.

Det skyldes, at vi først og fremmest har elektrificeret bustrafikken, hvor den er mest intensiv. En elbus kører typisk cirka 3.500 timer om året, mens de konventionelle teknologier nu oftest begrænses til busser med 2.000 til 2.500 årlige kørelstimer. Selvom elektrificeringen er en succeshistorie, skal man stadig overveje, om det er den rigtige løsning alle steder. Det gør DPT ofte opmærksom på. Nogle steder løser busserne nogle mindre opgaver, hvor de traditionelle dieselbusser stadig er bedst for både klimaet og pengepungen. —

Antal af køreplantimer med elbusser [2019-25]



■ Timer med elbusser
— Andel køretimer med elbus (pct.)



Taxabud.dk

VI KØBER
DIN BRUGTE TAXI

SÆLG DIN TAXI
ALLEREDE I DAG!

Kontakt Taxabud.dk
+45 25 735 735



TAXABUD.DK - en del af

bilbud.dk

KONTAKT Bilbud.dk Randers
Virkevangen 54
8960 Randers SØ
+45 25 735 735
salg@bilbud.dk

Bilbud Sjælland
Sankt Annæ Plads 13
1250 København K
+45 25 735 735
salg@bilbud.dk

OPRET DIN BIL - og få en uforpligtende salgsvurdering inden for få timer

KØBSTILBUD - modtag et uforpligtende købstilbud fra Taxabud.dk

SOLGT - omgående afregning og afhentning på din adresse

AF: Carsten Gottlieb



Anders Larsen, Vikingbus Formand, Sektor for offentlig kørsel —

– Vores sektor er et stykke bagud på grund af den ringe adgang til minibusser, der passer til vores opgaver. Udbuddet af materiel er begrænset både i forhold til rækkevidde, siddepladser og ladestationer. Lige nu er den kinesiske Maxus den eneste køreklare model på markedet, så vi afventer de løsninger, som er lovet fra bl.a. Ford, Iveco og Mercedes.

– En anden udfordring er, at en elbus bliver så tung, at chaufføren ikke kan nøjes med et almindeligt kørekort. Vi har skelet til det nye varevognsdirektiv, hvor vægten er sat op til 4.200 kg, uden at chaufføren skal have kørekort til bus. Sammen med trafikskolerne har vores sektor sendt en henvendelse til Transportministeriet, hvor vi anbefaler en lignende ændring på reglerne for persontransport. Det kan blive et vigtigt skridt for især flex-kørslen.

– Generelt er vores sektor udfordret, fordi vi kører kædekørsel. Vores kørsel er ikke nær så forudsigelig som rutekørslen. Vi kan se, at krav om nulemission er på vej ind i kommunernes udbud, og vi kan hjælpe dem med, hvad der er teknisk og økonomisk muligt. Jeg håber, kommunerne vil prioritere økonomien i den grønne omstilling.

– Både for skole- og omsorgstransport gælder det i øvrigt, at det kræver en god planlægning og logistik at foretage omstillingen til el, således at der ikke skal lades under udførslen af en rute – specielt ikke under handicap- og specialkørsel.

– Det vigtigste, vi efter min vurdering kan gøre, er at fastholde et pres på de ting, det er realistisk at ændre – det vil sige ladeinfrastruktur, lovgivning og en åben dialog med kunderne om, hvad der kan lade sig gøre. —

Lars Brøchner, Brøchners Biler Formand, Sektor for turistikørsel —

– Selvfølgelig fylder den grønne omstilling også hos os i turistikørslen. Men det er nok mest i tankerne, det fylder, for det er jo ikke realistisk at køre turistikørsel med den type elbusser, som findes på markedet nu. Eller egentlig skulle jeg vel tale i ental om mulighederne, for der er jo kun ét mærke på markedet med et produkt i turistbus-størrelse, kinesiske Yutong. Personligt vil jeg gerne vente, til der er lidt mere at vælge imellem, og gerne også et køretøj, som er produceret i Europa. Sådan tror jeg, at mange i vores sektor har det.

