

# Mobilitet

NR. 4 · DECEMBER 2024

Man skal kunne skifte spor midt i livet s. 10

Elektrisk 1-til-1 erstatning for diesel s.16

Kredsmøder s. 20

Tryg.taxi er branchens nye kodeks s. 26

## Væk fra arbejdsløshedskøen og ud på landevejen

Den nuværende beskæftigelsesindsats skaffer chauffører og mindsker ledighed. Hvorfor ødelægge en model, der virker? s. 8-15



TEMA  
FELLES  
VEJ  
FREM

# Hvorfor ikke en elektrisk minibus?



Minibussen er ikke hvad den har været. Den er meget bedre. Med minibussen får du en bus, der kan konfigureres præcist efter jeres behov, og derudover sikrer nulemission på hele turen.

Tag et kig på vores nyeste tilkomne minibusser fra ALTAS AUTO. Cityline LW er med sin rækkevidde på op til 300 km. og dobbelte busdøre, det oplagte valg til en emissionsfri linjebus i byen. Den rummelige minibus tæller som udgangspunkt 18 sæder, men kan løbende tilpasses én eller flere kørestolsbrugere afhængigt af behovet.

Det nyeste skud på stammen, den kompakte eSprinter 414, har også en rækkevidde på op til 300 km. og kan lade AC/DC fra 10% - 80% på under 45 min. eSprinter 414 opbygges in-house i Danmark, så du er sikret en unik og fleksibel kvalitetsopbygning.

De elektriske minibusser er kommet for at blive. Hessel Bus har en række minibusser på lager lige nu - klar til hurtig levering.

Kontakt Hessel Bus og hør mere om din næste bus.

## HESSEL BUS

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



# Fælles vej frem

I en tid med forandringer står vi stærkere, når vi står sammen.



●●  
**Vi kan ikke ændre alting alene, men når vi står sammen, bliver vores stemme stærkere.**

2024 har været et travlt år for os alle. Rundt om i landet har virksomhederne haft fart på, og vi har mødt både nye udfordringer og spændende muligheder. På den politiske scene har flere afgørende emner præget dagsordenen og haft direkte indflydelse på vores daglige arbejde: Hvordan ser fremtidens kollektive transport ud? Hvordan sikrer vi, at vi har nok dygtige chauffører? Kan frivillighed erstatte professionel transport, og bør bus- og taxi-lovgivningen justeres?

Vi befinder os midt i en teknologisk revolution. Nye løsninger skyder op, mens gamle systemer gradvist udfases. Grøn omstilling er ikke længere kun en ambition – det er en nødvendighed på vejen mod en mere bæredygtig fremtid. Mange af jer har spurgt: Hvornår er det rette tidspunkt at skifte til grønne køretøjer, og hvad kræver det af os som branche? Det er komplekse spørgsmål, men som fællesskab kan vi finde de bedste løsninger sammen.

Netop her viser vores styrke som forening sig. Dansk PersonTransport er mere end blot en sammenslutning af virksomheder – vi er et stærkt fællesskab, hvor vi deler erfaringer, støtter hinanden og arbejder mod fælles mål.

Dette fællesskab kom tydeligt til udtryk på vores seneste kredsmøder, hvor over 250 medlemmer deltog trods travle hverdage. Jeres engagement og lyst til at mødes viser, hvor vigtigt det er at have et solidt netværk at trække på.

Vores fælles indsats gør os i stand til at påvirke politiske beslutninger, som har direkte betydning for branchen. Vi kan ikke ændre alting alene, men når vi står sammen, bliver vores stemme stærkere. Det sikrer, at politiske tiltag tager højde for vores behov og udfordringer – både lokalt og nationalt.

Selvfølge er der forskelle. En taxavognmand i København har andre behov end en busvognmand i Nordjylland. Men det er netop i forskellighederne, at vi finder styrken.

Uanset om du kører taxi i hovedstaden eller bus på landet, er der plads til dig i foreningen.

Vi respekterer de forskellige behov og søger løsninger, der gavner alle.

I denne udgave af Mobilitet sætter vi fokus på en af de største udfordringer lige nu: Rekruttering af nye chauffører. Det er et preserende emne, der præger både den politiske dagsorden og vores daglige drift. Hvordan kan vi tiltrække flere til faget? Hvilke initiativer kan gøre chaufførfaget mere attraktivt? Vi dykker ned i temaet og ser nærmere på løsningerne.

Vores mål er klart: At inspirere hinanden og skabe et miljø, hvor vi sammen kan tackle udfordringerne. Vi ønsker, at alle medlemmer føler sig hørt og støttet – uanset hvor i landet I opererer, eller hvilken type transport I tilbyder.

Tak for jeres engagement og for at være en del af Dansk PersonTransport. Sammen skaber vi fremtidens transportbranche og sikrer, at vi kan trives i en verden i konstant forandring.

God læselyst! ■■

**Michael Nielsen**  
Adm. Direktør / CEO



FOKUS: FÆLLES VEJ FREM

# Hvorfor ødelægge en model, der virker?

Anbefalinger om fremtidens beskæftigelsesindsats truer mobiliteten i Danmark. **s. 8**

- s. 8 **Hvorfor ødelægge en model, der virker?**
- s. 10 **Man skal kunne skifte spor midt i livet**
- s. 11 **Besparelser kan forværre samfundsøkonomien**
- s. 12 **Ud af ledighedskøen og ud på landevejen**
- s. 14 **Den negative konsekvens for den kollektive trafik er tydelig**

- s. 16 **Elektrisk 1-til-1 erstatning for diesel**
- s. 17 **Hvad skal vi bruge selvkørende taxier til?**
- s. 20 **En succesrig møderække med masser af inspiration og engagement**
- s. 26 **Tryk.taxi er branchens nye kodeks**
- s. 30 **Uddannet til specialkørsel**



## Ser vi dem i Danmark?

Hvad skal vi bruge selvkørende taxier til? **s. 17**



## Kredsmøder

En succesrig møderække med masser af inspiration og engagement. **s. 20**



## Bliv omsorgschauffør

Chauffører uddannes til specialkørsel. **s. 30**

## Det faste

**De korte** s. 6 + 18 + 28

**Nostalghjørnet** s. 32

**Associerede medlemmer af DPT** s. 34

**Info om Dansk PersonTransport** s. 35

MILJØVENLIG MOBILITET

**FROGNE**  
- Part of the KFA Group

# Next generation

## Webbooking til blandet trafik



**Succesfulde nordiske bus- og 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](http://www.frogne.dk)



# INTERNATIONALT

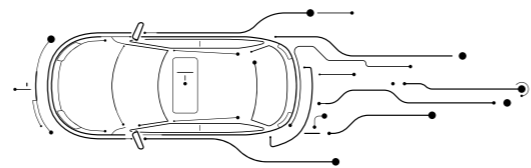
## Dansk PersonTransport til IRU's generalforsamling



Foto: IRU

Dansk PersonTransport deltog i IRU's generalforsamling i Genève, hvor grøn omstilling, rekruttering af chauffører og bedre rammevilkår var i fokus.

Mødet samlede aktører fra hele verden for at dele erfaringer og finde løsninger på branchens udfordringer. Samtidig blev arbejdsprogrammerne for 2025 vedtaget, og indsatsen for øget mangfoldighed og inklusion blev styrket med fokus på kvinder i ledelse og chaufførers bidrag til trafikikkerheden. —



## Selvkørende køretøjer i top

Ifølge den internationale statistik-virksomhed StartUs Insights er selvkørende køretøjer det hotteste emne inden for transporten i 2025.

StartUs Insights fokuserer på innovative, teknologiske firmaer i hele vejen og baserer sin statistik på datadreven research. Heraf fremgår det, at de selvkørende løsninger har højeste status.

### De 5 største trends for transporten i 2025:

- Selvkørende køretøjer
- Grøn energi
- Elektrisk transport
- Kunstig intelligens (AI)
- Internet of Things

På sjettepladsen kommer i øvrigt temaet Mobility-as-a-Service (MaaS), der dækker over de digitale løsninger, som gør det lettere for brugere at planlægge, bestille og betale deres transportbehov via én løsning. —

Kilde: <https://www.startus-insights.com/innovators-guide/transportation-trends-innovation>

## Ny transportkommissær med ambitiøs dagsorden

Græske Apostolos Tzitzikostas er blevet udpeget som EU's nye transportkommissær og har allerede præsenteret sine fem hovedprioriteter, der vil forme transportsektoren de kommende år. Han vil fastholde klimamål som emissionsfri køretøjer fra 2035, støttet af økonomiske incitamenter og en investeringsplan i 2025.

Inden for 100 dage vil han adressere arbejdskraftmanglen i transportsektoren gennem analyser og bedre arbejdsvilkår. Hans fokus på grøn omstilling og sammenhængende infrastruktur åbner nye muligheder for transportsektorens rolle i EU.

Vibeke Edelskov  
salgskonsulent, OK

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

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

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

[ok.dk/transport](https://ok.dk/transport)

**OK**

AF: Kasper Kjerulff  
FOTO: Shutterstock

# Hvorfor ødelægge en model, der virker?

Regeringen gav sin ekspertgruppe for fremtidens beskæftigelsesindsats en klar opgave. I skal finde veje til en bedre og mere effektiv beskæftigelsesindsats, men I skal også nedlægge jobcentrene og finde besparelser for tre milliarder kroner.

