



Anbefalinger om den lokale kollektive transport i Danmark



Juni 2025

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

Udgivet af:

Transportministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

ISBN netudgave:
Fotos:

978-87-93292-87-1
Transportministeriet



4

Ekspertudvalget og rammerne for arbejdet

I kapitlet beskrives sammensætningen af udvalget, medlemmernes kompetencer samt rammerne for ekspertudvalgets arbejde, herunder regeringsgrundlag og kommissorium.

6

Ekspertudvalgets vision for fremtidens kollektive transport i Danmark

Udvalgets vision og fremtidsbillede for den kollektive transport præsenteres.

10

Udvalgets anbefalinger

Kapitlet beskriver de samlede anbefalinger på baggrund af udvalgets arbejde i de tre faser.

18

Udfordringer og perspektiver i den kollektive transport

På baggrund af de tre delrapporter, som ekspertudvalget har afgivet, opridser kapitlet de væsentligste udfordringer og perspektiver i den kollektive transport.

23

Resultater af de tre faser

Kapitlet opsummerer de præsenterede transportløsninger og modeller fra de tre delrapporter, som udvalget har afgivet.

27

Inddragelse af eksterne

Kapitlet beskriver processen for inddragelse af eksterne aktører samt input fra borgere i ekspertudvalgets arbejde.

28

Baggrund: Analyse af transportløsninger

Ekspertudvalget har i afrapportering af fase 1 skrevet, at udvalget *"vil arbejde videre med transportløsningerne i udvalgsarbejdets fase 2 og 3"*. Dette har resulteret i Analyse af transportløsninger, som indgår i baggrunden for de samlede anbefalinger.

Indhold

EKSPERTUDVALGET

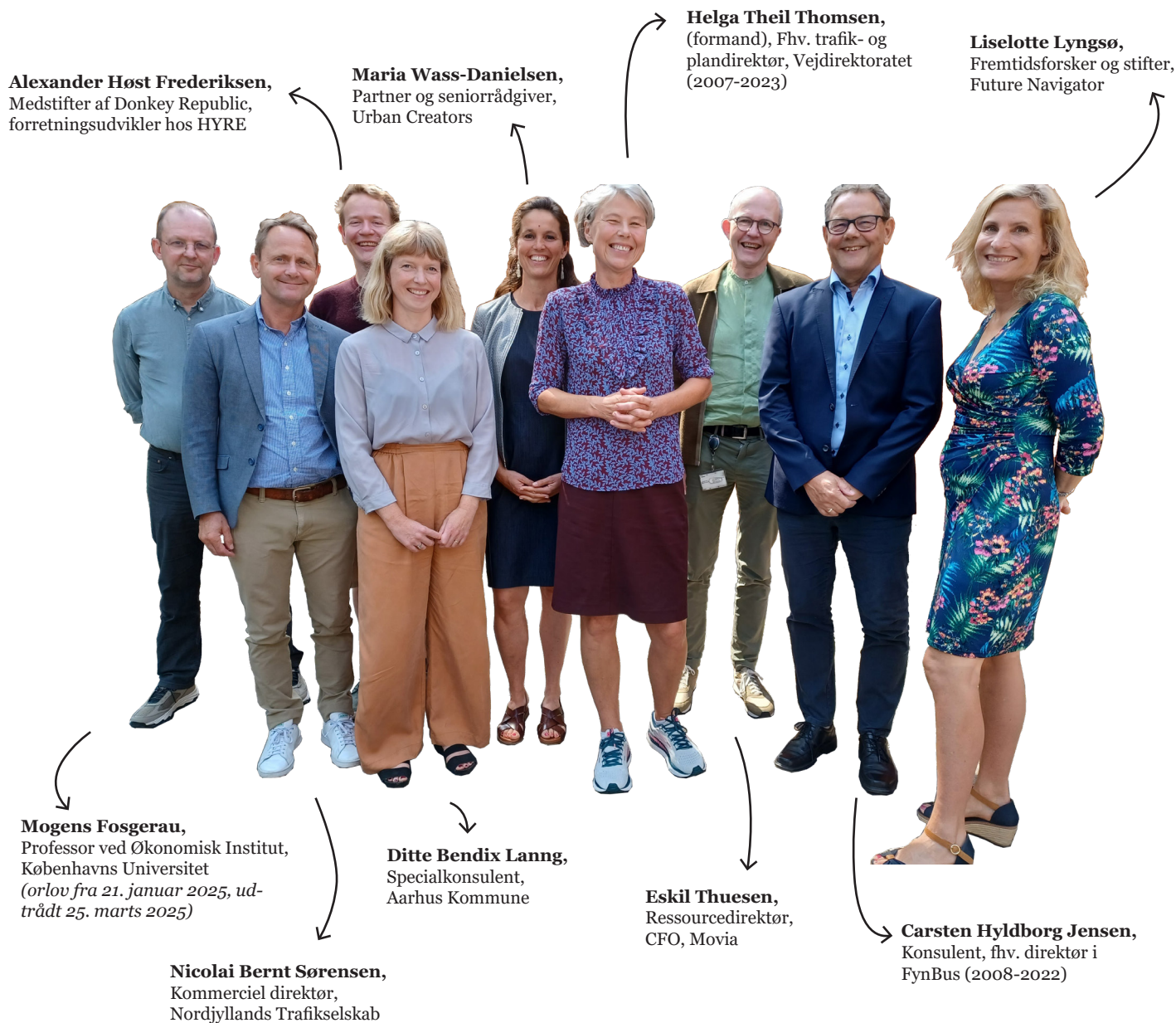
Regeringen har i maj 2023 nedsat et ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark, bestående af en formand og otte medlemmer. De ni udvalgsmedlemmer fremgår af figur 1.

Udvalget er sammensat med bred, faglig indsigt i lokal kollektiv mobilitet, transport- og samfundsøkonomiske forhold samt strategiske tilgange til udformning og planlægning af byer og infrastruktur. Der er repræsenteret kompetencer inden for arbejdet med mobilitet i landområder, som har indgående kendskab til driftsøkonomi i kollektiv transport og takststrukturer. Der er kompetencer med erfaring inden for strategisk planlægning, viden om fremtidstendenser samt internationale projekter inden for nye transportløsninger.

