

Anbefalinger om den lokale kollektive transport i Danmark

Trafikdage Aalborg
26. august 2025

EKSPERTUDVALG
om kollektiv mobilitet
i hele Danmark.....



INTRODUKTION



1

EKSPERTUDVALG OM KOLLEKTIV MOBILITET I HELE DANMARK



Mogens Fosgerau
professor ved Økonomisk Institut,
Københavns Universitet (orlov fra 21.
jan. 2025, udtrådt 25. mar. 2025)

Alexander Høst Frederiksen
program manager i DTU Science Park,
medstifter af Donkey Republic

Maria Wass-Danielsen
partner og seniorrådgiver,
Urban Creators

Eskil Thuesen
ressourcedirektør,
Movia

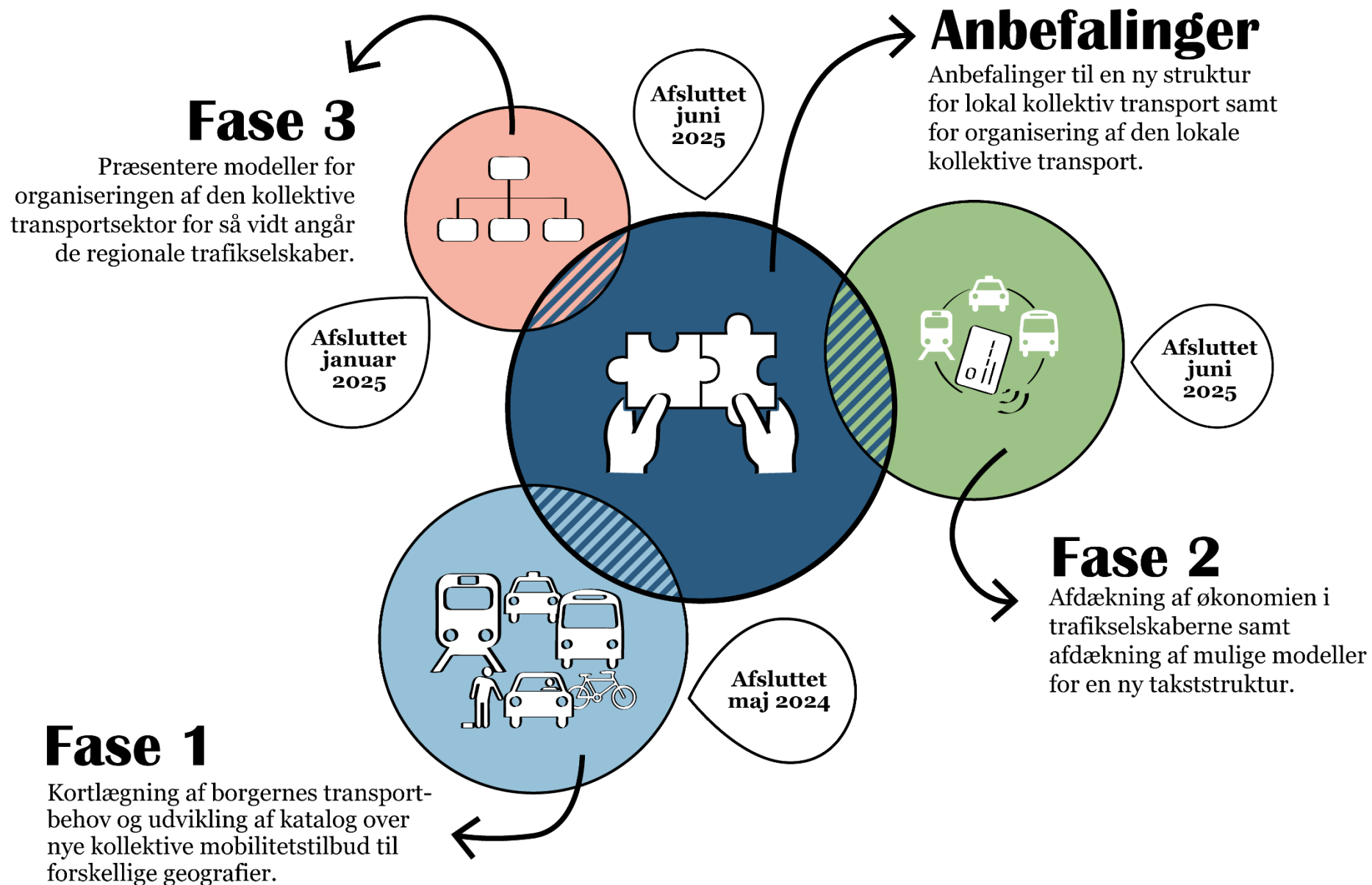
Liselotte Lyngsø
fremtidsforsker og stifter,
Future Navigator