– Den eldrevne turistbus, som er tilgængelig på markedet i dag, koster 4-5 mio. kroner, hvor en traditionel bus i samme størrelse koster 3-4 mio. kroner. Det er en stor forskel, når vi plejer at kunne afskrive en bus over 8-10 år. Især når man ikke er sikker på, hvornår ladeinfrastrukturen i Danmark og Europa gør det realistisk at køre den type ture, vi udbyder i dag.

– I turistikørslen har vi alligevel udarbejdet et bud på, hvor der skal etableres ladestander, så det kan give mening for os uden at presse chaufførernes køre-hviletid. Det handler bl.a. om at have ladekapacitet ved turistattraktioner såsom Djurs Sommerland eller publikumsmagneter som Messecenter Herning.

– Desværre har vi ikke så meget indflydelse på, hvornår der bliver anlagt en tilsvarende serie af ladestander hele vejen ned gennem Europa, hvor vi kører en meget stor del af vores ture i dag. —



TEMA
VOX
MOBILITET



Peter Lannig Nielsen, Keolis Formand, Sektor for rutekørsel —

– Den grønne omstilling går stærkt – og stort set alle udbud har i dag fra trafikskolerne har elbusser som ambition. Nogle steder udfordres teknologien dog, så HVO biodiesel bliver overvejet som 'mellemstation'. Vi ser generelt ikke meget interesse for udbud af brint eller gas.

– Ladeinfrastruktur er fortsat en udfordring, da vi som erhvervskunder ikke har forrang ift. privatkunder. Vi har derfor set eksempler på, at det har været svært at sikre 'energi' til busserne til tiden.

– Der er kommet mange nye busmærker på markedet – og robustheden for disse skal nu vises, når alle disse kommer på vejene. Indtil videre er det generelle billede dog, at frygten for dette har været overestimeret – busserne kører bare!

– Vi kan se, at den gamle udbudsmodel også virker for 'grønne-udbud'. Der har dog skulle arbejdes med el-indexet – men dette arbejde er sket konstruktivt i samarbejde med trafikskolerne.

– I rutesektoren er vi opmærksomme på, at 100 % grøn ikke nødvendigvis er 100 % økonomisk optimalt. Rutesektoren er derfor i dialog med trafikskolerne omkring forskellige former for fleksibilitet. —

Torben Kirketerp, Esbjerg Taxa Formand, Sektor for taxikørsel —



– I taxibranchen er vi efterhånden kommet så langt i arbejdet med den grønne omstilling, at det ikke fylder særligt meget for vores bestyrelsesarbejde. Der er efterhånden etableret en ladestruktur i det meste af landet, som harmonerer med muligheden for at drive forretning. De nye biler er velegnede til opgaven, og ladetiden på batterierne er reduceret til et fornuftigt niveau.

– Vi kan også mærke en klar, positiv interesse ude hos vognmændene. De ved, hvilken vej det går, og kan se, at der næsten i alle offentlige udbud bedes om, at "en andel af kørslen skal være nulemission." Det gælder for personbilerne. Sagen forholder sig anderledes med de større køretøjer med plads til 8 personer eller med lift. Eller de små minibusser med plads til 12-14 personer. Her har vi endnu ikke set et velegnet produkt på markedet, som kan berettigen en investering.

– Hvis vi skal kigge fremad, vil jeg sige, at vi naturligvis venter spændt på at se nogle gode løsninger for de store køretøjer. Her er vi lidt i samme båd som busvognmændene; vi er egentlig klar til at gå i gang, og det er op til producenterne at udvikle produkterne, så vi kan tage det næste skridt. —



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

Skræddersyede
opbygninger til
ethvert behov.