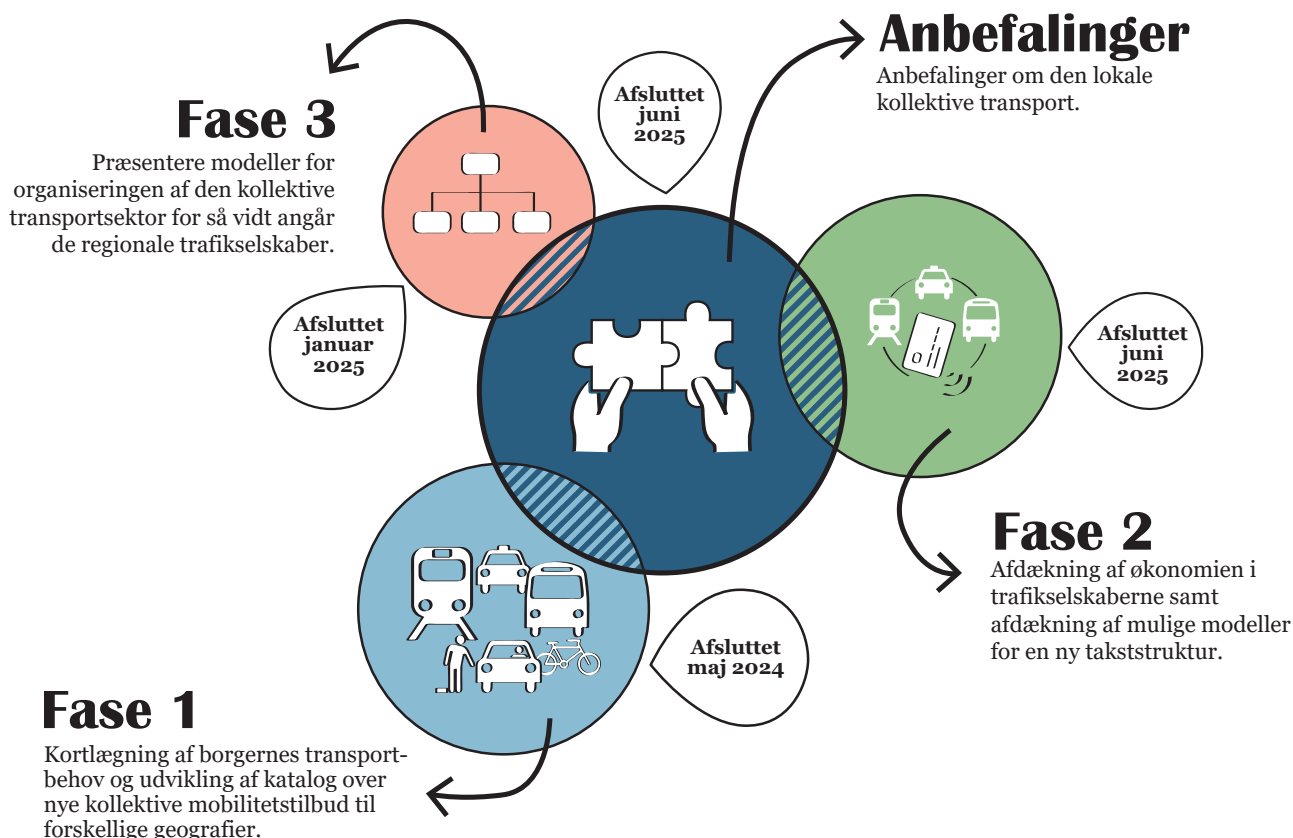
Der er en kreativ og nytænkende tilgang i hele udvalget til at se på den lokale kollektive transports udfordringer og potentialer.

Udvalget har i foråret 2025 i forbindelse med fase 2 fået faglig sparring fra Jan Sigurdur Christensen, der er administrerende direktør i SOS International og tidligere har været kommerciel direktør i DSB, samt Ninette Pilegaard, der er vicedivisionsleder og sektionsleder i DTU Transport Divisionen, vedrørende blandt andet nationaløkonomi og samfundsøkonomiske forhold.

Transportministeriets departement og Trafikstyrelsen har sekretariatsbetjent ekspertudvalget.



Figur 1: Medlemmer af ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark.



Figur 2: Illustration af de tre faser i kommissoriet for ekspertudvalget.

Rammerne for arbejdet

I regeringsgrundlaget "Ansvar for Danmark" (december 2022) fremgår, at:

"Regeringen ønsker et Danmark i geografisk balance. [...] Det kræver også en stærk infrastruktur, der binder Danmark og danskernes hverdag sammen. Og der skal være gode muligheder for, at den enkelte dansker kan bo og arbejde i alle dele af landet. [...] Regeringen vil tage initiativer, der bekæmper støj og trængsel og gør den offentlige transport mere attraktiv.

[...] Regeringen vil nedsætte et ekspertudvalg, der skal komme med anbefalinger til en ny struktur for bus-tjening i Danmark. Den nye struktur skal understøtte dækningen for både byer og yderområder. Ekspertudvalget skal også se på den nuværende organisering med trafikselskaber ejet af kommuner og regioner. Regeringen vil konkret tage initiativ til at understøtte, at flere unge med langt til uddannelse kan få billigere adgang til offentlig transport."

Regeringsgrundlaget er udmøntet i et kommissorie for ekspertudvalget (maj 2023), hvor det fremgår, at:

"Der nedsættes et ekspertudvalg, der skal afdække mobilitetsbehov i både yderområder og i større byer samt belyse, hvordan nye kollektive transportløsninger kan understøtte mobiliteten i hele landet. Ekspertudvalget skal bl.a. give anbefalinger til takststrukturer, der

kan understøtte brugen af kollektiv transport. Endeligt skal ekspertudvalget komme med anbefalinger til en hensigtsmæssig organisering af den lokale kollektive transportsektor, der sikrer en sammenhæng mellem lokale mobilitetsbehov og beslutningsansvar.

[...] De samlede anbefalinger skal kunne realiseres inden for de eksisterende økonomiske rammer."

Af kommissoriet fremgår det endvidere, at ekspertudvalgets arbejde er opdelt i tre faser, jf. figur 2.

Foruden kommissoriet har ekspertudvalget den 10. september modtaget et brev fra Transportministeriet i forlængelse af Sundhedsstrukturkommissionens afrapportering. Af brevet fremgår blandt andet: *"Det er regeringens ønske, at arbejdet vedrørende modeller for organisering foreligger ved årsskiftet 2024/2025."*

På den baggrund valgte udvalget at afrapportere fase 3 før fase 2, hvorfor udvalgets anbefalinger udkommer i forbindelse med afrapporteringen af fase 2.

For hver af de tre faser foreligger en delrapport på Transportministeriets hjemmeside.

Ekspertudvalget har arbejdet i perioden juni 2023 – juni 2025. Arbejdet har bestået af udvalgsmøder samt inddragelse af eksterne fra ind- og udland, jf. kapitlet *Inddragelse af eksterne*.

Ekspertudvalgets vision for fremtidens kollektive transport i Danmark

Den kollektive transport skal være for alle – uanset hvem man er, og hvor man er.

