

Hej Palle

Jeg har kigget på projektaktiviteter hvor DTL har været et aktiv og håber du kan bruge noget af nedenstående i afrapporteringen.

Aktiviteter:

- 9/9-2023: Vognmandens dag i Svenstrup - DTL arrangement for nordjyske vognmænd
- 11/9-2023: DTL Regionsmøde midt/nord – mødet i Tilst, hvor vi præsenterede TVÆRGO
- 3/10-2023: DTL's Elbilsnetværk – møde
- 27/2-2024: DTL's Elbilsnetværk – møde
- 5/11-2025: DTL's Elbilsnetværk – møde inkl. møde med folketingets Transportudvalg
- 23/5-2025: DTL's Elbilsnetværk – møde
- 20/8-2025: DTL Regionsmøde midt/nord – møde i Skive, hvor FHO og jeg havde et indlæg
- 11/11-2025: DTL's Elbilsnetværk – møde

DTL-Danske Vognmænd, i daglig tale blot DTL, er en brancheorganisation for det danske transporterhverv på vej, og AMU Nordjylland er associeret medlem via AMU Danmark. DTL's medlemmer er organiseret i en række lokalforeninger, og formændene for disse mødes nogle gange årligt regionalt. Her er DTL Region midt/nord vores naturlige samarbejdspartner, og vi har generelt set Full Service aftaler og øvrigt samarbejde med mange af de nordjyske medlemmer af DTL og vognmandsforeningerne.

DTL driver også det landsdækkende **Netværk om el-lastbiler og el-varebiler** [DTL: Netværk om el-lastbiler og el-varebiler](#), hvor jeg deltager som repræsentant for transportskolerne. Netværket udveksler overvejelser om og erfaringer med ændring af vognparken fra diesel til el-drevne lastbiler og varebiler, og deltagerne vurderes at være blandt de forreste i transportbranchens grønne omstilling. I TVÆRGO-projektperioden har jeg oplevet en nærmest eksplosiv udvikling, hvor de fleste medlemmer i netværket har anskaffet og testet en eller flere el-drevne køretøjer. Jeg vurderer at de offentlige puljer til omstilling af tung transport, hvorfra virksomheder i flere runder har kunnet søge midler til nulemissionslastbiler og ladeinfrastruktur, har været en stor drivkraft. Ligeledes har den nye vejafgift, som også er blevet indført i projektperioden, en betydning, idet nulemissionslastbiler giver en væsentlig rabat sammenholdt med de dieseldrevne lastbiler. På seneste møde konstaterede jeg glædeligt at CO2-påvirkningen også indgår i overvejelserne om hvilke ruter de el-drevne lastbiler skal sættes ind på, og at der er bevidsthed om at de lange ruter medfører den største reduktion i CO2 regnskabet. Til gengæld opleves mange problematikker forbundet med etablering af ladeinfrastruktur samt ladning både hjemme og ude, både i forhold til lovgivning, økonomi og tekniske muligheder og begrænsninger. Det skal også nævnes at chauffører, der prøver at køre ellastbil, oplever så mange arbejdsmiljømæssige fordele, at de ikke ønsker at vende retur til diesel, så selvom lastbilchauffører generelt set er skeptiske ved el-drift, er jeg sikker på at 'de omvendte' over tid vil hjælpe med at påvirke holdningen.

I transportbranchen sættes der i stort omfang lighedstegn mellem den grønne omstilling og ellastbiler/ladeinfrastruktur. Dermed er grøn omstilling ensbetydende med store udgifter og omlægninger i den primære drift, og i det nordjyske forholder mange vognmænd sig stadigvæk afventende. Vi kan bl.a. hjælpe branchen med at optimere kørslen via kurser i energirigtig kørsel, også når det gælder el-lastbiler, men selv i DTL's elbilsnetværk er der ikke modenhed dertil endnu.

Venlig hilsen

Eva Bach Christiansen

Uddannelseschef, Transport og Logistik
Chefgruppen