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

next-mobility.dk

NEXT
MOBILITY
solutions

AF: Cathrine Eriksen Fris
FOTO: Sydtrafik

Lynladere ved sygehuse skal sætte strøm til flextrafikken

TEMA
MOBILITET

Lynladere dedikeret til flextrafik ved sygehuse kan komme til at spille en vigtig rolle i den grønne omstilling. Sydtrafik har netop modtaget midler fra "Puljen til grønne busser og grøn flextrafik". Posen med penge med at accelerere udviklingen, men der er stadig lang vej.

Flextrafikken er en af de mest udfordrende nødder at knække for Sydtrafik, når det gælder den grønne omstilling. Det fortæller trafikskabschef for Flextrafik, Michael Aagaard.

– Vi aner ikke, hvor langt en bil kører i løbet af en dag, da planlægningen sker i realtid. Bilerne skal lynhurtigt kunne tage flere kilometer ind, og en ekstra tur kan ændre hele dagsplanen, siger Michael Aagaard.

Det betyder, at en flextrafikvogn måske den ene dag skal køre 50 km, mens den samme vogn næste dag skal køre 600 km. Dette gør det svært at beregne rækkevidden for bilerne, hvilket yderligere besværliggør skiftet til elbiler. Flere og bedre muligheder for lynladning dedikeret til flextrafik vil gøre en forskel, lyder det.

– Det er vigtigt, at man fra statens side gør noget for at accelerere den grønne omstilling ved at understøtte forsyningsikkerheden. Det er en tung investering, som skal prøves af.

Førstehjælp til ladning

Hos Sydtrafik har man sammen med Fynbus og Region Syddanmark modtaget puljemidler til udbud og opsætning af lynladere ved regionens hospitaler i 2024. Også Movia er ble-



vet bevilget puljepenge til et lignende projekt i Region Sjælland.

– Vi ser det afgjort som en god ide at opsætte lynladere ved knudepunkter. Rigtig mange af vores biler kører forbi sygehusene i løbet af en dag, så det er ideelt at have lynladere dedikeret til flextrafik her.

Flextrafikken betjener mange passagerer inden for det visiterede område, der fx skal køres til hospitalerne og følges op på afdelingerne. I mellemtiden vil bilen kunne være koblet på en lynlader og få genopfyldt batterierne.

– Hvis man kan få strøm på bilen der, kan vi drage fordel af den stillestående tid, og få en god sjat kilometer på igen. Det betyder, at vi ikke spilder driftstid på at lade.

Tro testes af i praksis

De to trafikskabskaber samarbejder tæt med regionen, og Sydtrafik er i gang med at ud-



Flextrafikken betjener så mange forskellige typer passagerer på det visiterede område, at det er umuligt at forudsige, om en vogn skal køre 50 km eller 600 km på en dag.

3 udfordringer ved flextrafik på el

- Uforudsigelig opladning: Man kan ikke forudse, hvor og hvornår bilen vil have brug for en opladning. Flextrafikbiler bruges til vekslende formål og ruter, så det er svært at planlægge.
- Begrænset rækkevidde for liftvogne: Der er en særlig udfordring med de liftvogne, der bruges til at imødekomme fx kørestolsbrugere. Det skyldes, at de eldrevne liftvogne i dag har en rækkevidde på kun 150 km.
- Mangel på ladestandere: For personbiler i flextrafikken er manglen på tilgængelige ladestandere, særligt i den sydlige del af Danmark, med til at besværliggøre omstillingen.



Det er vigtigt, at man fra statens side gør noget for at accelerere den grønne omstilling ved at understøtte forsyningsikkerheden.

Michael Aagaard, afdelingschef for Flextrafik hos Sydtrafik

arbejde en projektplan og en udbudsbeskrivelse. Michael Aagaard har en forhåbning om, at der vil være stor interesse for at byde ind på udbuddet.

– Nu skal vi så teste, om det, vi antager som en god løsning, også vil fungere i praksis. Vi skal finde ud af, hvor meget plads det vil kræve på sygehusene, hvor mange ladestandere der er brug for, og om det kan løbe rundt for os økonomisk.