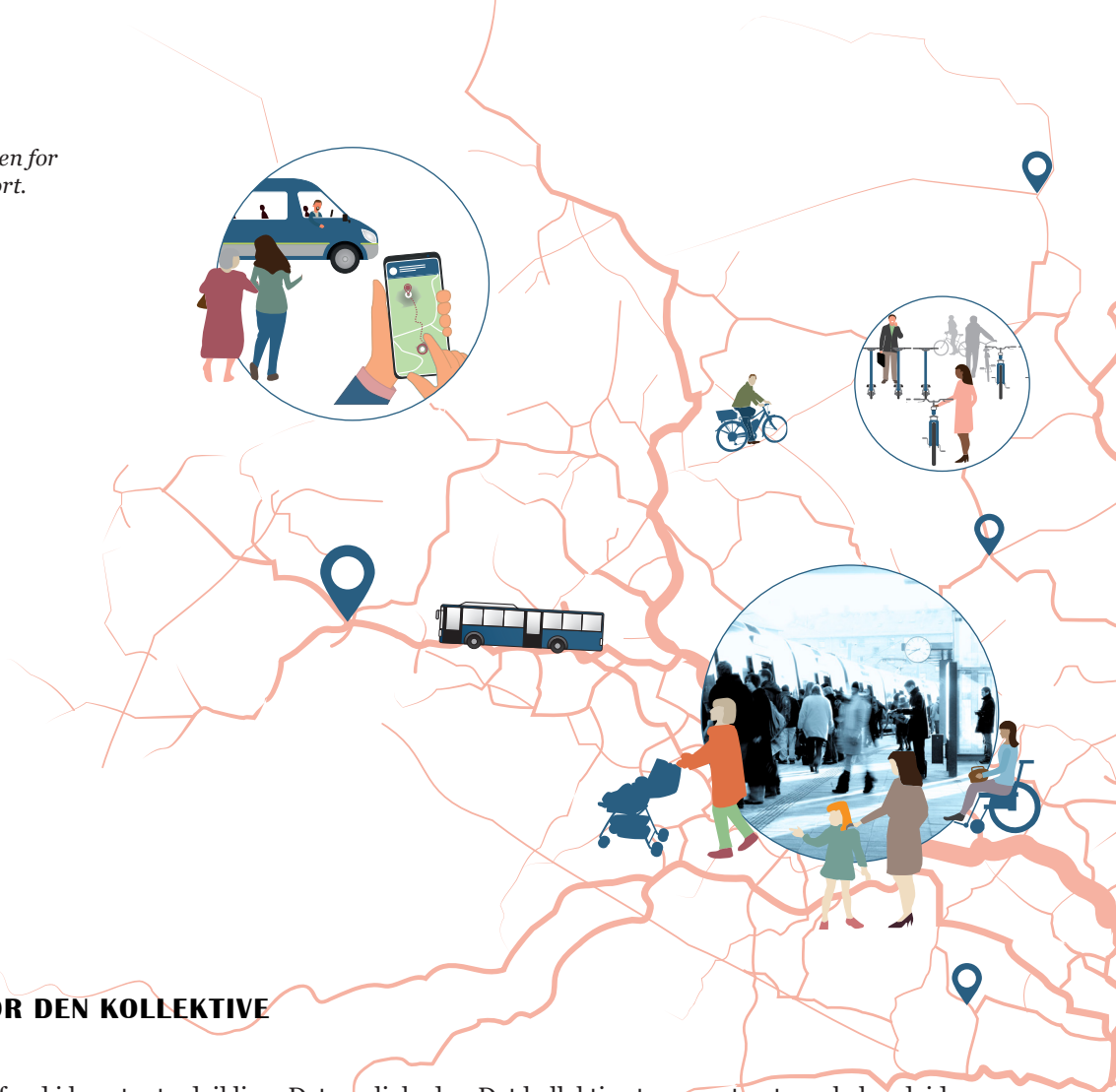
Den skal være med til at understøtte, at danskerne kan bo og arbejde i alle dele af landet – den skal understøtte et aktivt liv og sammenhængskraft mellem by og land. Den kollektive transport skal dermed være et integreret element i den danske velfærdsmodel og bidrage til at sikre udviklingsmuligheder, sociale fællesskaber og livskvalitet på tværs af geografier og befolkningsgrupper.

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. Resultatet skal være et robust og dynamisk transportsystem, der ikke blot forbinder steder, men hele tiden er i udvikling, og hvor borgernes behov, teknologisk nytænkning og effektiv drift smelter sammen.



Figur 3: Illustration af visionen for fremtidens kollektive transport.



FREMTIDSBILLEDE FOR DEN KOLLEKTIVE TRANSPORT

Ekspertudvalget ser et samfund i konstant udvikling. Det skaber nye udfordringer og nye muligheder.

Hvis den kollektive transport fremover skal være et attraktivt tilbud og understøtte et aktivt liv i hele landet, er der brug for målrettet udvikling på tværs af sektoren. Den kollektive transport skal forbedres og fornyes blandt andet ved at udnytte de ressourcer – menneskelige, økonomiske, materielle mv. – der er til rådighed i civilsamfundet, erhvervslivet og sektoren bedre, så der kommer mest mulig kollektiv transport for pengene. Organiseringen af sektoren og inddragelse af virksomheder mv. skal fremme innovation, kvalitet og deling af viden. Nye teknologier skal afprøves og udbredes, og de gode erfaringer skal bruges til løbende at udvikle de kollektive transportløsninger til borgerne.

Et stærkere datagrundlag og bedre adgang til viden er afgørende for at udvikle mere brugervenlige, dynamiske og effektive transportløsninger. Ved at indsamle og anvende data systematisk – på tværs af transportformer og geografi – skabes grundlaget for strategisk planlægning, smartere investeringer og skræddersyede brugeroplevelser. Samtidig åbner det for nye former for innovation og samarbejde mellem aktører bl.a. MaaS-løsninger (Mobility as a Service), digitale tvillinger, AI-baserede beslutningsværktøjer og mere præcise behovsanalyser.

Den kollektive transport skal være et sammenhængende, integreret og tilgængeligt tilbud. Set fra kundernes perspektiv skal der være ét system – uanset om man skal med tog, bus eller fleksible transporttilbud, og det skal være nemt at orientere sig i priser og transportmu-

ligheder. Det kollektive transportsystem skal endvidere udbygges til også at omfatte og integrere nye fleksible løsninger, så der er en rejsemulighed for alle, uanset hvor i landet man befinder sig. Hele vejen.

Den kollektive transport har en særlig rolle i samfundet. Det handler om at skabe mobilitet for de mange, uanset alder, bopæl og livssituation og at understøtte erhvervslivet, hvad end det er virksomheder i byerne eller fx turistsektoren i yderområderne. Det stiller særlige krav til, hvilke tilbud, der er til rådighed, og hvordan de indrettes.

Der skal være et kollektivt transporttilbud, så man kan komme rundt i alle dele af landet. Men passagergrundlaget varierer meget på tværs af land og by – derfor skal der være forskellige tilbud på lige vilkår til forskellige geografier.

Rygraden skal være et højfrekvent strategisk hovednet af tog og bus med en styrke og drivkraft til at betjene trafikken i de store transportkorridorer mellem de større byer samt trafikken ind og ud af byerne. Det skal være stabilt, driftseffektivt og levere et højt betjeningsniveau, som også kan være et attraktivt alternativ til bilen imellem samt ind og ud af byerne.

Et sådant stærkt hovednet skal understøtte byudvikling, vækst og bosætning både i byerne og på landet. Den kollektive trafikbetjening skal indtænkes i udviklingen af de store transportkorridorer og byers fysiske planlægning. Prioriterede og trængselsfri korridorer sparer både kunderne og trafikvirksomhederne for tid og penge.



Det strategiske hovednet og den øvrige rutebundne kollektive transport skal understøttes af en række nye fleksible og behovstilpassede transportløsninger, herunder også løsninger drevet af civilsamfundet. Det gælder fx delecykler og anden delemikromobilitet, bus på bestilling, samkørselsordninger mv. Disse løsninger skal sikre, at den kollektive transport sømløst og pålideligt når ud til alle dele af landet, og dermed sikre kollektiv mobilitet i tyndtbefolkede områder.

Når den kollektive transport udbygges med flere, ligeværdige transportløsninger, bliver det samtidig desto vigtigere, at det er nemt at købe billet og skifte mellem transportformerne. Det skal være let for kunderne at finde og forstå prisen – og det skal være nemt og intuitivt at købe billetten. Uanset om det er en enkelt rejse eller fx unges rejser med et ungdomskort. Information, billetkøb, betaling mv. skal samles på én platform, som gælder alle kollektive transportløsninger på tværs af land og by. Og de knudepunkter, hvor skiftene sker, skal understøttes af den digitale platform, så det fysiske og digitale overblik gør det nemt at skifte mellem transportformerne. Samtidig skal knudepunkterne opleves som trygge skiftsteder.