**Nu er ekspertudvalget kommet** med sine anbefalinger, og hvis regeringen gennemfører dem, kan fremtiden hurtigt komme til at se dystre ud for landets bus- og taxivognmænd. Anbefalingerne risikerer nemlig at underminere vores muligheder for at skaffe tilstrækkelig arbejdskraft og samtidig forlænge arbejdsløshedskerne.

Det er særligt ekspertgruppens forslag om at skære kraftigt ned på lediges mulighed for jobrettet efteruddannelse og opkvalificering, der skaber bekymring. Helt konkret foreslår man, at de ledige først skal have ret til seks ugers jobrettet uddannelse efter 26 ugers ledighed mod fem uger i dag. En anbefaling, der vil ramme vores branche hårdt.

## Forslaget rammer vores medlemmer hårdt

Vi har i årevis været eksperter i at hjælpe borgere ud af arbejdsløshed og ind i vores erhverv, som de er blevet efteruddannet til gennem de tilbud, landets jobcentre og uddannelsesinstitutioner har stillet til rådighed.

Gennemføres forslaget vil mange af de tilbud blive beskåret og forringet, og dermed forsvinder muligheden for at omskole eller opkvalificere sig selv til at blive chauffør.

Det har for mange ellers været både en genvej tilbage til muligheden for at forsørge sig selv, men også et spor-skifte, der har skabt øget livsglæde hos mange.



## Den nuværende model fungerer godt

I dag arbejder branchen og den nuværende beskæftigelsesindsats tæt sammen for at få ledige hurtigt i job. Når en ledig gennemfører en AMU-uddannelse som buschauffør, venter der altid et job i direkte forlængelse.

Den nuværende model er derfor en gevinst for alle – både for ledige, for erhvervslivet og for samfundøkonomien. At ødelægge en velfungerende løsning vil være et tilbageskridt, som hverken vores branche eller samfundet har råd til.

Dansk PersonTransport er gået i offensiven og har råbt vagt i gevær overfor regeringen.

– Det, vi reagerer på, er et forslag om at udskyde lediges ret til opkvalificering. Det forslag vil ramme vores branche og vores medlemmer hårdt, fordi retten til opkvalificering er et grundvilkår for, at vi har en direkte adgang til at rekruttere ledige til et job hos vores medlemmer.

– Derfor er det strengt nødvendigt, at man ikke forringer de lediges rettigheder her. Vi har allerede store udfordringer med at skaffe nok chauffører til at køre på vejene, og den tendens ser ikke ud til at ændre sig, fortæller Jens Hvid Bang, kommunikations- og sektorchef i Dansk PersonTransport.

– Faktisk vil det være en bombe under vores og andre branchers rekrutteringsgrundlag, og vi vil se en stigning i antallet af ledige, ligesom vi vil se en svækkelse af de mange uddannelsessteder, der i dag giver ledige muligheden for at vende tilbage til arbejdsmarkedet.

## Det rigtige tilbud i ledighedsperioden

Jens Hvid Bang peger særligt på gruppen af seniorer, som en gruppe, som vil blive hårdt ramt, hvis forslaget gennemføres. Og det vil gå ud over hele samfundet.

– Vi ser i dag os selv som verdensmestre i seniorer og i at få folk med stor erfaring fra andre brancher ind i vores. Faktisk er flere end 6 ud af 10 af vores chauffører over 55 år, og flertallet af de chauffører, der er i gang med busuddannelsen, er over 50 år.

Vi er som branche helt afhængige af de her chauffører.

Når man i en sen alder mister jobbet, kan det tage længere tid at finde et nyt, og mange har alternativer som efterløn. De har ikke brug for at vente seks måneder på et uddannelses tilbud – de har brug for det rigtige tilbud tidligt i ledighedsperioden, så vi undgår at miste dem helt fra arbejdsmarkedet. Her finder mange i dag et nyt holddepunkt i tilværelsen med et chaufførjob, forklarer Jens Hvid Bang. —

## Fælles alliance med høringssvar og foretræde i Folketinget

Som brancheorganisation vil vi ikke lade denne trussel mod hele vores rekrutteringsgrundlag gå ubemærket hen. Den har stor indflydelse på alle vores medlemmer og deres forretning.

**Derfor har Dansk PersonTransport** igangsat en række tiltag for at gøre beskæftigelsesminister Ane Halsboe-Jørgensen, regeringen og Folketinget opmærksomme på problematikken og for at belyse hele området, så regeringen kan træffe en oplyst beslutning, når det skal udarbejde det lovforslag om fremtidens beskæftigelsesindsats, som er planlagt til at blive fremsat i Folketinget i februar 2025.

Tilbage i september gik Dansk PersonTransport sammen med en række a-kasser, fagforeninger, uddannelsesinstitutioner og virksomheder om en fælles alliance, som lavede et fælles høringssvar til Beskæftigelsesministeriet, hvori de på det kraftigste anbefalede ikke at følge de anbefalinger, der drejer sig om at forringe mulighederne for efteruddannelse og opkvalificering.

En alliance med fokus på personbranchen, men hvor der også er repræsentanter fra andre brancher, som bliver hårdt ramt af forslaget.

## Foretræde og opfordring til samarbejde

I høringssvaret opfordrede vi desuden til et tættere samarbejde mellem a-kasser, uddannelsesinstitutioner og virksomheder, så de jobrettede efteruddannelser og opkvalificeringer målrettes de brancher, hvor behovet er størst.

På baggrund af høringssvaret deltog Dansk PersonTransport sammen med AMU Nordjylland, 3F a-kasse og UCPlus i et foretræde for Folketingets beskæftigelsesudvalg, hvor der var mulighed for at forklare om problematikken og indføre politikerne i de særlige vilkår, som vores branche opererer under, samt hvordan den nuværende model bidrager til at løse en stor del af samfundets beskæftigelsesudfordringer.

I foretrædet deltog også chauffør Kresta Møller Christensen, som selv har skiftet branche. Hun kunne give politikerne en personlig indføring i, hvorfor den nuværende model virker. For det har ændret hendes liv til det bedre, at hun som ledig fik mulighed for at opkvalificere sig til chauffør.

## Det drejer sagen sig om: Kort info

Regeringen har nedsat en ekspertgruppe, der skal undersøge beskæftigelsesindsatsen og finde forslag til at sikre høj beskæftigelse, tilfredshed og værdighed, enkelthed og gennemsigtighed – alt sammen med lavere omkostninger.

Helt konkret skal gruppen finde besparelser på tre milliarder kr. på indsatsen. Ekspertgruppen anbefaler bl.a. at målrette brugen af korte kurser i beskæftigelsesindsatsen, så retten til efteruddannelse og opkvalificering målrettes borgere, der har været ledige i et halvt år, fremfor korttidsledige. —

Kilde: <https://fremtidensbeskæftigelsesindsats.dk>

AF: Kasper Kjerulff  
FOTO: FynBus

# Man skal kunne skifte spor midt i livet

Dansk PersonTransport, uddannelsesinstitutioner, brancheorganisationer, virksomheder og fagforbund har sammen påpeget de negative effekter på mobiliteten på arbejdsmarkedet, hvis ændringerne for efteruddannelse og opkvalificering i beskæftigelsesindsatsen bliver vedtaget.

**Internt i regeringen** har indsatsen fra den brede alliance allerede skabt opmærksomhed.

– Jeg er enig i, at vi er nødt til at sikre, at vi har den nødvendige mobilitet på arbejdsmarkedet, så man kan lave et sporskifte. Der skal være redskaber i beskæftigelsesindsatsen, der gør det muligt for ledige at skifte branche, fortæller Jens Joel, beskæftigelsesordfører i Socialdemokratiet og en del af regeringen.

– Jeg har lyttet til både arbejdstagere og arbejdsgivere, som har peget på de seks ugers jobrettet efteruddannelse, som ekstremt vigtig for den mobilitet på arbejdsmarkedet, som jeres branche efterspørger.

## De nye anbefalinger rammer helt skævt

Fra den anden side af folketingsalen ser man også kritisk på de samme forslag. Charlotte Munch, beskæftigelsesordfører i Danmarksdemokraterne, mener, at det vil være forkert at forringe den rettighed, som den nuværende ordning giver.

– Hvis man bliver arbejdsløs og er ufaglært eller faglært – men ikke længere bruger sin uddannelse, har man i dag ret til seks ugers jobrettet uddannelse, hvor man f.eks. kan lære at køre truck eller lastbil. Men regeringens ekspertgruppe vil kraftigt forringe den rettighed, og det, mener jeg, er helt forkert.

Som beskæftigelsesordføreren forklarer, rammer de nye anbefalinger helt skævt – både når det gælder ulighed på arbejdsmarkedet og geografisk.

– Ikke alene er det vigtigt, at den enkelte lønmodtager, som er ramt af arbejdsløshed, har mulighed for at opkvalificere sig. Men vi ved også, at forringelsen har en tydelig geo-



grafisk slagside, da det især er uden for de store byer, at rettigheden bliver brugt. Faktisk bor fire ud af fem, der i dag benytter sig af retten til seks ugers jobrettet uddannelse, uden for de store byer, forklarer Charlotte Munch og fortsætter:

– Hvis man fjerner denne rettighed, vil man både øge den geografiske, økonomiske og uddannelsesmæssige ulighed i Danmark, og det ønsker vi selvsagt ikke i Danmarksdemokraterne, siger Charlotte Munch, beskæftigelsesordfører i Danmarksdemokraterne.