Sydtrafik har mulighed for at udskifte biler inden for kort tid, da flextrafik-udbud har kontraktperioder på to år. I dag er cirka 5,5 % af flextrafikflåden eldrevet. Ved at sikre bedre ladeadgang for bilerne er det målet at nå op på 20 % nulemissionskøretøjer ved næste udbud i 2025. —





DE KORTE



Generations- skifte i Sydthy

Sydthy Taxi og Minibusser har pr. 1. februar overtaget Sydthy Rute & Turistfart. Sydthy Taxi og Minibusser med Helle Søndergaard ved roret har dermed en vognpark på enheder, som ud over seks personbiler består af minibusser både med og uden lift. Samt den ny erhvervede 59 personers Volvo, der var det sidste køretøj i garagen hos Sydthy Rute & Turistfart.

Ejerne af det mangeårige DPT-medlem Sydthy Rute & Turistfart er Birthe og Poul Holm Svendsen, der nu trækker sig tilbage til en velfortjent tilværelse som pensionister. De har drevet virksomhed sammen siden 1983 – da Sydthy Rute & Turistfart var størst, havde de 14 busser og 12 ansatte. —

●● DE KORTE

Øget afgift på diesel?

I sin årlige rapport, udgivet i februar 2024, anbefaler Klimarådet, at regeringen øger den planlagte afgift på diesel fra 50 øre til 90 øre pr. liter.

Klimarådet er et uafhængigt rådgivende organ, der hvert år skal udgive en statusrapport over CO₂-udledningerne i Danmark. —



Busser undtaget regler i nulemissionszoner

Regeringen har lavet en politisk aftale med SF, Radikale Venstre og Alternativet om nulemissionszoner. Det vil fremover give kommunerne mulighed for at stille krav om, at alle køretøjer i ét bestemt område skal være nulemissionskøretøjer – på nær busserne.

Busser er nemlig undtaget fra ordningen og kan derfor fortsat færdes frit i kommunerne.

– Vi er glade for, at aftalen tager højde for de store udfordringer ved særligt omstillingen af turistbusser. Det giver branchen tid til at tilpasse sig og sikrer, at vi fortsat kan levere vigtig mobilitet for alle borgere, siger sektorchef i Dansk PersonTransport Jens Hvid Bang.

I ordningen er givet gode muligheder for undtagelse og dispensation til eksempelvis handicapbefordring og flexkørsel. Der er aftalt en evaluering efter tre år, hvor spørgsmålet om busser kommer op igen. —



Elbus-udbud:

Mere overskuelighed

Trafikselskaberne har udgivet et omkostningsindeks, som vil gælde i fremtidige kontrakter, der indgås med busselskaber om drift af elbusser.

Indekset skal være overskueligt og tidssvarende, det skal være robust over for udsving på markedet og det er fælles for alle trafikselskaber og busselskaber i landet.

I forhold til det nuværende indeks afspejler vægtningen bedre de reelle omkostninger ved elbustransport. Elpriser reguleres månedligt på basis af gennemsnit hos Nordpool, og et nyt delindeks tager højde for udvikling i lønomkostninger.

Indekset er blevet til i et samarbejde mellem Dansk PersonTransport og Trafikselskaberne i Danmark. —

Lars Jensen
distriktschef, OK

“OK er også der, hvor du er, når du skal lade på farten”

Livet handler ikke bare om at komme fra A til B. I 2024 åbner vi fem nye ladestationer, der også får dine lastbiler helt hjem igen. Stationerne ligger strategisk velplacerede ved vores store netværk af truckstationer.

Ring til os på 89 32 25 40, hvis du vil lade på farten. Nemt og hurtigt.

AF: Carsten Gottlieb
 FOTO: Jens Hvid Bang, sektorchef for turistsektoren i Dansk PersonTransport

Tak for tre vellykkede kredsmoder

Dansk PersonTransport afholdt i uge 9 de årlige kredsmoder i alle tre kredse. I år havde vi lagt et fagligt indhold ind i programmet med et oplæg med næstformand i Klimarådet Niels Buus Kristensen og efterfølgende debat om den grønne omstilling. Det var en stor succes, hvor vi kom rundt om alt fra ladeinfrastruktur, systemer til afrapportering, elkøretøjer og status for den grønne omstilling i hver af DPT's sektorer.