Bag det sammenhængende kollektive transporttilbud, som borgerne møder, skal der stå et effektivt samarbejde mellem aktørerne. Data og viden skal deles effektivt, så ressourcerne udnyttes bedst muligt.

Ansvar for den nødvendige fornyelse og forbedring af den kollektive transport ligger hos mobilitetsvirksomhe-

derne og ejerkredsen. Ansvar for opgaverne skal være klart og entydigt placeret, og organiseringen skal understøtte, at fornyelsen og forbedringerne sker gennem strategisk udvikling og prioritering af ressourcerne med henblik på at skabe det bedst mulige transporttilbud inden for de givne økonomiske rammer.

VEJEN TIL AT INDFRI FREMTIDSBILLEDET RUMMER EN RÆKKE POLITISKE DILEMMAER

Ekspertudvalget har i sit arbejde med de forskellige faser opstillet en række centrale hensyn og kriterier, som de konkrete løsningsmodeller er vurderet op imod. Analyserne i udvalgets tre faglige delrapporter viser, at disse vurderinger ofte ikke peger entydigt i retning af en bestemt model. I arbejdet med at udmønte udvalgets vision og anbefalinger vil der således være behov for at tage stilling til en række konkrete – og i sidste ende politiske – dilemmaer. Beslutninger om, hvilke af de modeller og løsninger udvalget har opstillet, man vil gå videre med, vil blandt andet bero på, hvordan man afvejer disse dilemmaer.

Der kan særligt fremhæves tre sådanne dilemmaer:

1. Effektivitet versus geografisk nærhed i det strategiske hovednet

Et strategisk hovednet kan, jf. udvalgets delrapport om organisering af den lokale kollektive transport, i praksis afgrænses forskelligt i sin udstrækning. Der skal her foretages en konkret afvejning af hensynet til høj frekvens og attraktive rejsetider på hovednettet og hensynet til nettets rækkevidde ud i de forskellige geografer med lavt passagergrundlag – og dermed i sidste ende, hvor mange borgere, der har direkte adgang og nærhed til nettet.

Udvalget peger på, at der bør opstilles kvalitetsstandarder for nettet. Disse kan konkret vedrøre både niveauet for den trafikale betjening og borgernes nærhed til nettet – men de to hensyn vil alt andet lige trække i forskellig retning.

Som anført i udvalgets anden delrapport vil hovednettets konkrete størrelse og afgrænsning også have betydning for, hvor opgaven med at administrere det bedst placeres.

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

Udvalgets analyser viser, at det inden for de nuværende økonomiske rammer, som kommissoriet forudsætter, er muligt at øge persontransportarbejdet med kollektiv

transport – og i et vist omfang reducere biltrafikken – gennem ændringer i takstsystemet. Dette kan ske, hvis priskurven gøres fladere. Det indebærer, at prisen på lange rejser – som typisk konkurrerer med bilen – sænkes, mens prisen på korte rejser hæves med henblik på at sikre et uændret provenu. Analyserne viser samtidig, at dette vil ramme borgere i lavere indkomstgrupper hårdere end andre, blandt andet fordi højere indkomstgrupper i højere grad kører i bil.

Måltrettede rabatter til bestemte befolkningsgrupper kan til en vis grad begrænse dette dilemma, men grundlæggende skal der foretages en afvejning mellem ønsket om at øge anvendelsen af kollektiv transport frem for bil, og ønsket om at tilbyde en lavere pris på kortere rejser til de borgere, der enten ikke har bil eller ikke har mulighed for at anvende mikromobilitet (fx delecycler og -løbehjul).

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

Der skal, i forhold til organiseringen af opgaverne i sektoren på en række punkter, foretages en afvejning mellem styrkerne ved henholdsvis en mere central eller decentral placering af opgaverne. En placering af opgaverne i få, større organisatoriske enheder giver alt andet lige bedre forudsætninger for at sikre ensartede, genkendelige transporttilbud. Færre, større enheder kan også ses i sammenhæng med ønsket om en øget økonomisk effektivitet gennem udnyttelse af stordriftsfordele og professionalisering af mobilitetsvirksomhedernes bestyrelser, fx gennem inddragelse af kompetencer fra erhvervslivet.

Omvendt kan der være en risiko for, at store enheder lukker sig for meget om sig selv, og ikke udviser en åbenhed i forhold til omverdenen. Over for en central placering af opgaverne står dermed hensynet til nærhed til borgerne og lokalpolitisk forankring: Et større lokalt kendskab til de konkrete behov i et geografisk område styrker muligheden for at vælge de relevante stedsspecifikke tiltag til kunderne.

Udvalgets anbefalinger

Mobilitet, herunder kollektiv mobilitet, giver grundlag for frihed, fællesskaber, trivsel og udvikling for borgerne.

Den kollektive transport er således til for at skabe værdi for borgerne – og samfundet. Det er derfor afgørende, at borgerne, unge som gamle, sættes i centrum, når det kollektive transport-system skal ændres og løbende driftes. Det er udgangspunktet for ekspertudvalgets anbefalinger.

Ekspertudvalgets anbefalinger tager udgangspunkt i kommissoriets pejlemærker, herunder forudsætningen om at kunne realiseres inden for de eksisterende økonomiske rammer. Udvalgets vision og fremtidsbillede for den kollektive transport har endvidere afsæt i regeringens målsætning om, at det skal være muligt at bo, arbejde og uddanne sig i alle dele af landet.

For at det skal være muligt, vurderer udvalget, at:

01

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

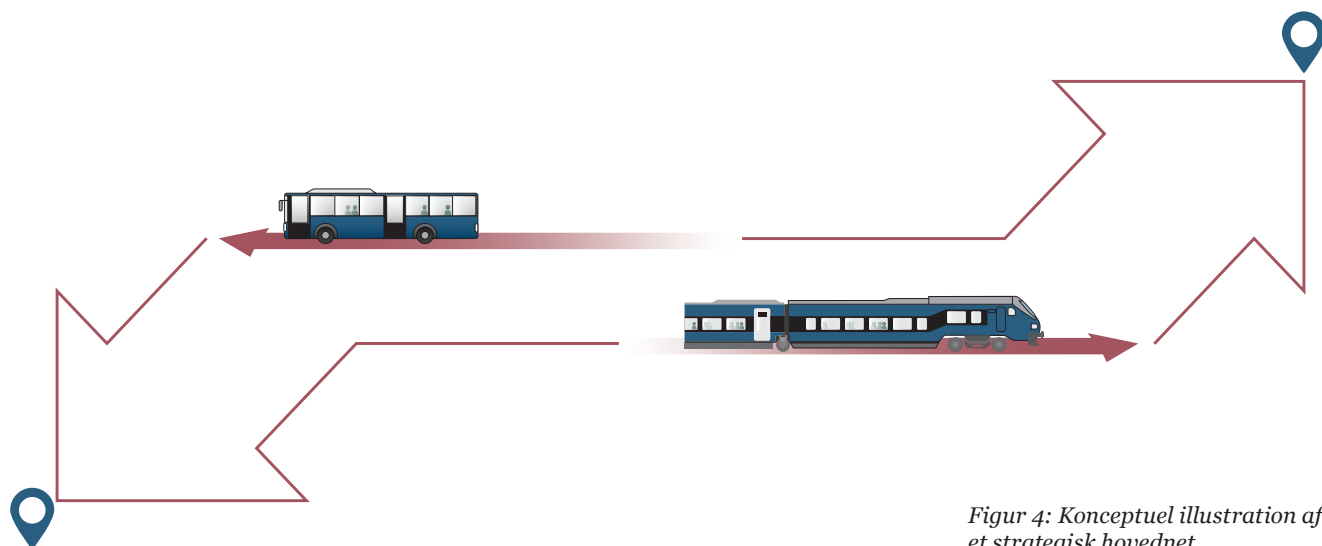
06

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

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

Derfor anbefaler udvalget, at:

- Mobilitetsvirksomhederne forpligtes til at samarbejde om at udpege et strategisk hovednet med udgangspunkt i de overordnede principper fra udvalgets delrapport om organisering og med kvalitetsstandarder i de enkelte geografier, som sikrer stabilitet og kontinuitet for kunderne. Det kan fx være i forhold til fremkommelighed, hastighed, frekvens, adgangsforhold mv. Udpegningsen skal ske efter dialog med kommuner, regioner og stat.
- Mobilitetsvirksomhederne arbejder målrettet med busfremkommelighed i de store og mellemstore byer samt i transportkorridorerne på hovednettet. Det skal konkret ske i et samarbejde med plan- og vejmyndighederne, og der skal ses nærmere på plan- og vejmyndighedernes muligheder og incitamenter for at understøtte arbejdet.
- Der sikres en organisering af den kollektive transport, hvor ansvaret for at opretholde og udvikle det strategiske hovednet på tværs af landet er entydigt placeret ét sted, og hvor der er incitamenter til en effektiv prioritering mellem de forskellige transportløsninger. Dette hensyn imødekommes bedst i udvalgets organiseringsmodel 2.
- Det strategiske og operationelle samarbejde mellem mobilitetsvirksomhederne, staten, kommuner og regioner styrkes, og at der nedsættes et samarbejdsforum med repræsentanter fra disse aktører. I dette forum skal sektorens arbejde med at udnytte synergier, sikre sammenhæng i planlægningen, opfølgning og evaluering af kvalitetsstandarder, videndeling samt inddragelse af kunder, kommercielle aktører m.fl. forankres. Dette kan med fordel ske i regi af mobilitetsvirksomhedernes fælles selskab Rejsekort & Rejseplan A/S. I givet fald skal selskabets kompetencer udvides og bestyrelsessammensætningen tilpasses.



Figur 4: Konceptuel illustration af et strategisk hovednet.

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

Derfor anbefaler udvalget, at:

- Der i lovgivningen skabes mulighed for, at mobilitetsvirksomhederne i samarbejde med civilsamfundet og erhvervslivet kan varetage en bredere portefølje af transportopgaver end i dag som del af den kollektive transport. Det gælder fx samkørsel, frivilligbusser og øvrige løsninger, der kan fungere som first-/last-mile løsninger, herunder til det strategiske hovednet.
- Der på tværs af landet arbejdes videre med at afprøve, udbrede og/eller muliggøre transportløsningerne, der er oplistet i kataloget over nye kollektive transportløsninger i udvalgets første delrapport. Fokus skal her være på at styrke mobiliteten i landdistrikterne og at sikre et sammenhængende transporttilbud.
- De økonomiske incitamenter til at tilbyde samkørsel, både privat og som en del af den kollektive transport, styrkes.
- Mobilitetsvirksomhederne forpligtes til at ensrette og standardisere de fleksible transportløsninger på tværs af landet, herunder flextur, plustur, telebus, teletaxi, flexbus, nærbus mv.
- De nye, fleksible transportløsninger indrettes, så de i den konkrete geografi er bedst muligt integreret med de rutebundne tilbud i den kollektive transport, og at borgerne hjælpes i omstillingen til at få et større kendskab til og mestring af de nye fleksible løsninger.
- De nye, fleksible transportløsninger integreres sømløst i de fælles salgsplatforme under Rejsekort & Rejseplan A/S, så der let kan fremsøges, bookes og betales for en samlet rejse.
- Der skabes rammer for, at de visiterede kørselsordninger i højere grad kan sammentænkes med blandt andet den åbne flextrafik. Dette skal sikre, at kapaciteten udnyttes bedre med respekt for serviceniveau og de enkelte gruppers særlige behov. Visitationen til de visiterede ordninger skal forblive hos kommuner og regioner.
- IT-systemet i FlexDanmark udvikles, så det fremover kan understøtte integreret realtidsplanlægning af fleksible kollektive transportløsninger og visiterede kørselsordninger.



Figur 5: Konceptuel illustration af nye fleksible transportløsninger.

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

Derfor anbefaler udvalget, at:

- Der arbejdes systematisk med at udvikle et netværk af kollektive transportknudepunkter strategisk rundt i landet samt langs hovednettet.
- Ansvar for at arbejde med udviklingen af attraktive knudepunkter, herunder mødet mellem den lokale kollektive transport og det strategiske hovednet, placeres entydigt hos mobilitetsvirksomhederne. Plan- og vejmyndighederne skal samarbejde med mobilitetsvirksomhederne og understøtte arbejdet gennem fx byudvikling, adgangsveje mv.
- Mobilitetsvirksomhederne i fællesskab skal aftale et katalog af fælles kvalitetsstandarder for forskellige typer af knudepunkter – fx for information, drift, oprydning mv. – der fremmer genkendelighed for borgerne på tværs af lokale og stedsspecifikke forhold og behov.
- Mikrodelemobilitet såsom delecycler og deleløbehjul mv. fremmes som first/last-mile løsninger som en del af den kollektive transport ved at understøtte deleinitiativer, infrastruktur og faciliteter i knudepunkterne.



Figur 6: Konceptuel illustration af knudepunkter.

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

Derfor anbefaler udvalget, at:

- Der sker en markant sanering af antallet af billetprodukter og rabatordninger, og at tilbageværende rabatter for særlige kundetyper mv. harmoniseres. Alle udvalgets takstmodeller indeholder en "grundpakke" af sådanne forenklinger.
- Der arbejdes videre med takstmodeller, der så vidt muligt overflytter rejser fra bil til kollektiv transport, begrænser overflytning af cyklende og gående til kollektiv transport, og sikrer en bedre kapacitetsudnyttelse. Ekspertudvalgets analyser viser, at disse effekter bedst opnås i modeller med en "fladere" priskurve.
- Såfremt priskurven gøres fladere, arbejdes der målrettet på at håndtere de afledte negative fordelingsmæssige konsekvenser gennem kundetyperabatter til fx børn, unge og eventuelt ældre, samt gennem gradvis indfasning af takstændringerne.
- Der sikres en logisk og gennemskuelig sammenhæng mellem priserne for de nye fleksible transportløsninger og takstsystemet i den rutebundne kollektive transport.
- Når de nye, fleksible transportløsninger indgår som first/last-mile, skal billetten til det rutebundne tilbud give adgang til at benytte de nye transportløsninger i de relevante zoner på linje med rutebunden transport. Pendlerkort skal som udgangspunkt give ret til at benytte de fleksible transportløsninger.
- Det skal være mobilitetsvirksomhederne og ikke den enkelte kunde, der har ansvaret for at sikre den laveste pris. Takstsystemet indrettes med et generelt princip om prisloft, så kunderne ikke risikerer at betale for meget som følge af deres produktvalg.
- Der tilbydes fleksible, kommercielle produkter med dynamisk prissætning, som sikrer gode tilbud til kunderne og udnyttelse af kapaciteten. Produkterne tilbydes under hensyntagen til sammenhæng i den kollektive transport og gennemskuelighed i prisfastsættelsen.
- Der arbejdes videre med modeller for ungdomskortet, hvor rabatten på pendlerrejser målrettes rejser til og fra uddannelsen, og at det nuværende såkaldte "frirejseområde" afskaffes til fordel for rabatter til alle unge.
- Der arbejdes med at forhøje den generelle rabat til unge til fx 25 pct. Dette kan inden for de nuværende økonomiske rammer finansieres ved i begrænset omfang at hæve taksterne for andre grupper.