## Dansk PersonTransport fortsætter med at rende politikerne på dørene

Fra Dansk PersonTransports side er vi ikke færdige med at rende politikerne på dørene, så de ikke vælger at følge ekspertgruppens anbefalinger på området, der handler om efter- og videreuddannelse af ledige. Det skrider til himlen at ændre noget, som fungerer godt og samtidig bidrager positivt til samfundsøkonomien.

– Vi synes, det er tosset, at ledige skal vente 26 uger på at komme i job, når de kan træde direkte ind i bussen og få et job efter en kort opkvalificering. Hvis der skal pilles ved den nuværende ordning, så synes vi faktisk, at den skal udvides, så man kan komme endnu hurtigere i gang med at køre taxi eller bus. Både for vores medlemmers skyld og for samfundsøkonomien, fortæller Jens Hvid Bang, kommunikations- og sektorchef i Dansk PersonTransport. —

AF: Kasper Kjerulff  
FOTO: Økonomisk institut, Københavns universitet

# Besparelser kan forværre samfundsøkonomien

Da ekspertgruppen for fremtidens beskæftigelsesindsats fik til opgave at undersøge beskæftigelsesindsatsen og finde bedre løsninger, skulle de samtidig finde besparelser på tre mia. kroner. Det mål er lykkedes.

**Dog vil en del af besparelserne** ramme de uddannelsesbud, der f.eks. sikrer nye chauffører til busser og taxier. Det er problematisk både for samfundsøkonomien og for arbejdsmarkedet.

Ekspertgruppens opgave var at sikre høj beskæftigelse og samtidig spare tre milliarder mia. kroner. En del af besparelsen foreslås opnået ved at skære i beskæftigelsesindsatser med uddannelsesmæssigt indhold.

Det forklarer Jakob Roland Munch, professor i økonomi ved Københavns Universitet og medlem af Det Økonomiske Råds formandskab. De økonomiske vismænd har i deres efterårsrapport kommenteret på ekspertgruppens forslag. Ifølge Munch er det en dårlig idé at skære i uddannelsesindsatserne:



**Der, hvor jeg synes, det største problem ved ekspertgruppens forslag ligger, er, at de foreslår at nedlægge nogle indsatser med uddannelsesmæssigt indhold. Nyere forskning viser, at uddannelsesaktivering virker, og det betyder, at forslaget giver dårligere samfundsøkonomi – ikke bedre.**

## Stor samfundsøkonomisk værdi ved at opkvalificere ledige

De økonomiske vismænd henviser til den nyere forskning, der viser, at der er betydelig værdi for samfundet, når ledige borgere efteruddannes eller opkvalificeres.

– Gevinsterne ved at sende ledige borgere i efter- og videreuddannelse er omtrent 2,7 gange større end omkostningerne, hvis man bruger de nyeste resultater. Det er et ret stort afkast af den investering. Derfor er der god samfundsøkonomi i at investere i efteruddannelse og videreuddannelse af ledige borgere. Så hvis man vil forbedre samfundsøkonomien, ville det være bedre at udvide ordningen frem for at skære den ned, forklarer Munch.

## Gamle regneregler passer ikke til nutiden

Men hvorfor er der så stor forskel på, hvad der anses som 'en god forretning' for samfundet? Ifølge Jakob Roland Munch skyldes det bl.a., at Finansministeriets regneregler ikke er tids-

svarende. De regler, der gælder for beskæftigelsesområdet, er over 15 år gamle.

– Man kan egentlig ikke pege fingre ad ekspertgruppen. De er blevet pålagt at bruge Finansministeriets regneregler. Men regnereglerne for uddannelsesaktivering bygger på et mere end 15 år gammelt studie.

Der findes nu forskning baseret på bedre og mere tidssvarende data, der finder positive effekter af uddannelsesaktivering, som man kunne have inddraget. Det illustrerer betydningen af, at regnereglerne jævnligt opdateres i takt med, at ny viden ser dagens lys, siger vismanden.

## Nedskæringer kan koste dyrt

Med andre ord vil det koste på samfundsøkonomien at skære i indsatserne for efter- og videreuddannelse. Samtidig risikerer flere ledige at forblive længere i ledighed eller blive presset ud i job, de ikke er kvalificerede til. Det kan føre til en negativ spiral for både individet og samfundet. —



**Gevinsten ved brancheskift:**  
Buschauffør Kresta Møller Christensen er et lysende eksempel på gevinsten ved et brancheskifte. Skiftet til buschauffør har ændret hendes liv til det bedre.

TEMA  
FÆLLES  
VEJ  
TIL  
FREM

AF: Kasper Kjerulff  
FOTO: Lars Just

# Ud af ledighedskøen og ud på landevejen

I vores branche er det sådan, at langt størstedelen af de kollegaer, som dagligt sidder bag rattet, er startet med et eller flere andre jobs. De har gennemgået et brancheskifte og en form for omskoling eller opkvalificering til det chaufførjob, de har nu – et job, som de er glade for.

**Opkvalificering af ledige** er en god investering, og med de nuværende muligheder er der i vores branche en stærk sammenhængskraft mellem de tre ben, indsatsen hviler på:

1. Ledige kommer hurtigt i beskæftigelse
2. Branchen får gode og kompetente medarbejdere
3. Borgerne får et job, der både matcher deres ønsker og passer ind i deres hverdag

Denne indsats betyder, at de ledige, der bliver opkvalificeret til chaufførjob, ofte bliver i faget i lang tid og er glade for deres arbejde – noget, som A-kasserne også sætter pris på.

– Det, vi oplever, er, at de brancheskifttere, vi sender på uddannelse til bus- eller taxichauffør, står med et job i hånden, når de er færdige med uddannelsen. Og så ser vi dem ikke igen. Der er stor efterspørgsel i branchen, og samtidig bliver de så glade for deres nye arbejde, at de stort set aldrig bliver ledige igen, fortæller Jakob Egelund, A-kasseleder i 3F i Aarhus.

– Det er med andre ord en meget sikker branche at skifte til, hvor der er tryghed i ansættelsen, og hvor der lægges vægt på mange forskellige værdier. Det betyder, at mange forskellige medlemmer kan finde et nyt holdepunkt i livet, tilføjer han.

Et godt eksempel er historien om Kresta Møller Christensen, der skiftede tilværelsen med mange vikariater ud med en fast stilling som buschauffør.

I Fagbladet 3F forklarer hun, at de seks uger, hun brugte på at tage et stort kørekort, mens hun var arbejdsløs, har gjort en kæmpe forskel i hendes liv.

●●  
**Det har været med til at ændre mit liv til det bedre. Uden det kørekort ville jeg formentlig stadig have flakket rundt mellem vikariater og midlertidige job.**

Kresta Møller Christensen

## Brancheskift sker ofte i ledighed

En stor del af den efter- og videreuddannelse, som A-kasserne sender ledige ud i, varetages af DEKRA. Fra deres uddannelsescentre landet over omskoles ledige borgere løbende, så de kan varetage jobbet som buschauffør med de nødvendige kompetencer.

Troels Lund, Kommerciel Direktør hos DEKRA, forklarer: – Når en borger bliver ledig, står de ofte ved en skillevej i livet. Det er her, de overvejer, hvad deres næste skridt skal være. For mange – især ældre borgere – bliver buschaufførjobbet en attraktiv mulighed. De bliver set som en vigtig arbejdskraft, især hos busselskaberne.

Han uddyber: – At blive bus- eller taxichauffør har givet mange mennesker en mulighed for at revitalisere deres arbejdsliv. Det særlige ved busbranchen er, at alle har lavet noget andet før. Brancheskift er en fællesnævner, og det er svært at gøre uden først at have været ledig.

## Busselskaber efterspørger gode medarbejdere hele tiden

Den nuværende succes skyldes et stærkt samarbejde mellem uddannelsesinstitutioner, A-kasser, branchens virksomheder og de ledige borgere.

Der er ingen tvivl om, at denne indsats sikrer ledige et job, mens branchen får stabil og kvalificeret arbejdskraft. Samtidig er der stadig plads til flere, der ønsker at bruge deres arbejdsliv bag rattet i en bus eller taxi. Ud over at have et godt job er chaufførerne også vigtige for at holde Danmark kørende – især i landområderne.

Virkeligheden er, at der er mangel på buschauffører, og det problem vil fortsætte. Efteruddannelsen giver ledige adgang til et stabilt arbejdsliv med økonomisk tryghed.

– En stor del af Danmark uden for de store byer bindes sammen af bustrafik. Hvis ikke der er nok chauffører, vil kørslen blive indskrænket til de mest befolkede områder – og det vil især ramme landområderne, siger Camilla Kaare

Nielsen, afdelingsdirektør for AMU og EUD hos UC Plus.

## Længere ventetid kan få store konsekvenser

Camilla Kaare Nielsen har svært ved at forstå, hvorfor en løsning, der sikrer høj beskæftigelse, fleksibilitet på arbejdsmarkedet og høj jobtilfredshed blandt chauffører, skal ændres. Ifølge ekspertgruppens forslag skal ledige vente 26 uger, før de kan skifte til en ny branche – mod de nuværende fem uger.

– Ulempen ved at ændre fem ugers ventetid til 26 uger er, at de ledige i mellemtiden vil tage et andet – ofte ufaglært – job. Det betyder, at mange aldrig når ud i busbranchen, og busselskaberne mister deres rekrutteringsgrundlag. Vi mangler allerede chauffører nu, så med endnu færre chauffører i fremtiden kommer det til skabe store problemer for vores infrastruktur i Danmark, siger hun.