I Viborg bød EcoMobility velkommen til Kreds 1 og fortalte om deres store arbejde med flådestyring og den grønne omstilling. Den grønne omstilling står helt centralt i EcoMobility's løsninger, og de fik givet en præsentation af deres produkter for kredsens medlemmer.

I Kreds 2 var det GSGroup, der lagde lokaler til i Aabenraa. GSGroup tilbyder også en bred palet af løsninger inden for grøn omstilling, og GSGroup kunne præsentere sit samarbejde "One Road", som de har lavet sammen med DORA TMS og Tungvognspecialisten.

Det sidste kredsmoder i Kreds 3 foregik i København med Circle K som vært, der bl.a. kunne fortælle om deres arbejde med ladeløsninger til erhvervstransport.

God debat om grøn omstilling

Alle tre steder satte Niels Buus Kristensen scenen med en status for den grønne omstilling med fokus på persontransportens bidrag og vilkår.

Derefter var der på alle kredsmoder debat med deltagelse af både associerede medlemmer og kredsens medlemmer.

I debatten var der bl.a. fokus på, hvordan taxierne og rutebusserne er kommet rigtig langt i omstillingen, mens turistbusserne og liftbilerne er sværere at omstille. Her blev behovet for øgede vægtgrænser for kørekort B nævnt som en løsning. Noget som DPT allerede er i gang med at arbejde for herhjemme og på EU-plan. Der var også fokus på behovet for tilskudspuljer til indkøb af køretøjer og opstilling af ladeinfrastruktur.


En lang række indsatser er i gang

Mens vi afventer, at regeringens Ekspertudvalg om Fremtidens Mobilitet kommer med sine første konklusioner, er DPTs fire sektorer på hårdt arbejde med nogle af de udfordringer, vi allerede kender.

Det handler om at sikre fair konkurrencevilkår (bl.a. i lyset af transportminister Thomas Danielsen's udtalelser om Uber), om rekruttering og om den grønne omstilling. DPT arbejder med en lang række initiativer – bl.a. at sikre mere arbejdskraft til sektoren.

DPT har også haft en finger med i vigtige nyskabelser som det nye omkostningsindeks for udbud på rutekørsel, nye køre-/hviletidsregler for turistbusser, ny cabotagevejledning (og håndhævelse af den) samt ændring af registreringslovgivning for taxier og undtagelse for busser i kommende nul-emissionszoner.

Og kredsmoderne er en god anledning til at informere om både de ting, der er i proces, og de der allerede er gennemført. —



De blev valgt til sektorbestyrelserne

- **Turistsektoren:**
Lars Brøchner – Brøchners Biler [Kreds 1], Benny F. Petersen – Vejle Turisttrafik [Kreds 2], Carsten Andersen – Lyngby Turistfart [Kreds 3]
- **Taxisektoren:**
Inger Therkildsen – Kalø Taxi [Kreds 1], Tadzudin Kasami – Taxa Syd [Kreds 2], Hendrik Larsen – Dantaxi [Kreds 3]
- **Rutesektoren:**
Ronny Gasbjerg – Herning Turist [Kreds 1], Anker Overgaard - Arriva [Kreds 1], Annelise Arboe Sommer – Umove [Kreds 2], Bram Lauwers – Nobina [Kreds 3]
- **Offentlig kørsel:**
Kenny Thygesen – Terndrup Taxa & Turist [Kreds 1], Anders Larsen – VIKINGSBUS [Kreds 2], Ayman Hawaii – Nordian [Kreds 3]



EcoMobility lagde lokaler til i Viborg og fortalte om deres arbejde med Grøn Omstilling.



I Viborg benyttede mange deltagere anledningen til at kigge nærmere på den nye el-minibus fra Altas, som Hessel Bus viste frem.