Figur 7: Konceptuel illustration af køb af en billet til en rejse med kollektiv transport.

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

Derfor anbefaler udvalget, at:

- Der fortsat sker en udvikling og ensretning af den digitale platform for Rejsekort/Rejseplan, herunder den nationale MaaS-app, som skal være borgernes entydige digitale indgang til hele det kollektive transportsystem.
- Den nationale MaaS-platform bygges på åbne standarder, fair adgang for tredjepartsaktører og klare retningslinjer for deling og brug af data samt brugerrettigheder. Et stærkt offentligt drevet MaaS-tilbud skal også sikre åben adgang til mobilitet på brugernes præmisser.
- Der sikres kontinuerlig viden om borgernes mobilitetsforhold og best practice i forhold til transportløsninger på tværs af geografier og transportformer. Det forankres ét sted til gavn for hele sektoren, og kan ske i samarbejde med højere uddannelsesinstitutioner.
- Mobilitetsvirksomhederne arbejder målrettet og i fællesskab med innovation under inddragelse af private og kommercielle aktører såvel som repræsentanter for kunderne, så der udvikles, afprøves og skales nye løsninger og viden deles på tværs. Dynamisk og ligeværdig inddragelse af brugernes erfaringer har afgørende betydning for at sikre kundeorienteret forbedring og fornyelse af den kollektive transport.
- Mobilitetsvirksomhederne løbende udvikler kundeservice, fx personlige AI-agenter, der kan assistere borgere med planlægning, køb og afvikling af rejser på tværs af transportløsninger. Tilbuddet skal kunne tilpasse sig brugerens behov, præferencer og transportvaner og proaktivt foreslå de mest hensigtsmæssige løsninger, fx ved ændringer i trafikken.

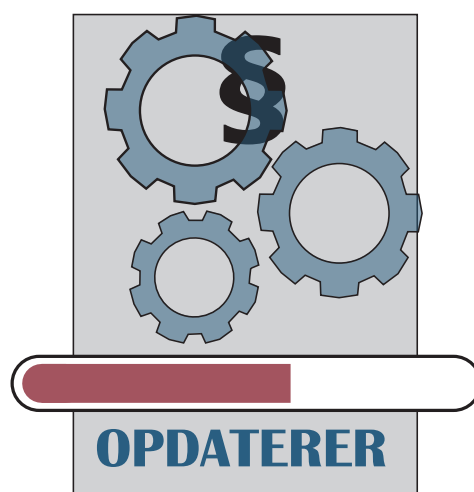


Figur 8: Konceptuel illustration af innovation, data- og vidensdeling.

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

Derfor anbefaler udvalget, at:

- Vilkårene for den statslige finansiering af privatbaner ændres med henblik på at understøtte omstilling fra bane- til bustrafik, hvor det er relevant. Det gælder navnlig, hvor bustrafikken kan bidrage til højere frekvens og/eller flere passagerer med lavere driftsudgifter. Dette kan rummes i alle udvalgets organiseringsmodeller.
- Der skabes rammer, der uanset organiseringsmodel understøtter, at der kommer stærkere forretningsmæssige kompetencer i mobilitetsvirksomhedernes bestyrelser. Hensynet imødekommes bedst i organiseringsmodel 4.
- Der sikres rammer for mobilitetsvirksomhedernes opgavevaretagelse, der fremmer langsigtede, rationelle økonomiske dispositioner. Det gælder fx i forhold til budgetter og lånerammer. Dette kan rummes i alle udvalgets organiseringsmodeller.
- Der i sammenhæng med beslutning om organisering tages stilling til antallet af mobilitetsvirksomheder i Danmark. Beslutningen vil afhænge af den overordnede organiseringsmodel og bero på en afvejning af hensyn til blandt andet kritisk masse til at løfte opgaven, geografiske sammenhænge, rejsemønstre og opland. Mulighederne for at justere antallet af mobilitetsvirksomheder er bedst i organiseringsmodel 2 og 4.
- Mobilitetsvirksomhederne udbygger samarbejdet med transportbranchen med henblik på at fremme innovation, kompetencer og kvalitet, herunder udvikler fælles udbudsparadigmer og ensartede krav til service og køretøjer. Dette kan rummes i alle udvalgets organiseringsmodeller.



Figur 9: Konceptuel illustration af rammevilkår for mobilitetsvirksomhederne.

Udfordringer og perspektiver i den kollektive transport

Den kollektive transport spiller forskellige roller i forskellige geogrfier

Den kollektive transport spiller en væsentlig rolle i at sikre danskernes mobilitetsmuligheder og dermed for sammenhængskraften i Danmark og den enkeltes hverdag. Men der er store forskelle på, hvordan den kollektive transport bruges på tværs af landet, og af hvem. Udfordringerne for land og by er således ikke de samme, ligesom løsningerne for at imødekomme disse ofte vil være forskellige.

I de større byer og i de store transportkorridorer på tværs af landet løfter den kollektive transport en større del af det samlede transportbehov. Her har den kollektive transport en central rolle blandt andet i at flytte de mange pendlere mellem hjem og arbejde og mellem hjem og uddannelse. Det gælder både inde i byerne og til og fra byerne. Samtidig bidrager den kollektive transport særligt i forbindelse med de store byer til at reducere trængsel og miljøbelastning.

På landet og i de mindre byer sikrer kollektiv transport især forbindelsen mellem uddannelse, arbejde og hjem. Det er her skoleelever og unge på ungdomsuddannelse, der fylder mest i de kollektive transportmidler, mens meget pendling og anden transport foregår i bil.

Selvom kundegrundlaget for den kollektive transport dermed alt andet lige er begrænset, er det ud fra både uddannelsespolitiske, socialpolitiske og sundhedspolitiske hensyn afgørende, at der findes et transporttilbud til dem, der ikke har adgang til bil.

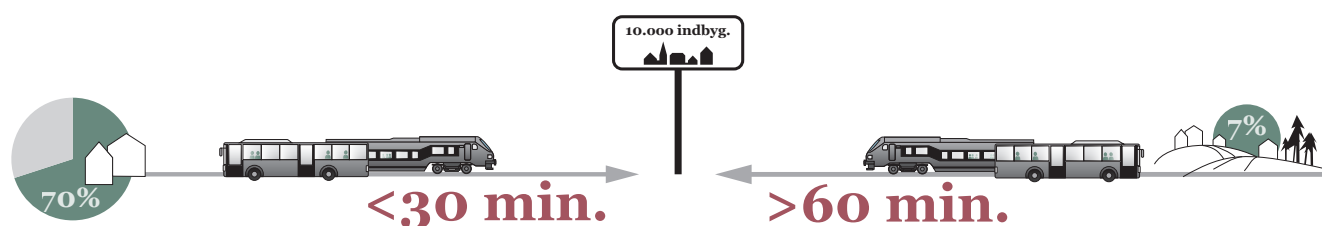
Passagertallene og passagergrundlaget for den kollektive transport har vist en faldende tendens over flere år

Passagertallet i den lokale kollektive transport – især i bustrafikken, men også i privatbanerne – har været faldende i en årrække frem mod coronakrisen i 2020/2021.