## Negative konsekvenser for samfund og branche

Ifølge A-kasserne og uddannelsesinstitutionerne vil ekspertgruppens forslag få flere negative konsekvenser:

1. Det vil blive sværere for branchen at rekruttere nok medarbejdere til at transportere befolkningen
2. Landområderne vil blive særligt hårdt ramt, da færre chauffører betyder færre afgange og mindre tilgængelighed
3. Mange ledige vil miste muligheden for at få en stabil og meningsfuld tilværelse som chauffører
4. Denne forringelse vil fastholde medlemmer i ledighed og derfor blive en omkostning for det danske samfund —



dårligere kollektivt trafiknetværk, forklarer hun og fortsætter:

– Det vil have en enormt negativ indflydelse på borgerne, særligt på dem, der ikke har andre transportmuligheder. Bl.a. andet studerende, ældre og handicappede vil mærke det tydeligt, hvis der ikke er nok chauffører til at køre bybusserne.

#### Fantastisk at køre bus

Ud over et forringet kollektivt trafiknetværk er Sanne Gaardsdal enig med både A-kasser, fagforbund og sine kolleger, der forudser, at vi vil opleve en stigning i ledigheden blandt dem, der er lidt ældre og føler sig tilovers i deres nuværende brancher.

– Langt størstedelen af dem, vi rekrutterer, er lidt oppe i årene og har typisk haft et andet job, før de blev chauffører. Så de fleste af dem er brancheskiftere, fortæller hun og fremhæver også det, som mange allerede ved:



**Vores medarbejdere synes, det er fantastisk at køre bus. Der er mange, der på arbejdsmarkedet ikke bliver værdsat som eksempelvis IT- eller kontormedarbejdere, fordi man synes, at der er andre, der kan noget mere eller noget nyere.**

– Vi har i den grad brug for flere chauffører, og det kommer vi sandsynligvis også til at få behov for fremover. Aarhus Kommune har valgt at prioritere mobilitet, så vi skal faktisk bruge flere chauffører, forklarer Sanne Gaardsdal, der er mobilitets- og administrationschef i AarBus.

– Hvis ikke vi kan rekruttere nok chauffører, bliver vi nødt til at melde tilbage til kommunen, at vi ikke kan køre alle vores ture. Og det vil der nok heller ikke være andre, der kan, for det er jo et reelt problem for hele branchen. Det vil så betyde, at vi får et

Der er med andre ord plads til mange af dem, som ellers har svært ved at finde et job – eller som har nogle svære oplevelser med i bagagen. Bag rattet i bybusserne i Aarhus stortrives medarbejderne i de gule AarBus-busser.

– De synes, det er helt fantastisk at køre bus. Både fordi det er et meget selvstændigt arbejde, og fordi man har fri, når man stiller bussen. Vi har mange, der tidligere har været sygemeldt med stress eller andet, og som oplever, at dette job er helt fantastisk.

#### Det er bare med at komme i gang

Det giver med andre ord ikke meget mening at gøre det sværere at blive buschauffør.

Hvis det stod til Sanne Gaardsdal, er der ingen grund til at vente, hvis man gerne vil i gang som chauffør:

– Vi frygter, at vi ikke kan rekruttere nok chauffører, fordi der kommer til at gå lang tid, før de kan begynde på uddannelsen – og derfor vælger de noget andet. Jeg synes ikke, det giver meget mening at skubbe starttidspunktet for, hvornår man kan begynde at uddanne sig til chauffør. Hvis det er det, man vil, så er det bare med at komme i gang. —



AF: Kasper Kjerulff  
FOTO: AarBus

# Den negative konsekvens for den kollektive trafik er tydelig

I Aarhus kører AarBus 190 busser i byens kollektive trafik og beskæftiger 600 chauffører. Her ser man med skepsis på borgernes muligheder for at bevæge sig rundt i byen ved hjælp af kollektiv transport, hvis ekspertgruppens forslag bliver vedtaget. En af konsekvenserne ved at gøre det vanskeligere at blive buschauffør vil angiveligt være, at færre vælger at skifte branche og sætte sig bag rattet. Det har store konsekvenser for både lokalpolitiske initiativer og den enkelte borger.



AF: Carsten Gottlieb  
FOTO: Hesselbus

# Rustet til nye udbud: Elektrisk 1-til-1 erstatning for diesel

Nulemission bliver et krav i stadig flere offentlige udbud i de kommende år. Nu lyder udmeldingen fra Hesselbus, at den nye eSprinter minibus er en 1-til-1 erstatning for deres dieselmodeller på samme karosseri.

**Men kan den så også ...?** Sådan har mange af os sagt, når vi fik præsenteret et nyt, eldrevet køretøj i de seneste år. I branchen har man ikke mindst været bekymret for batteriets rækkevidde og dets evne til hurtig opladning.

Men nu kan du pakke din skepsis væk, mener Hesselbus. Den nye model eSprinter med en rækkevidde på 300 km skulle gerne løse alle udfordringer i overgangen fra diesel til el.

– Det er en model, som kan erstatte de kendte dieselmodeller 1-til-1. Den er født som elbil hos Mercedes, og ombygning er lavet her i Danmark, siger salgsschef Søren Christensen.

## Fleksibel anvendelse til flere formål

eSprinter 414 kan oplades fra 10 til 80 % på 42 minutter (115 kW), og reparationer foretages på samme værksted i Aalborg, som stod for ombygning til minibus.

– Denne model har maksimal fleksibilitet, hvor du på 10 minutter kan ændre fra ren passagerbus til at have plads til kørestol. Vi ved, at det for mange vognmænd er alfa og omega, at køretøjet kan bruges til forskellige formål, og at omstilling er nem og brugervenlig, siger Søren Christensen.

Det er altså muligt at køre skolebørn om morgenen, specialkørsel i dagtimerne og flex eller taxi hen under aften. Omstillingen af bussen er ergonomisk designet, og chaufføren kan varetage den på egen hånd.

Den nye el-minibus er godkendt til både passagertransport og til specialkørsel, og Søren Christensen forventer at se mange af dem på gaderne i foråret 2025.

– Vi ved, at der allerede er et udbud på flexkørsel i København undervejs, hvor der bliver stillet krav om nulemission. Det går kun i én retning, og vi er glade for at kunne tilbyde et produkt som eSprinter'en, siger Søren Christensen. —



## Bybus på el i halv størrelse

Som én af markedets helt store spillere føler Hesselbus en forpligtelse til at være et halvt skridt foran. Søren Christensen vil også gerne afsløre, hvad der bliver den næste store nyhed fra deres side. Der er nemlig en endnu større eldrevet bus på vej ud i Hesselbus' showroom.

Altas V7 Citybus er en 'bybus på el i halv størrelse', som er beregnet til rutekørsel. 7,5-8 meter lang og med 22-40 pladser.

– Vi hører, at der er en del udbud på vej til denne størrelse bus. Så vi er spændt på at få den ud at køre her i Danmark, siger Søren Christensen. —

AF: Carsten Gottlieb  
FOTO: Waymo & Courtesy of Tesla, Inc.

# Hvad skal vi bruge selvkørende taxier til?



Branchen holder spændt øje med de selvkørende taxier, som ifølge bl.a. Tesla og Google-virksomheden Waymo nærmer sig markedet. Og faktisk er lovgivningen allerede på plads til, at vognmænd kan ansøge om forsøg på vejene med førerløse køretøjer.

**Tidligere i år** præsenterede Tesla sin selvkørende 'CyberCab', som angiveligt kan købes til taxibrug for \$30.000 i løbet af 2027. I Los Angeles kører Google's førerløse Waymo med hyrevognspassagerer i et tæt befolket område mellem Santa Monica og Hollywood.

Men hvornår er de førerløse taxier klar til det danske marked?

I hyrevognsbranchen gav bl.a. Dantaxi for nylig udtryk for, at de bestemt ser en plads til de førerløse køretøjer på det danske marked – når bilerne er klar.

Til MobilityWatch opfordrede Carsten Aastrup, direktør for Dantaxis ejere Moove-group, i samme forbindelse politikerne til at tage hul på lovgivningen omkring de førerløse taxier.

– Vi ved, at teknologien er der, så vi kan lige så godt finde ud af, hvordan den skal implementeres, sagde Carsten Aastrup.

## Grønt lys for selvkørende forsøg

Fra Vejdirektoratet lyder det, at den nødvendige forsøgslovgivning allerede er vedtaget i Folketinget, så initiativet ligger i praksis hos branchen.

– Rammerne for et forsøg er klar, hvis en operatør ønsker at afprøve en selvkørende taxi, forklarer Vejdirektoratets Andreas Egense.

Operatøren skal først finde en 'assessor', som skal godkende, at projektet kan gennemføres sikkerhedsmæssigt forsvarligt.

Assessor skal godkendes af Færdselsstyrelsen.

– Når assessor – efter gennemgang af indholdet i forsøget og dialog med operatøren – kan sige god for projektet, kan der ansøges om en forsøgsperiode på i første omgang max to år, siger Anders Egense.

## Førerløs hjælp til landdistrikterne?

Hos Dansk PersonTransport gjorde vicedirektør Trine Wollenberg for nylig opmærksom på, at de førerløse taxier ikke kun er interessante i forbindelse med storbyerne.