Nicolai Bernt Sørensen
kommerciel direktør,
Nordjyllands Trafikselskab

Ditte Bendix Lanng,
specialkonsulent,
Aarhus Kommune

Helga Theil Thomsen (formand)
fhv. trafik- og plandirektør,
Vejdirektoratet (2007-2023)

Carsten Hyldborg Jensen
konsulent,
fhv. direktør i FynBus (2008-2022)



- Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

Anbefalinger om den lokale kollektive transport i Danmark



2

Ekspertudvalgets vision og fremtidsbillede

- Den kollektive transport skal være for alle – uanset hvem man er, og hvor man er.
- Den skal være med til at understøtte, at danskerne kan bo og arbejde i alle dele af landet – den skal understøtte et aktivt liv og sammenhængskraft mellem by og land.
- Det forudsætter, at der findes et højfrekvent strategisk hovednet af busser og tog, der forbinder de større byer i Danmark, som suppleres af et stærkt net af lokale rutebundne og fleksible transportløsninger, der sammen sikrer effektiv adgang for alle borgere til hovednettet.
- Den kollektive transport skal være skabt til borgerne og drevet af innovation, der løbende gør nye løsninger tilgængelige og delbare for både brugerne og udbyderne.



Politiske dilemmaer i udmøntningen af visionen

1. Effektivitet versus geografisk nærhed i det strategiske hovednet

Hensyn til høj frekvens/attraktive rejsetider  Hensyn til rækkevidde ud i forskellige geografier

2. Vækst i brugen af den kollektive transport versus sociale hensyn

Kan opnås ved at sænke prisen på længere rejser – finansieret ved dyrere korte rejser  Rammer lavere indkomstgrupper hårdest



Målrettede rabatter til visse befolkningsgrupper

3. Færre og mere effektive mobilitetsvirksomheder versus lokal forankring af løsningerne

Styrker ved central placering af opgaver  Fordele ved decentral placering af opgaver

Udvalgets anbefalinger – temaer

01 Der skal etableres et sammenhængende højfrekvent strategisk hovednet af bus og tog på tværs af byer og geografier med klare kvalitetsstandarder

02 Den kollektive transport i landdistrikterne skal gøres mere attraktiv og økonomisk bæredygtig gennem en omstilling af rutebundne transportløsninger til mere fleksibel, behovsstyret kollektiv transport

03 Det kollektive transportsystem skal transformeres, så det opleves sammenhængende og let tilgængeligt for borgeren, også når der skal skiftes mellem flere transportløsninger

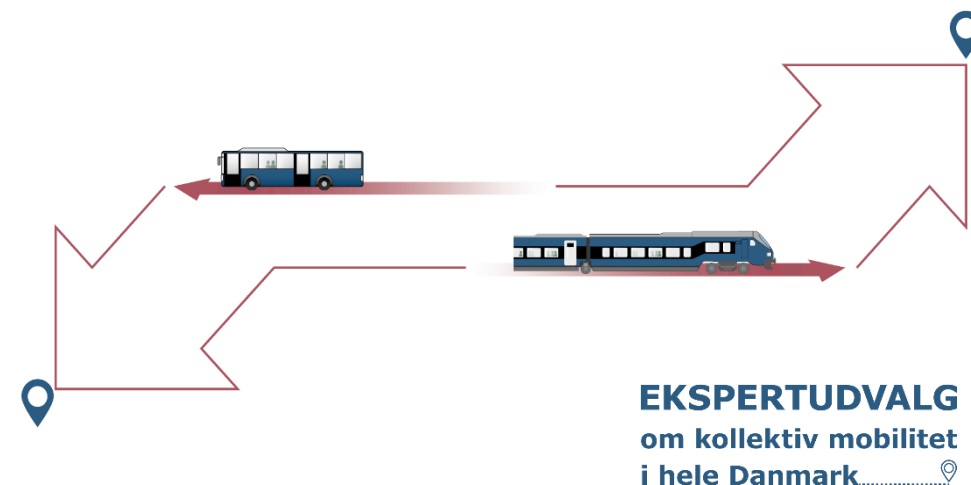
04 Det skal være lettere at forstå og finde prisen for en rejse med den kollektive transport, og den kollektive transports konkurrenceevne i forhold til bil skal styrkes