I Hovedstaden og de store byer har metro og letbaner til dels erstattet busbetjening, mens en række busruter i resten af landet er blevet enten nedlagt eller har fået nedsat driftsniveauet. Tal fra 2023 og foreløbige tal fra 2024 viser, at antallet af passagerer i den lokale kollektive transport igen er steget efter coronakrisen – men det har stadig ikke nået det tidligere niveau.

Ekspertudvalgets analyser viser, at det ikke er alle i Danmark, der har glæde af busser og tog. I tyndt befolkede områder kan der være langt til traditionel rutebunden kollektiv transport, og antallet af afgang vil ofte være lavt, især om aftenen og i weekender. Det indebærer, at personer, der ikke har andre transportmidler, har begrænsede muligheder for at transportere sig, hvad end der er tale om ture til og fra arbejde eller fritidsture såsom familiebesøg, deltagelse i kulturelle og sociale aktiviteter eller lignende.

Knap 70 pct. af danskerne kunne i 2023 komme til en by på mindst 10.000 indbyggere med kollektiv transport på mindre end 30 minutter på en hverdagsmorgen. Men ca. 850.000 danskere har ikke adgang til kollektiv transport nær boligen, og ca. 180.000 personer har slet ikke adgang til en station eller et stoppested inden for en afstand af 2,8 km.



Figur 10: Rejsetid med kollektiv transport til en by på mindst 10.000 indbyggere.

Samtidig betyder den forventede befolkningsudvikling og udvikling i indkomst mv., at kundegrundlaget for den lokale kollektive transport i de kommende år vil falde yderligere, især i de mindre byer og på landet. Dette skyldes blandt andet, at antallet af børn og unge, som udgør en væsentlig del af passagergrundlaget i disse områder, forventes at falde.

Det er samtidig børn og unge, samt familier, der ikke har en bil til rådighed, der i høj grad er afhængige af, at der findes et kollektivt transporttilbud.

Et faldende kundegrundlag betyder færre indtægter. Med en uændret økonomisk ramme vil det kræve besparelser, dvs. en reduktion af antal afgang eller lukning af ruter. Det vil igen gøre den kollektive transport mindre attraktiv – især i tyndt befolkede områder. Det kan blive en ond spiral.

Udvalgets analyser viser, at de traditionelle rutebundne bus- og togløsninger er svære at tilpasse borgernes forskellige behov i tyndere befolkede områder og områder med spredt beboelse. Derfor er det ikke økonomisk eller klimamæssigt bæredygtigt at fortsætte som hidtil og at løse transportbehovet i tyndere befolkede områder med rutebundne løsninger – så meget desto mindre med det faldende passagergrundlag.

Samtidig bærer trafikken i de store byer og i de store transportkorridorer præg af et stigende bilejerskab og væsentlig øget biltrafik. Flere biler på vejene betyder øget trængsel. Trængslen påvirker ikke blot bilerne, men også busserne, som i stigende grad hænger fast i trængslen, og derfor vil komme langsommere frem. Det skaber et mindre attraktivt tilbud, der samtidigt bliver dyrere at drive grundet færre passagerindtægter og højere driftsomkostninger, hvilket igen kan kræve besparelser på driften. Denne udfordring vil blive øget i takt med, at biltrafikken stiger.



Figur 11: Ca. 180.000 personer har ikke adgang til en station eller et stoppested inden for en afstand af 2,8 km.

Taksterne er svære at gennemskue, og digitaliseringen skal bruges til at optimere i forhold til brugernes behov

De unge er den gruppe, der foretager de fleste af deres ture i den kollektive transport, sammenlignet med resten af befolkningen. En analyse fra 2024 (Transportministeriet) indikerer imidlertid, at de unges brug af den kollektive transport er faldende på tværs af landet. Ifølge en undersøgelse foretaget af Passagerpuls oplever over halvdelen af de unge udfordringer med at benytte den kollektive transport. De unge har især en oplevelse af, at den kollektive transport er (for) dyr. På tværs af geografier synes de unge, at man ikke kan stole på, at bussen eller toget kører til tiden, og mange synes, at den kollektive transport er langsom. Unge uden for de store byer har desuden ofte en oplevelse af, at der mangler et passende transporttilbud til deres behov, og/eller at der er for få afgang.

Ungdomskortet er de unges foretrukne billet målt i antallet af rejser, der foretages på kortet. Alligevel peger flere aktører på, at flere unge kan tiltrækkes til den kollektive transport, hvis Ungdomskortet bliver nemmere at forstå og tilgængelig for flere unge.

En rapport fra Passagerpuls viser, at over halvdelen af brugerne af den kollektive transport mener, at det er svært at gennemskue billetpriserne. Det gælder særligt for nye rejsende eller for brugere af den kollektive transport, når de skal på uvante ture. Med det nye Rejsekort

på app eller DSB's check-ind funktion i appen kan nogle af disse udfordringer blive afhjulpet, fordi prisen bliver beregnet automatisk.

Enkelhed i takstsystemet kan handle om forskellige faktorer: En faktor kan være enkelhed i zonestrukturen i form af færre zoner, fx storzoner med én pris i større byer. En anden faktor kan være antallet af billetprodukter eller salgskanaler. Mange produkter kan endvidere gøre det nemt at tilgodese en bestemt kundesgruppe, men svært for nye eller sjældne brugere at finde den mest fordelagtige pris. Det kan også handle om at sikre, at priserne bliver præsenteret for den rejsende på en overskuelig og let sammenlignelig måde, fx i én app.

Rejsekort & Rejseplan A/S er i gang med at udvikle en national Mobility as a Service-platform (MaaS). Det er en positiv udvikling. Men der er også væsentlige risici. Hvis adgang, data og funktioner kontrolleres centralt, kan det skabe en gnidningsfri og strømlinet brugeroplevelse – men også afhængighed, begrænset valgfrihed og manglende gennemsigtighed. Hvis MaaS-appen bliver en slags offentlig "super-app", der integrerer billettering, delingstjenester, brugerdata og planlægning i ét system, kan det få stor indflydelse på, hvordan vi bevæger os.

Det rejser tre bekymringer, som skal adresseres:

1. Brugeren risikerer at blive sekundær, for når én aktør både driver infrastrukturen, står for innovationen og styrer brugergrænsefladen, kan det skabe incitament til at optimere til fordel for egne transportmidler og systemmål frem for brugerens reelle behov.
2. Der er endvidere risiko for, at konkurrence og innovation begrænses, hvis det bliver svært for nye aktører at integrere deres tjenester på lige vilkår, og innovation kan kvæles af adgangsbarrierer og ugenomsigtige integrationskrav.
3. Endelig kan det blive ugenomsigtigt, hvem der ejer og styrer dataene. Dette kræver bevidst design, governance og løbende kontrol.