På Danmarks største elbilmesse, eCarExpo i oktober betonedes Trine Wollenberg, at førerløse taxier også kan få betydning i landdistrikterne, hvor det kan være svært at få den kollektive transport til at hænge sammen.

– Selvkørende taxier kan medføre, at det bliver billigere at sikre den kollektive transport i landdistrikterne. Det er et område i stor udvikling, som det bliver spændende at følge, siger Trine Wollenberg.

Selvom førerløse taxier vil medføre en betragtelig besparelse på lønudgifterne til chauffører, kan der stadig gå en rum tid, før der kan laves en positiv business case. I Californien, hvor Waymo for tiden har et fast tilbud til passagerer, er prisen pr. tur dobbelt så høj som en tilsvarende hos Uber. Desuden skal passageren påregne klart længere rejsetid med den førerløse taxi. —



Mere viden:

[www.vejdirektoratet.dk/udgivelse/vejledning-til-ansoegning-om-forsog-med-selvkoerende-biler](http://www.vejdirektoratet.dk/udgivelse/vejledning-til-ansoegning-om-forsog-med-selvkoerende-biler)



## DE KORTE



### Gratis cykler i Sydtrafiks busser fra 1. november

Fra den 1. november 2024 bliver det gratis at tage cyklen med i Sydtrafiks busser. Dette gælder alle busser, hvor der er plads til cykler.

Tidligere har reglerne været lidt forvirrende. I 2022 startede et forsøg, hvor cykler kunne komme gratis med i gule busser med lav indstigning – f.eks. i Esbjerg og Fredericia. Men ikke alle busser omfattede ordningen, hvilket skabte usikkerhed.

De nye regler gør det hele enkelt: Fra november 2024 bliver det gratis at medbringe cykler i alle busser under Sydtrafik. —

## ●● DE KORTE



### Lettere adgang til en erhvervskonto i fremtiden

Det er ikke nemt at starte en vognmandsvirksomhed. Et af de største problemer er at oprette en simpel erhvervskonto. Mange oplever i dag at få afslag, selv om det burde være en basal service.

Der er dog gode nyheder på vej. Folketinget arbejder på en lov, der giver alle virksomheder ret til en erhvervskonto. Fremover vil banker og sparekasser kun kunne sige nej i særlige tilfælde, og et afslag skal begrundes.

Det betyder, at nystartede virksomheder får én bekymring mindre at tænke på. —

### 55,1 millioner kroner til grønne busser og flextrafik

Et bredt flertal i Folketinget har afsat 55,1 millioner kroner til at støtte seks konkrete projekter med grønne busser og flextrafik.

#### De projekter, der modtager støtte:

- **Trafikskabet Movia:** Nulemissionsbusser på ruter i Odsherred og Sorø
- **Region Midtjylland:** Elektriske regionale busser
- **Nordjyllands Trafikskab:** Lynladdestationer ved sygehuse til flextrafik
- **Region Hovedstaden:** Omstilling af buslinje 350S til nulemission
- **Fynbus:** Elbusser til regionale og kommunale ruter på Fyn og Langeland

Disse projekter skal bidrage til en grønnere og mere bæredygtig offentlig transport. —



## Få et kort til både brændstof og el

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

Elopladning på Shell stationer og **+22.000** offentlige ladepunkter i Danmark og **+ 700.000** i resten af Europa

#### Med Shell Card får du altid:

##### Attraktive priser

En individuel aftale med konkurrence dygtige priser på brændstof, AdBlue og elopladning

##### Nem administration

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

##### Én samlet faktura

Uanset hvilke stationer du tanket, vasker eller lader på

#### Og har mulighed for at vælge:

##### Shell GTL Fuel

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

##### Shell vejskatboks (EETS)

Alle dine vejafgiftsbetalinger samles ét sted og faktureres i danske kroner

#### Kontakt os

Nord- og Midtjylland

**Søren Rise**  
sri@dccenergi.dk  
2220 5105

Syddjylland, Fyn og Øer

**Brian Bach**  
bba@dccenergi.dk  
4186 3449

Sjælland, Lolland-Falster og Bornholm

**Christian Johansen**  
cjo@dccenergi.dk  
2220 5221



AF: Kasper Kjerulff  
FOTO: Kasper Kjerulff

# En succesrig møderække med masser af inspiration og engagement

Med over 250 deltagere fordelt på tre kredsmøder i Holstebro, Køge og Christiansfeld blev årets kredsmøder en stor succes. Tak til alle medlemmer, associerede medlemmer og de fantastiske værter fra Hessel Bus og VBI, som bidrog til at gøre dagene både lærerige og inspirerende.

## Større opbakning og godt kollegialt samvær

Møderne er flyttet fra februar til november – og det var en klar succes! Flere deltagere mødte op, der var livlige debatter, og ikke mindst blev der skabt god stemning med tid til at netværke og udveksle erfaringer med kollegaer fra hele landet.

## Grøn omstilling og praktiske udfordringer

Temaet for møderne var aktuelt: den grønne omstilling og ladeinfrastruktur. Her gav 3 eksperter spændende oplæg om, hvordan branchen kan tage de første skridt mod elektriske køretøjer. Efterfølgende blev der diskuteret alt fra de konkrete udfordringer med ladestationer til de store forskelle mellem køretøjstyper som taxier, turistbusser og flexkøretøjer.

Mens nogle områder allerede er godt i gang, har andre stadig store forhindringer foran sig. Men fælles for deltagerne var, at mange tog ideer og inspiration med hjem til deres egen hverdag.

## Vigtige emner på bordet

Udover den grønne omstilling var der også plads til at tale om andre vigtige sager, der påvirker hverdagen i transportbranchen – alt fra chaufførmangel og taxilovens evaluering til bedre vilkår for flextrafik.

Det var tydeligt, at møderne ikke kun handlede om store politiske linjer, men også om at mødes ansigt til ansigt og dele de små sejre og udfordringer, der fylder i hverdagen. At kunne udveksle erfaringer og få nye perspektiver fra kollegaer er noget, der virkelig gør en forskel.

## Key Findings

- Tænk Stort – start småt
- Husk den primære forretning og start nu med at blive fortrolige med El
- Placer infrastruktur med øje for drift
- Sikkerhed, lys og overblik



## Kolleger og fællesskab i fokus

Møderne mindede om, hvor vigtigt det er at samles om branchen. Uanset om man er chauffør, vognmand eller noget helt tredje, var der en klar følelse af fællesskab – en mulighed for at få nye idéer, luften brynder og ikke mindst knytte stærkere bånd til kollegaer.

Den gode energi fra kredsmøderne viser, at det ikke kun er de faglige emner, der tæller – det er også det sociale og fællesskabet, der styrker branchen.

## Stærkt fællesskab giver resultater

Kredsmøderne er en vigtig platform, hvor medlemmer kan dele idéer og perspektiver, som styrker det fortsatte arbejde i Dansk PersonTransports sektorer. Årets møder viste tydeligt, hvordan et stærkt fællesskab og et højt engagement kan skabe løsninger og resultater på tværs af brancher.

Vi ser frem til at fortsætte arbejdet – sammen med jer!

## Valgte til sektorbestyrelserne

### Turistsektoren:

- Ole Jepsen, DitoBus
- Peter Lading, Todbjerg Busser
- Jesper Jensen, Ærø Turistfart
- Henrik Nymark, VIKINGBUS
- Thomas Klüver Wandahl, VIKINGBUS
- Lars Brøchner, Brøchners Biler
- Benny Petersen, Vejle Turisttrafik
- Carsten Andersen, Lyngby Turistfart

### Rutesektoren:

- Chanette Mulvad, Holstebro Turistbusser
- Steen Rügge, Tide Bus
- Peter Lanng Nielsen, Keolis
- Ib Gregers Boers, DitoBus
- Morten Scheel Nielsen, VIKINGBUS
- Annelise Arboe Sommer, Umov
- Ronnie Gasbjerg, Herning Turist
- Bram Lauwers, Nobina A/S
- Anker Overgaard, GoCollective

### Taxisektoren:

- Richard Motzfeldt, Aarhus og Horsens Taxa
- Lars Kjeldtoft, Thisted Taxa
- Torben Kirketerp, Esbjerg Taxa
- Vibeke Wolfsberg, Dantaxi
- Henrik Neumann-Petersen, Næstved Taxa
- Tadzudin Kasami, Taxa Syd
- Hendrik Larsen, Dantaxi
- Inger Therkildsen, Kalø Taxi

### Sektor for offentlig kørsel:

- Søren Olesen, DitoBus
- Martin H. Josefsen, Morsø Taxi & Turisttrafik
- Jimmy Hansen, De Blå Busser
- Carsten Aastrup, HB CARE
- Shahzad Riaz, Movicare ApS
- Mahamad Majoub, DPT Flextransport
- Anders Larsen, VIKINGBUS
- Kenny Thygesen, Terndrup Taxi og Turist
- Ayman Hawaii, NORDIAN

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: Kasper Kjerulff  
FOTO: Kasper Kjerulff

## Ærø Turistfart Jesper Bus

**Hvilket oplæg var bedst for dig og din forretning?**  
De gjorde det godt alle sammen.

**Hvad tænker du om el som brændstof?**

Det spørgsmål kunne jeg skrive 10 sider om, men ultrakort: Vel nok den eneste fossilefri løsning på nuværende tidspunkt til by- og lokal kollektivkørsel.