05 Mulighederne i innovation og systematisk indsamling af data skal udnyttes til at forny den kollektive transport

06 Rammevilkårene skal ændres, så mobilitetsvirksomhederne får incitament til at foretage prioriteringer, der kan skabe økonomisk råderum og mulighed for at foretage langsigtede investeringer

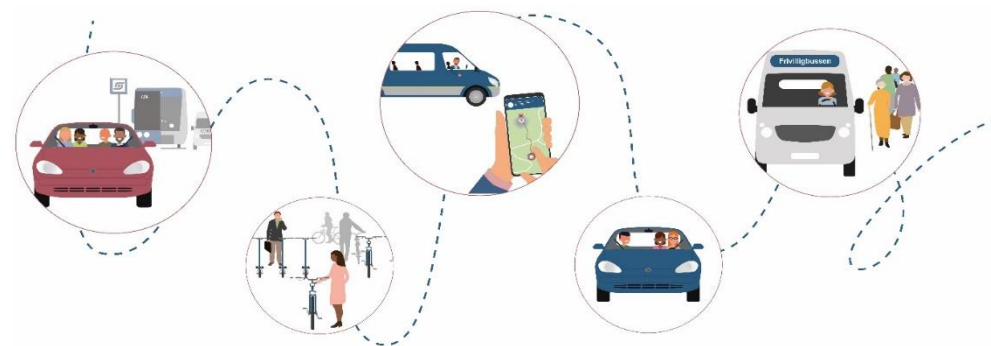
01 Der skal etableres et sammenhængende højfrekvent strategisk hovednet af bus og tog på tværs af byer og geogrfier med klare kvalitetsstandarder

- Udpegning af et strategisk hovednet.
- Entydigt placeret ansvar for hovednettet.
- Målrettet arbejde med busfremmelighed.
- Styrket samarbejde mellem mobilitetsvirksomhederne, staten, kommuner og regioner.



02 Den kollektive transport i landdistrikterne skal gøres mere attraktiv og økonomisk bæredygtig gennem en omstilling af rutebundne transportløsninger til mere fleksibel behovsstyret kollektiv transport

- Breder portefølje af transportopgaver i mobilitetsvirksomhederne.
- Flere fleksible, behovsstyrede løsninger.
- Incitamenter til at tilbyde samkørsel.
- De nye fleksible løsninger:
 - Ensrettes og standardiseres.
 - Integreres med rutebundne løsninger.
 - Integreres i de fælles salgsplatforme.
- Visiterede kørselsordninger sammentænkes med åben flextrafik.
- IT-understøttelse af realtidsplanlægning af de nye fleksible løsninger og de visiterede ordninger.



03 Det kollektive transportsystem skal transformeres, så det opleves sammenhængende og let tilgængeligt for borgeren, også når der skal skiftes mellem flere transportløsninger

- Netværk af kollektive transportknudepunkter.
- Ansvar placeres entydigt hos mobilitetsvirksomhederne.
- Kvalitetsstandarder for forskellige typer af knudepunkter.
- Mikrodelemobilitet fremmes som *first/last mile*-løsninger som en del af den kollektive mobilitet.



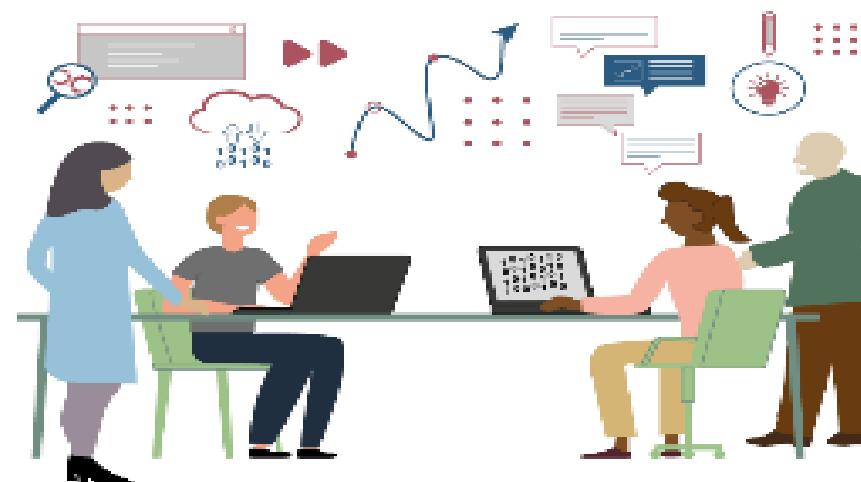
04 Det skal være lettere at forstå og finde prisen for en rejse med den kollektive transport, og den kollektive transports konkurrenceevne i forhold til bil skal styrkes