Debat i Kreds 1 om den grønne omstilling, hvor branchens udfordringer er størst for turistbusserne og for liftbilerne.



I Aabenraa kom vi rundt om effekten på ladestanderne, og at det ikke er alle, der får behov for at lade med de kommende megawatt-ladestander.



Niels Buus sparker debatten i gang. Vi kom bl.a. ind på løsninger i yderområder, hvor Esbjerg Taxas nye innovative batterilader blev nævnt som en løsning, der kan sikre opladningsinfrastruktur her.



Middag på restauranten Folkehjem i Aabenraa med "Kong Fiddes Livret", hvor værterne fra GSGroup også havde arrangeret oplæg om lokal øl og historie.



God debat i Kreds 3 om alt fra taxier som frontrunner i den grønne omstilling til udfordringerne for turistbusser på el. Vi blev klogere på VIKINGSBUS' erfaringer med turistbusser på el, og det blev til en diskussion af, hvilke udfordringer, busserne har. Her er det særligt koldt vejr og ikke antallet af passagerer eller bagagemængden, som har størst effekt på rækkevidden for køretøjerne.



Solen skinnede i København, da Circle K åbnede dørene til Kreds 3. Det udnyttede mange til at tage et kig på minibusserne, der var udstillet af VBI og Hessel Bus.



Sektorchef Lasse Repsholt fortæller om status for rutesektoren. På alle tre kredsmoder blev der givet en status for arbejdet i hver af DPT's sektorer.

AF: Cathrine Eriksen Fris
 FOTO: Cathrine Eriksen Fris

Kenny er vognmand med stort V

Vækstrejsen fortsætter for Terndrup Taxa & Turistbusser, som igen opkøber og tager endnu mere greb om det nordjyske marked. Samtidig med en betydelig ekspansion har manden bag væksten, Kenny Thygesen, fokus på god service og traditionelle værdier som hjørnesten i forretningen.

Terndrup Taxa & Turistbusser er en familievirksomhed i vækst. Med det seneste opkøb har selskabet cementeret sin position som et af Nordjyllands største busselskaber med en flåde, der nu tæller 360 køretøjer.

Ikke desto mindre er det ikke vækst for vækstens skyld.

– På min seddel om morgenen, står der ikke vækst – der står service. Vi vil gerne være større, men kun hvis det giver mening, og jeg kan se synergier, lyder det fra ejer Kenny Thygesen, hvis unikke tilgang har sat sit præg på virksomhedens vækst.

– For 10 år siden havde jeg en klar vision og en plan over selskaber, jeg gerne ville opkøbe. Sådan er det ikke længe i dag. Jeg holder selvfølgelig øje med udbud og griber muligheden, hvis den byder sig. Med en virksomhed af den størrelse, vi har nu, må vi hele tiden være på forkant.

Om at vækste rigtigt

Det med at tage chancen har Kenny ikke fra en fremmed. Hans far, Erik Thygesen, var ikke sen til at slå til, da en taxibevilling blev ledig i Terndrup i 1983. Med en enkelt taxa blev grundlaget lagt for Terndrup Taxa & Turistbusser. Erik Thygesen trådte ud af forretningen for 24 år siden, men han hjælper stadig til.

– Vi har altid haft den holdning, at vi ikke siger nej til noget. Det er helt klart værdier, jeg har taget med mig fra mine forældre. Vi ved aldrig, hvilke opgaver vi får ind ad døren, men vi ser alle vores kunder som noget særligt. Man kan ikke



●●

Vi har altid haft den holdning, at vi ikke siger nej til noget. Det er helt klart værdier, jeg har taget med mig fra mine forældre.

Kenny Thygesen, ejer af Terndrup Taxa og Turistbusser

tillade sig at sortere i kunderne, og derfor har vi også en del faste kunder.

Da Kenny som 21-årig tog taxi- og buskørekort, var det en helt naturlig beslutning for ham at blive en del af virksomheden. I 2000 overtog Kenny 100 % af forretningen, og hustruen Majbritt er også kommet ombord. Godt nok er familievirksomheden vokset, men gamle dyder som god service, høflighed og ordentlighed står stadig højt på dagsordenen.