**Hvad fik du ud af oplæggene?**

El-busser har haft min interesse siden 2017 – så egentlig ikke så meget nyt for mig – og dog! En af dem sagde: Tænk stort, start småt, det var nyt for mig. —



**Oplægsholderne kom alle med deres gode indlæg, som bestemt giver en god basisviden, og ikke mindst sætter nogle tanker i gang hos os alle.**

## Esbjerg Taxa Torben Kirketerp

**Hvilket oplæg var bedst for dig og din forretning?**

Det var gode indlæg fra alle de tre gæster, der på hver deres område jo nærmest er specialister, og nogen der ved noget om deres områder.

Overgangen til el-drift af køretøjerne er for mange af os et nyt område, og der er mange begreber, vi skal have styr på, så dejligt at få deres input til, hvorledes vi i branchen kan gribe det an.

**Hvad tænker du om el som brændstof?**

Det kræver, at vi i dagligdagen tænker anderledes og ikke mindst er lidt foran, så man ikke pludselig holder et sted, hvor der ikke er lade-muligheder.

El-køretøjer er for nuværende det, vi alle skal skifte til. I taxabranschen er vi godt i gang, og der kommer løbende nye el-biler til. I busbranchen er udviklingen og ladestrukturen ikke helt så god, men jeg fornemmer, det går i den rigtige retning.

Jeg forstår godt, kollegaerne er skeptiske. Der er bestemt nogle andre udfordringer for de større busser, end vi har haft med almindelige taxaer, som man skal forholde sig til. —

AF: Kasper Kjerulff

# BUSSER I GRØNT FØRERSÆDE

Busserne er i det grønne førersæde, når det gælder om at omstille sig fra en industri, som blev betegnet som sort, til en mere grøn dagsorden.



## 65% i 2026

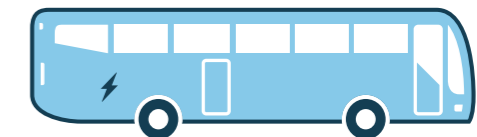
Ifølge Dansk PersonTransports prognoser vil 65% af den kollektive busstrafik være elektrificeret i 2026. —



## 95% i 2031

Hvis prognoserne holder, vil 95% af Danmarks bustransport i 2031 foregå i støjsvage, emissions- og CO<sub>2</sub>-fri elbusser. —

*Kilde: For 2019 – 2025 – Dansk PersonTransport udbudsdatabase for kollektiv busstrafik baseret på Tenders Electronic Daily samt [www.trafikstyrelsen.dk](http://www.trafikstyrelsen.dk) – data vedr. kollektiv busstrafik. Tal for 2026 til 2031 er baseret på DPT's prognose.*



## 1.395 el-busser i 2025

Dansk PersonTransport estimerer, at der i 2025 vil køre 1395 el-busser rundt i Danmark. Statistikken er baseret på Dansk PersonTransports data og planlagte/udbudte busser i kommuner og regioner. —

## 312 nye el-busser i 2024

Der investeres i nye elbusser. I 2024 blev der således lukket 312 nye el-busser ud i den danske trafik. —

*Kilde: DPT's udbudsdatabase og <https://ted.europa.eu/da/>*

## 124 ladepladser

Nordens største el-bus ladeanlæg kommer til at ligge i Aalborg. Når det står færdigt vil hele 124 planlagte ladepladser forsyne 121 elbusser. —

*Kilde: Godenergi.nu*



AF: Kasper Kjerulff  
 FOTO: Kasper Kjerulff



Navn: **Rasmus Wagner**  
 Titel: **Adm. direktør**  
 Virksomhed: **FlowEmo ApS**

#### Hvad kan I levere til bus- og taxivognmænd?

FlowEmo er en platform, der på en enkel og brugervenlig måde skaber overblik over depoters behov for infrastruktur – uanset deres størrelse eller specifikke ønsker.

#### Platformen har to hovedfunktioner

For slutbrugeren: Her findes vejledninger og guides, der gør det muligt for brugerne selv at definere de parametre, som danner grundlag for samarbejdet med installatører og leverandører.

For samarbejdspartnere og leverandører: De kan få adgang til kundens specifikke ønsker og behov, hvilket gør det nemmere at udarbejde konkrete beregninger og detaljeplaner.

På den måde fungerer FlowEmo som et universelt, teknisk sprog, der forenkler komplekse emner og gør dem forståelige for alle. Samtidig definerer platformen præcist de tekniske aspekter, der er nødvendige for at sætte projekter i gang.

#### Howdan ser du fremtidens transportinfrastruktur?

Jeg forestiller mig, at mange transport-, logistik- og befordringsfirmaer i fremtiden vil etablere deres egen infrastruktur på depotniveau. Alternativt vil de indgå

samarbejder på tværs af vognmænd og nøglelokationer for at reducere omkostninger.

Der er allerede i dag planer for offentlig infrastruktur til tung transport. Her kan FlowEmo fungere som en accelerator og en nem løsning for aktører, der eksempelvis starter med at købe nogle få elektriske trækere – eller for dem, der har brug for opladning undervejs på deres ruter.

#### Hvem får mest glæde af fremtidens infrastruktur om 5 til 10 år?

Den offentlige infrastruktur vil især gavne dem, der ikke har mulighed for at etablere lade-standere på egne depoter. Dog er det – ud fra et forretningsperspektiv – altid bedst selv at eje ladere og infrastrukturen. Med de mængder strøm, der bruges, udgør elpriserne en stor faktor, og ejerskab kan derfor være en fordel.

#### Hvem må vente nogle år?

Det bliver vognmænd med lange og krævende ture, som f.eks. turistbusser, der kører mange kilometer. Dobbeltdekkerbusser, som er tunge og har stor vindmodstand, vil sandsynligvis heller ikke skifte til el lige foreløbig.

Her vil teknologiske gennembrud, særligt inden for batteriteknologi og energieffektivitet, være afgørende for at fremme overgangen. —

## 3 hurtige

#### Hvad bliver kritisk vigtigt?

Det er afgørende at starte overvejelserne tidligt og samtidig sikre den nødvendige forsyning til fremtidens infrastruktur.

#### Howdan forbereder man sig bedst?

Tænk stort, men start småt. Det handler om at få erfaring nu, mens man samtidig planlægger langsigtet for en fremtid med mere elektrisk transport.

#### Hvad kan man gøre allerede nu?

Begynd med konkrete løsninger og forsøg at tænke et par år frem. Start i et overskueligt tempo og udvid gradvist i takt med erfaringerne.



Navn: **Torben Almlund**  
 Titel: **Head of eMobility**  
 Virksomhed: **Eltel Networks A/S**

Hos Eltel Networks sælger, installerer og servicere vi nøglefærdige ladeløsninger, primært til den tunge trafik. Disse løsninger inkluderer både depot- og destinationsløsninger, og udover DC-ladeudstyr kan vi også tilbyde BESS (Battery Energy Storage System) løsninger.

Vi kan levere hele pakken, inklusive transformerstationer, gravearbejde, belysning og overvågning. Derudover har vi et professionelt NOC (Network Operation Center), som overvåger udstyret og sikrer maksimal oppetid.

#### Fremtidens transportinfrastruktur

Fra mit perspektiv ser jeg, at fremtidens transportinfrastruktur vil blive udviklet af forskellige aktører – fra det offentlige til centrale stationer og private virksomheder. Eksempelvis kunne logistikvirksomheder åbne deres udstyr og løsninger for andre brugere.

#### Udrulningen vil gå hurtigere end forventet

Jeg forventer, at udrulningen vil accelerere hurtigere, end vi tror, da samfundsmæssige tendenser og reguleringer vil motivere flere til at vælge den grønne vej.

En vigtig faktor for udrulningen er de politiske tilskud. Jeg mener ikke, at de nuværende tilskudsordninger fungerer optimalt.

De kan føre til, at virksomheder udsætter deres investeringer i håbet om en ny 'pulje', hvilket skaber usikkerhed om, hvorvidt de overhovedet får adgang til tilskud. Dette kan resultere i, at nogle virksomheder starter for sent og dermed mister muligheden for at udvikle sig på niveau med deres konkurrenter.

Politisk set ville det være bedre at sætte handling bag ordene nu og afskaffe forventningen om fremtidige tilskudspuljer.

Derudover er der andre afgørende elementer, såsom levering af strøm fra nettet, tilgængeligheden af eTrucks, ladeløsninger og leverandørernes evne til at levere til tiden. —



## 4 hurtige

#### Howdan forbereder man sig?

Start tidligt i dialog med mulige leverandører og forsyningsselskaber. Udnyt den information, du får, og vær forberedt på, at løsningerne vil ændre sig flere gange, før de er på plads. Sørg også for at få styr på leveringstider for strøm.

#### Hvad er godt at gøre nu?

Start i det små og øg ambitionsniveauet, når tiden er moden.

#### Hvem får mest glæde af fremtidens infrastruktur?

Os alle.

#### Hvem kommer til at vente nogle år?

Eksporlogistikelskaber, der kører over lange distancer, vil sandsynligvis skulle vente. De mangler i øjeblikket både adgang til et passende ladenetværk og eTrucks med batterier, der har tilstrækkelig rækkevidde.





### tryg.taxi kodekset

At være en del af tryg.taxi er ikke en hensigtserklæring men en forpligtelse. Når et taxiselskab tilslutter sig tryg.taxi, forpligter selskabet sig til, at følge en række retningslinjer og principper, der er udviklet for at sikre passagerernes sikkerhed og tryghed.