- Sanering af antallet af billetprodukter og rabatordninger.
- Overflytte rejser fra bil til kollektiv transport og begrænse overflytning af cyklende og gående.
- Kundekonsekvenser håndteres med målrettede kundetyperabatter og indfasning.
- Sammenhæng mellem priserne for de nye fleksible transportløsninger og takstsystemet i den rutebundne kollektive transport.
- Billetprodukter skal omfatte nye fleksible løsninger.
- Prisloft så der ikke betales for meget pga. produktvalg.
- Fortsat udbud af dynamisk prissatte billetter.
- Ungdomskortet fokuseres på uddannelsespendling. Generel rabat til alle unge på fx 25 pct.



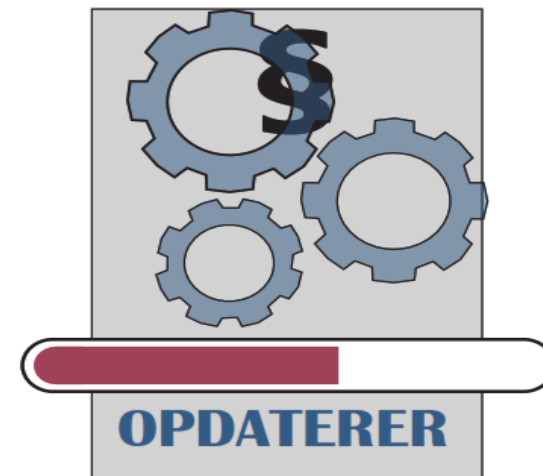
05 Mulighederne i innovation og systematisk indsamling af data skal udnyttes til at forny den kollektive transport

- Den nationale MaaS-app skal være borgernes entydige digitale indgang til hele det kollektive transportsystem.
- Åbne standarder, fair adgang for tredjepartsaktører og klare retningslinjer for deling og brug af data samt brugerrettigheder.
- Viden om borgernes mobilitetsforhold og best practice for transportløsninger på tværs af geogrfier og transportformer forankres ét sted.



06 **Rammevilkårene skal ændres, så mobilitetsvirksomhederne får incitament til at foretage prioriteringer, der kan skabe økonomisk råderum og mulighed for at foretage langsigtede investeringer**

- Vilkårene for den statslige finansiering af privatbaner ændres med henblik på at understøtte omstilling fra bane- til bustrafik, hvor det er relevant.
- Stærkere forretningsmæssige kompetencer i mobilitetsvirksomhedernes bestyrelser.
- Rammer for mobilitetsvirksomhedernes opgavevaretagelse der fremmer langsigtede, rationelle økonomiske dispositioner.
- Der tages stilling til antallet af mobilitetsvirksomheder.
- Udbygge samarbejde med transportbranchen for at fremme innovation, kompetencer og kvalitet.



Perspektiver for den kollektive transport

Udvalget vurderer, at man ved at justere organisering og rammevilkår vil kunne skabe rum og incitament hos de relevante aktører til at forbedre det samlede kollektive transporttilbud

- Samarbejdet, udviklingskraften og de tværgående løsninger kan styrkes – til gavn for sektoren, kunderne og de lokale fællesskaber.
- De ressourcer, der er til rådighed for den kollektive transport, kan på en række punkter udnyttes bedre, så flere får et bedre kollektivt transporttilbud.
- Det er afgørende for kunderne og den kollektive transports fremtid, at der træffes beslutninger, der sikrer bedst mulig mobilitet inden for den givne økonomiske ramme. Det kræver en effektiv planlægning, drift og prioritering. Og det kræver mod til at træffe fremsynede beslutninger.

Tak.

EKSPERTUDVALG
om kollektiv mobilitet
i hele Danmark..... 