– En kunde er ikke bare et nummer i rækken, og hver en mening betyder noget. Jeg håber, man kan mærke, at vi går op i ordentlighed, selvom vi bliver større. Chaufføren skal stadig stige først ud af bussen og hjælpe de passagerer, der har brug for det. Persontransport er et servicefag, og det er en del af jobbeskrivelsen, at man yder den service, kunden forventer.

Akademi for nye chauffører

Efter at have overtaget Østergaards Biler i februar 2023, var turen i januar 2024 kommet til Hirtshals Taxi & Turistfart. Der er således fart på. Med en forretning i vækst, 380 medarbejdere fordelt på afdelinger i Aalborg, Hirtshals, Hjallerup, Viborg, Randers og Struer, er det svært at komme udenom at skulle tilpasse visse arbejdsopgaver. Men for Kenny er det vigtigt, at de gamle dyder ikke bliver væk i vækst.

Derfor er der søsat initiativer for at bevare virksomhedens ånd. Et nyhedsbrev med historier og gode råd udsendes for at opdatere alle medarbejdere om aktuelle begivenheder. Derudover er et "akademi" på vej, som skal styrke og udbrede virksomhedens værdier i en stor organisation.

– Vi er i gang med at opstarte et akademi, der skal forankre vores DNA. Nye chauffører vil blive introduceret til, hvad service betyder for os, og vil besøge hovedkontoret i Aalborg. Her giver vi dem en forståelse for den helt rigtige måde at arbejde på, når man er chauffør hos os.

– Det tæller at gøre en indsats, og derfor bærer vi uniform med skjorte, pullover samt slips eller tørklæde. En chauffør skal være reglementeret påklædt, så kunderne kan se, hvor man kommer fra. Nogen er måske ikke vant til at bære slips, men det kan lade sig gøre.

Selvom Kenny er ejer og direktør, foretrækker han at blive kaldt vognmand – fordi

Kort om Terndrup Taxa & Turistbusser

Har eksisteret siden 1983.

360 enheder på hjul og omkring 380 medarbejdere.

Tilbyder alle former for befordring, herunder turistkørsel i ind- og udland, kørsel i stor liftbus, VIP-bus samt kørsel i dobbeltdækkerbus. Taxikørsel, kørsel i minibus samt kørsel i skolebus til uformelle arrangementer. Cirka 70 % offentlig kørsel og 30 % privat.

Med moderne hovedkontor i Aalborg – og afdelinger i Hirtshals, Hjallerup, Viborg, Randers og Struer.

det først og fremmest er det, han er. Og han erkender, at det også har visse begrænsninger.

– Jeg tænker over, at vi skal gøre tingene på en anden måde. Hvordan fastholder vi det, vi gerne vil være kendt for? Og hvornår bremser jeg som vognmand udviklingen?

"Kald mig vognmand"

For Kenny handler det at være vognmand om at planlægge og transportere mennesker. Derfor tilbyder selskabet alle former for befordring, herunder taxikørsel, turistkørsel i ind- og udland, kørsel i store liftbusser og minibusser, VIP-busser samt dobbeltdækkerbusser. Mens en stor del af forretningen er skolekørsel, findes der også flere specialaftaler blandt opgaverne.

– Vi samarbejder med en virksomhed, der skal flytte sine medarbejdere ind på land, når der er høje bølger på havet. Det kræver, at der er mulighed for med kort varsel at flytte tidspunktet for kørsel. Vi har lavet en aftale, hvor de kan ringe direkte til mig hele døgnet, 365 dage om året. Kunden havde længe ledt efter en løsning hos andre selskaber, hvor det ikke kunne lade sig gøre. Men det kan det hos os.

– Jeg kan rigtig godt lide de aftaler, hvor vi skal imødekomme særlige behov og få flere ting til at passe sammen. Det samme gælder, når vi kører taxi og turistbus. Jo dygtigere vi er til at planlægge, jo mere kan vi tjene. Den gulerod giver mig en god udfordring.