Du kan hente hele kodekset på hjemmesiden <https://tryg.taxi/>



AF: Carsten Gottlieb  
FOTO: Jens Hvid Bang

# Tryg.taxi er branchens nye kodeks

Dansk PersonTransport har sammen med taxibranchen udviklet konceptet Tryg.taxi, der lanceres ultimo november op til julefrokostsæsonen for at forsikre kunderne, at de kan stole på en sikker og behagelig hjemtransport.

**Konceptet er baseret på** oplysning og uddannelse såvel som krav om rene straffe- og børneattester hos alle chauffører, der kører for tilsluttede taxiselskaber.

Tryg.taxi er et branchekodeks, som beskytter både kunder, chauffører og selskaber imod krænkelssager – og sikrer en hurtig og effektiv behandling af de sager, som eventuelt alligevel bliver indrapporteret.

## De 10 principper for Tryg.taxi

### 1. Krav om ren straffeattest ved tilslutning

Ved tilslutning til taxiselskabet, skal alle chauffører være i besiddelse af en privat straffeattest uden afgørelser samt børneattest uden anmærkninger.

### 2. Løbende krav om ren straffeattest

Chauffører skal opfylde kravet om straffeattest uden afgørelser, jævnfør bestemmelserne i kodekset for tryg.taxi, så længe de udfører taxikørsel for det selskab, de er tilsluttet.

### 3. Introduktion til kundebetjeningspolitik

Chauffører skal ved tilslutning modtage og gennemgå selskabets politik for god kundebetjening, herunder f.eks. retningslinjer om krænkelser i taxien.

### 4. Foranstaltninger under ansættelse

Selskaberne skal gennemføre regelmæssige kontroller, stikprøver eller andre foranstaltninger for at sikre, at chaufførerne fortsat lever op til selskabets krav.

### 5. Forebyggelse af krænkelser

Selskaberne skal iværksætte en kontinuerlig forebyggende indsats mod krænkelser gennem uddannelsesmateriale, kurser, nyhedsbreve, plakater og andre værktøjer.

### 6. Hurtig og grundig sagsbehandling

Selskaberne forpligter sig til at behandle alle sager om dårlig kundebetjening og krænkelser grundigt samt at tilstræbe, at kunden har en fast kontaktperson gennem hele processen i alvorlige sager.

### 7. Påbegynde sagsbehandling inden for to hverdage

I sager, der vedrører krænkende adfærd, er taxiselskabet forpligtet til at påbegynde behandling af sagen inden for to hverdage

### 8. Indberetning til Færdselsstyrelsen

Selskaberne indberetter chauffører, der efter selskabets opfattelse har handlet i strid med god skik i branchen, til Færdselsstyrelsen.

### 9. Anmeldelse til politiet

Sager, herunder krænkelssager, som vurderes at være overtrædelser af straffeloven, skal anmeldes til politiet, og Færdselsstyrelsen skal orienteres om anmeldelsen.

### 10. Nultolerance over for krænkelssager

Chauffører suspenderes i tilfælde af krænkelser og udelukkes fra fremtidig kørsel ved bekræftede krænkelssager. —



## MEDLEMMERNES VERDEN



## BESTIL TELERUTEN DIREKTE I REJSEPLANEN MED FYNBUS

Som et nyt tiltag kan man på Fyn og øerne omkring bestille og betale for turen med FynBus' Teleruter, når man søger en rejse på rejseplanen.dk eller i rejseplanens app. Dermed kan de borgere, der benytter sig af FynBus' teleruter, springe telefonkøen over og selv klare Telerutebestilling online. —



## Forsøg med gratis lokalruter i Holstebro

Fra 1. januar 2025 bliver det gratis at tage lokalbusserne i Holstebro i et to-årigt forsøg, der skal lokke flere over i kollektiv trafik.

– Vi håber, at forsøget vil få flere til at vælge bus og tog frem for bilen, siger Midtrafiks formand Steen Vindum, der ser initiativet som en gevinst for både klima og trafik.



## Danmarks længste eBus-rute i Køge

VIKINGBUS har succes med at køre Danmarks længste elbusrute mellem Køge og Stevns, bl.a. ved hjælp af en smart opladningsstrategi. Med en ekstra ladestation for enden af ruten kan eCitaro-busserne oplade under pauser og klare daglige strækninger på over 500 km – selv under krævende forhold.

– eCitaro kører problemfrit, og med mellemladning klarer vi nemt de mest krævende ruter, siger projektleder Brian Thrige. —

## Tag dine gæster med i BorderShop på vejen hjem fra julemarked

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



Book hele rejsen med overfart og mad ombord: [grupper@scandlines.com](mailto:grupper@scandlines.com) eller læs mere på [scandlines.dk/bus](https://scandlines.dk/bus)

Scandlines



## Forlygter, Baglygter, Blinklygter og meget mere...

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

- Minibusser
- Bybusser
- Landevejsbusser
- Turistbusser



Baldershøj 30  
2635 Ishøj

Ring 4335 0606  
[evz@evz.dk](mailto:evz@evz.dk)

evz.dk

AF: Carsten Gottlieb  
FOTO: Sydtrafik

# Uddannet til specialkørsel

Med den nye uddannelse som omsorgschauffør bliver eleverne rustet til at befordre sårbare borgere – og der er efterfølgende garanti for ansættelse hos HB-Care.

**En vigtig del af persontransporten** i Danmark handler om at servicere borgere med sygdom, fysiske eller psykiske handicap eller andre særlige behov.

Men selvom det er en særlig opgave, der stiller særlige krav til chaufføren, har der ikke hidtil været en decideret uddannelse, som var målrettet denne opgave. Der har kun været de såkaldt BAB-kurser på AMU-centrene, som kunne gennemføres på få dage, der kvalificerede til jobbet.

Nu har HB-Care i samarbejde med UCplus sammensat en uddannelse, der i højere grad er målrettet dette behov. Elevuddannelsen til omsorgschauffør varer 1 ½ år, og når den er vel gennemført, er deltagerne garanteret en fortsat ansættelse hos HB-Care, hvor de gennem forløbet også har haft størstedelen af deres praktikforløb. HB-Care er ejet af Moove Group, der også ejer Dantaxi.

## Mere end blot en sikker chauffør

I HB-Care har HR Business Partner Henriette Gullberg stået for størstedelen af planlægningen, som har været meget grundig. Det har nemlig været vigtigt, at det nye tilbud kan blive en godkendt uddannelse:

– Hos HB-Care lægger vi meget vægt på, at det er de rigtige personer med de rette kompetencer, som tager sig af disse opgaver. Ved at vi, som de første i Danmark, introducerer en decideret uddannelse som faglært chauffør målrettet omsorgsfaget, håber vi på, at der bliver en endnu større tilgang af dygtige, kvalificerede medarbejdere, forklarer hun.

I praksis er uddannelsen blevet opbygget i det normale EUD-system som en særlig udgave af uddannelsen til rutebuschauffør i kollektiv trafik. Rutebus, billettering m.m. er også en del af praktikken. Eleverne, der skal køre som omsorgschauffører, deltager i BAB-kurserne på AMU, inden EUD'en starter op. På den måde kvalificeres eleverne til både at kunne køre rutebus og handicapbefordring.

– Eleverne får det bedste fra begge verdener. Vi har arbejdet tæt sammen med TUR (Transporterhvervets Uddannelser, red.) for at sikre, at uddannelsen overholder alle retningslinjer og er fagligt stærk, siger Henriette Gullberg.

Uddannelseskonsulent Rikke Vestergaard er EUD-uddannelsesansvarlig hos HB-Care, så eleverne har altid en go-to person.

Rikke udtaler:

**Jeg glæder mig virkelig meget til at få vores buselever med om bord. At vi får unge mennesker ud at køre, er bare herligt, og jeg ser virkelig frem til at få dem i gang.**

**Kontaktinformation:**  
Henriette Gullberg  
HRBP, mail hgh@moovegroup.com

Rikke Vestergaard  
uddannelseskonsulent  
mail riv@moovegroup.com



Desuden har uddannelseskonsulent Rikke Vestergaard fra HB-Care deltaget ved alle intromøder omkring uddannelsen og taget dialogen med de interesserede deltagere.

Handicapbefordring stiller store krav til chaufførens empati og evne til at hjælpe andre mennesker. Chaufføren har en vigtig rolle i at få borgernes hverdag til at hænge sammen, når de skal køres i skole, til træning, behandling eller andre ærinder.

– Vores chauffører skal naturligvis have en sikker og tryk kørestil, men der er meget mere i jobbet end 'bare' at være chauffør. HB-Cares slogan er 'Med hjertet på rette sted'. Vores chauffører er omsorgsfulde, rummelige mennesker, der sætter en stor ære i at få andre menneskers liv til at hænge sammen, siger Henriette Gullberg.

## Elevløn og jobgaranti

I praksis indleder kandidaterne som sagt med at tage de såkaldte BAB-kurser i AMU-regi, før de starter på selve chauffør-uddannelsen (det er nemlig normalt ikke tilladt at gå på AMU og EUD samtidig, red.).

I løbet af det 1 ½ år, uddannelsen varer, er eleverne på to praktikperioder. Den første periode varer 24 uger og består af 12 ugers rutebuskørsel og 12 uger hos HB-Ca-

re. Anden periode er på 14 uger og foregår hos HB-Care.

Uddannelsen er gratis for eleverne, som modtager elevløn gennem hele forløbet betalt af HB-Care, fordi der er lavet uddannelsesaftale. Man kan blive optaget på uddannelsen uden en uddannelsesaftale, hvor der i stedet gives mulighed for SU, ligesom det også er muligt at deltage som voksenlærling, hvis man er over 25 år. Her skal man deltage i en RKV (realkompetencevurdering, red.) inden uddannelsesstart.

Generelt er det vigtigt at indgå i en dialog med uddannelsesstedet, hvis man vil vide mere om muligheder og regler.

– Jeg sammenligner nogle gange vores uddannelse til omsorgschauffør med et Kinder-æg, der består af tre gode ting: Det er en kort uddannelse med svendebrev, man kan få løn undervejs, og man har et job på hånden, når man er færdiguddannet, smiler Henriette Gullberg.

## Stor interesse for uddannelsen

Uddannelsen som omsorgschauffør er blevet til i samarbejde mellem HB-Care og uddannelsescentret UCplus i Skovlunde. I første omgang har HB-Care sat fire elever i gang fra august i år, og selvom ikke alle fire

er med endnu, fortsætter forløbet med de resterende. Og tilbagemeldingerne er gode.

–Nu er vi i gang. Man skal starte et sted, og det har vi taget initiativet til i HB-Care. Vi har mødt meget stor interesse for uddannelsen fra hele landet, efter vi gik i gang, så vi har en stor tiltro til, at der er et behov for faglærte omsorgschauffører – også hos andre udbydere, siger Henriette Gullberg.

– I HB-Care er mere end halvdelen af chaufførerne over 55 år. Det samme billede gør sig gældende hos vores kolleger i branchen. Det betyder, at en større andel af vores gode medarbejdere nærmer sig pensionsalderen, og selv om vi meget gerne vil fastholde alle vores medarbejdere uanset alder, vil det være dejligt med nogle flere unge kolleger for at opnå mere diversitet.

HB-Care er én af Danmarks største vognmænd på området for specialkørsel med sine ca. 500 chauffører.

Sammen med UCplus, som udbyder uddannelsen, har også rutebusoperatøren Umové bidraget til udviklingen af det nye tilbud. Omsorgschauffør-eleverne har deres praktikperiode hos netop Umové. —



# Ny droske i 1949



I årene efter besættelsestiden havde hyrevogns-branchen et stort behov for at få fornyet sin bilpark.

Men det var ikke nogen nem opgave. Udover krav til droskernes størrelse, indretning og udstyr, der gjorde, at de fleste almindelige biler ikke kunne anvendes umiddelbart, var der også mangel på valuta. Man skulle derfor ansøge om en indkøbstilladelse, før man kunne få lov at købe en ny hyrevogn.

Der var også importtold, der gjorde, at de fleste bilimportører havde en samlesæt i Danmark. Hertil importerede man sine biler som samlesæt, og monterede dem i Danmark. Det gjorde, at man nemt kunne tilpasse bilerne jævnfør de danske myndighedskrav, så de kunne bruges som drosker.

Her ser vi fire forskellige bilmodeller, som alle blev godkendt til droskekørsel i 1949. En Citroën, en Austin, en Ford og en Vanguard. —

1. Udover, at man byggede de pålidelige 'Triangel'-lastbiler og busser, havde De forenede Automobilfabriker i Odense også import af Austin-biler. Man kunne bl.a. levere denne 7-personers Austin-droske tilpasset jævnfør Droskeudvalgets og de motorsagkyndiges godkendelser. Her ses den i en annonce i Social-Demokraten d. 25. august 1949.

2. Citroën havde egen bil-samlefabrik i Københavns Sydhavn, og var nu begyndt at bygge sin Berline 11-model, så den kunne godkendes som droske. Og godkendelsen var netop kommet i hus, jævnfør omtalen her, i Vesttjyden d. 11. august 1949.

3. Ford havde også egen bil-samlefabrik i Københavns Sydhavn. Man byggede derfor sin Ford V8 'Pilot'-model fuldt udstyret som droske. Ifølge annoncen her i Randers Dagblad og Folketidende d. 14. juni 1949, ville den kunne leveres inden for den nærmeste fremtid.

4. Nordisk Dieselauto havde bl.a. import af de britiske Standard-biler. Standard havde i 1947 udviklet sin nye store Vanguard-model. Estate-udgaven af denne var Nordisk Dieselauto nu begyndt at bygge som droske. Jævnfør omtalen her i Land og Folk d. 26. juni 1949, ventede man at kunne levere de første af dem måneden efter.

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

## SPAR BRÆNDSTOF..!

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



- OLIEFYR:**
- Kører på diesel, biodiesel, HVO, RME og ethanol
  - Kan udstyres til elektrisk natdrift
  - Kan udstyres med LE-funktion
- EL:**
- Fossilfri varme i EI-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
- HYBRID:**
- Opvarmning til el busser - Miljørigtigt kombi-fyr
  - Specialudviklet til Hybrid og EI-busser



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

## Færgetroen Hadsund

hvor den maritime charme møder gastronomisk fortryllelse ved Mariagerfjord.

Vores store Panoramarestaurant kan rumme op til 110 gæster, og den hyggelige, intime, Fjordstue kan rumme op til 50. Vores dejlige kro er handicapvenlig med rampe og store brede døre samt handicaptilet.

Den gode danske mad, lavet fra bunden, er i fokus og vi byder bl.a. på gode klassikere som wienerschnitzel, stegt flæsk, flæskesteg samt stegte ål fra Mariager Fjord



Færgevej 1-2, Hadsund Syd, 9560 Hadsund

(+45) 98 57 13 01  
info@faergetroen-hadsund.dk

## EASY@TOUR



Branchesoftware til vognmænd med turist- og/eller specialkørsel.

Digitaliser din hverdag – spar tid og penge

Interesseret i Easy@Tour?

For yderligere information kontakt Steen Baggersgaard på tlf. 70201548

www.partex.dk



### FROKOSTANRETNING

Fiskefilet, mørbradbøf & surt  
159,00 KR.

### QUICK LUNCH

Røget laks, mørbradbøf & ost  
169,00 KR.

### STEGT FLÆSK

Ad Libitum  
169,00 KR.



Vester Voldgade 88  
København  
Tlf. 33 11 75 87

\*Obs. chauffør og guide spiser gratis



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



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



**voyagerr**  
Kontakt: Martin Svolgaard  
Sommervej 31D, 4  
8210 Aarhus V  
Tlf. 31 40 25 77  
Mail: martin.svolgaard@voyagerr.com  
www.voyagerr.com



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



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



**Söderberg og Partners**  
Kontakt: Pelle Bo Jensen  
DTC Torvet 24A, 1.sal, 7100 Vejle  
H.J. Holstvej 3-5, 2605 Brøndby  
Karlskøgevej 3 A, 9200 Aalborg SV  
John Tranums Vej 23, 6705 Esbjerg  
Svendborgvej 226, 2. sal, 5260 Odense S  
Tlf. 92 44 11 00  
www.soderbergpartners.dk



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



**Øresundslinjen**  
Kontakt: Pablo Arca Magle  
Færgevej 8  
3000 Helsingør  
Tlf. 88 71 19 00  
www.oresundslinjen.dk



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



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



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



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



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



**Eltel Networks A/S**  
Kontaktperson: Torben Almlund  
Hørkær 3  
2730 Herlev  
Mobil: 40371948  
Email: Torben.almlund@eltelnetworks.com  
www.eltelnetworks.dk



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



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



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



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



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



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



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

## Har du styr på forsikringerne?

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

### Kontakt:

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

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



## Kom i kontakt med det danske Bus- og taxifolk

Kontakt FrontMedia:

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

**Jan Byskou**  
jan@frontmedia.dk  
22 76 70 81



# Dansk PersonTransport

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

### Sekretariatet

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

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

### Medarbejdere

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

**Trine Wollenberg**  
Vicedirektør  
two@dpt-dk.org

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

**Lasse Repsholt**  
Sektorchef  
lre@dpt-dk.org

**Alexander Höilund**  
Erhvervspolitisk konsulent  
aho@dpt-dk.org

**Jeannette Lohse**  
Administrativ medarbejder  
jlo@dpt-dk.org

**Camilla Heering Elong**  
Juniorrådgiver  
che@dpt-dk.org

### Hovedbestyrelse

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### Udgiver



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

**Ansvarshavende**  
Michael Nielsen  
mmn@dpt-dk.org

### Layout og tryk

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

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

**Oplag**  
1.600 stk.

### Redaktion

Kasper Kjerulff  
Kasper.Kjerulff@newbeginning.dk

**Distribution**  
Bladkompagniet

**ISSN**  
2596-7827

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

### Abonnementspriser

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

**Udgivelser**  
Udkommer 4 gange årligt. Næste udgave udkommer 14. marts 2025.

**Forsidebillede**  
Territorium Photography



**VBI**  
GROUP

*Ny*  
**MAN TGE L3,140**

Euro 6 ■ Pass: 7+1+1  
ABS, ASR, bakkamera, lift osv.

*God pris:*

**Pris: 430.000 kr.**

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

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

## Minibus opbygning

- Opbygning på forskellige bilmærker
- Komplet eller del-opbygning
- Kundetilpassede løsninger
- Levering i hele landet



**VBI**  
MINIBUS

Hvordan skal din bus indrettes?  
Ring til en uforpligtende snak

Tlf. 74 56 13 26