– For fremtiden håber jeg, at vi vognmænd bliver værdsat mere hos trafikkselskaberne – og ikke bliver betragtet som nogen, trafikkselskaberne kan behandle, som det passer dem. Vi stræber hele tiden efter at levere en vis standard – men når prisen hos trafikkselskaberne afspejler "kantstenstransport", er det ikke muligt at levere den service, vi gerne vil. —



Sønderborg Rutebilstation

NOSTALAGIHJØRNET



1

Mens tyskerne havde "lånt" Sønderjylland mellem 1864 og 1920, anlagde de omkring Haderslev, Aabenraa og Sønderborg nogle metersporede jernbaner, der hurtigt viste sig urentable. De blev alle nedlagt i årene fra 1926 til 1939. I Haderslev og Aabenraa blev de begge erstattet af lokalt forankrede rutebilselskaber, men i Sønderborg blev det med statslig involvering, så her kunne man ikke nøjes med rutebiler.

Det stod klart i 1932, at Amtsbanerne skulle nedlægges og erstattes af DSB's rutebiler, og at Amtsbanegården i Sønderborg skulle være den kommende rutebilstation. Men fordi der for enden af banelinjen til Mommark lå en jernbanefærge til Faaborg, skulle den ombygges til normalspor og sporforbindes med Statsbanestationen på den modsatte side af Allsund. Der var netop bygget en ny bro over Allsund, men sporet skulle vrides gennem bl.a. en forlægning mod øst i en ny banegrav og en forlænget Jernbanegade, før det var muligt. Men så fik rutebilerne også "orkesterpladserne", mens toget kom hen i hjørnet langs Holger Drachmanns Gade 1.

Mommark-banen blev nedlagt i 1962, og dermed var det slut med togene gennem Jernbanegade. Amtsbanegården har herefter fungeret som rutebilstation, omend kortsalget blev flyttet til Kommunens Borgerservice i 2019 og ventesalen blev lukket i 2020.

Amtsbanegården er opført i 1913-1914 og tegnet af den tyske arkitekt Johan Theede, men da han var optaget af den såkaldte "Hjemstavnstil", som var opstået få år tidligere, kom bygningen til at se meget dansk ud. Ligheden med herregården Hindsgavls hovedbygning er der ikke tvivl om. —

1. Et ældre postkort af Rutebilstationen med DSB-rutebiler ved hovedbygningen og togets perron og spor i forgrunden.

2. En af Aabenraa Automobilselskabs busser på Rutebilstationen, en AEC årgang 1949.

3. En af Ottensens Rutetrafiks busser, en Leyland-DAB, på Sønderborg Rutebilstation i oktober 1989.

4. Det' en tysker! I slutningen af 00'erne flettede busserne på linje 10 Sønderborg-Flensborg og linje 1044 Flensborg-Husum indbyrdes for at sammenbinde grænselandet. Forsøget ophørte dog, da der ikke var mange rejsende ud over til Flensborg.



2



3



4

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



Nye minibusser på lager



@VBI.Group



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

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



**CHRISTIANSFELD
AUTOPOLSTRING**

Alt i ompolstring

Sæder - Loft - Sider - Gulvtæppe - Gardiner



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

Biler, både, campingvogne & andet klarer vi også.

Topmoderne polsterudstyr & mere end 200 designs.

Ring & få et uforpligtende tilbud

Tlf. 22 60 90 00



Minibus opbygning

- Opbygning på forskellige bilmærker
- Komplette opbygninger
- Del-opbygninger
- Kundetilpassede løsninger
- Levering i hele landet

**Hvordan skal din bus indrettes?
Ring til en uforpligtende snak**

Tlf. 74 56 13 26

Ekspert i klimaløsninger til busser



Service på bus AC anlæg og oliefyr

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

CHRISTONIK er OE-leverandør af reservedele til:

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



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