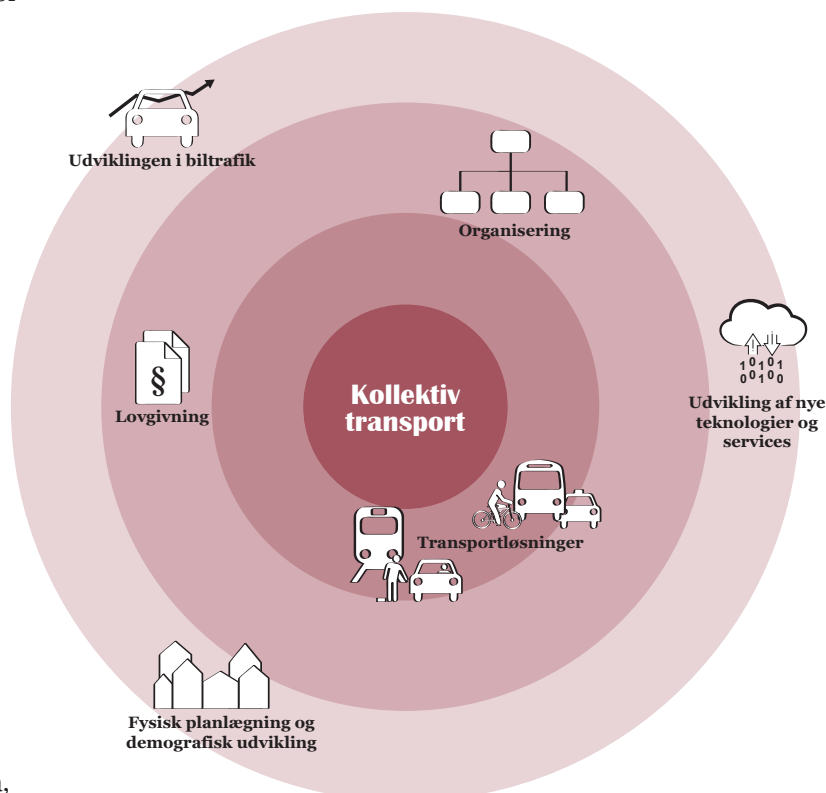
De nuværende rammer begrænser handlemulighederne for at løse udfordringerne

For at fastholde et godt transporttilbud er der behov for at gribe udfordringerne an på en anden måde. Det indebærer også, at pengene i sektoren skal bruges anderledes.

Der er for det første behov for at bringe andre transportløsninger i spil i landdistrikterne og i de mindre byer. Det drejer sig om løsninger, der i højere grad er fleksible og borgerdrevne. For det andet vurderer udvalget, at der skal etableres et strategisk hovednet bestående af de vigtigste tog- og buslinjer. Hovednettet skal fremstå dynamisk, effektivt og tilgængeligt for borgerne og understøtte mobiliteten mellem by og land, ind og ud af samt mellem de store og mellemstore byer. For at fastholde et attraktivt busnet, der ikke hænger fast i trafikken, skal der endelig investeres i busfremkommelighed, og der skal udvikles trygge og tilgængelige knudepunkter, så skiftet mellem transportløsninger bliver en positiv oplevelse.

Den nuværende regulering og organisering af den lokale kollektive transport begrænser imidlertid mulighederne for at gøre brug af og udvikle nye, fleksible transportløsninger. Det hæmmer i betydelig grad udviklingskraften og mulighederne for at få testet nye idéer og løsninger til glæde for kunderne.

Samtidig findes der ikke et formaliseret samarbejde på tværs af de tre myndighedsniveauer stat, regioner og kommuner, der kan understøtte koordination i planlægningen af trafikken, ligesom der er delt ansvar mellem kommuner og regioner i arbejdet med bustrafikken. Det delte ansvar og den manglende formaliserede koordine-



Figur 12: Illustration af rammevilkår og samfundstendenser, der påvirker den kollektive transport.

ring mellem de centrale aktører besværliggør en tværgående og helhedsorienteret planlægning af den kollektive transport. En sådan koordinering er blandt andet en forudsætning for at etablere og udvikle det strategiske hovednet.

De samme udfordringer gør sig gældende i arbejdet med busfremkommelighed og knudepunkter, der i dag sker i et frivilligt samarbejde, hvilket gør det vanskeligt at gennemskue opgavernes placering og håndtering. Risikoen er, at opgaven lander mellem de mange stole, at udviklingen går for langsomt og bliver vilkårlig, og at der dermed ikke skabes et sammenhængende system og tilbud for brugerne.

Derudover begrænser de nuværende økonomiske rammevilkår – herunder etårige bevillinger, begrænsede lånemuligheder og en begrænset anlægsramme i kommuner og regioner – kommuner og regioners mulighed for at foretage større investeringer i den kollektive transport og mulighed for at tænke i fælles robuste løsninger. Den relativt korte planlægningshorisont kan samtidig indebære ”stop-and-go-situationer” i tilrettelæggelsen af bustrafikken, og det mindsker borgernes tillid til, at de har et pålideligt transporttilbud.

Perspektiver for den kollektive transport

Udvalget vurderer, at man ved at justere organisering og rammevilkår vil kunne skabe rum og incitamenter hos de relevante aktører til at forbedre det samlede kollektive transporttilbud. Dette er afspejlet i udvalgets anbefalinger. Samtidig giver den generelle samfundsudvikling også en række muligheder.

Den teknologiske udvikling giver allerede nu – men i endnu højere grad på længere sigt – mulighed for at skabe et bedre og mere tilgængeligt kollektivt transporttilbud.

Med Mobility as a Services (MaaS) kan en kollektiv rejse bestående af enkeltstående ture med forskellige transportløsninger præsenteres som en samlet rejse og dermed være med til at sikre en sammenhængende kundeoplevelse af alt fra planlægning til betaling. Tilbudene vil fremstå samlet og overskueligt for den enkelte borger. Sektoren er i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S i gang med arbejdet med at etablere en MaaS-app. Hvor MaaS-appen kan udstille de forskellige transportløsninger udadtil, så den rejsende nemt kan planlægge den samlede rejse, kan der også være perspektiver i parallelt at sikre et bagvedliggende system, der for den konkrete rejse kan finde den optimale løsning set ud fra et driftsperspektiv (færrest mulige driftsomkostninger) baseret på hvilke udbydere, der er til rådighed. Det kan bidrage til at sikre, at de økonomiske rammer bruges bedst muligt.

Den øgede automatisering af køretøjer vil endvidere forventeligt skabe muligheder for en produktivitetsgevinst og et effektiviseringspotentiale, der sammen med elektrificering vil gøre det billigere at drive bustrafik. Chaufførlønningerne udgør typisk mellem halvdelen og to tredjedele af omkostningerne. Besparelsen herved vil kunne udmøntes i eksempelvis lavere takster, højere

frekvens og/eller større fladedækning ved at tilbyde nye fleksible løsninger. Den nuværende organisering, hvor trafikselskaberne indkøber bustrafik fra private busoperatører, understøtter konkurrence på pris og fremmer udnyttelsen af nye teknologier, herunder automatiserede køretøjer.

Samtidig er der perspektiver i en systematisk tilgang til at afprøve netop ny teknologi og nye løsninger via forsøgsordninger og en standardiseret måde til at indsamle og arbejde med data på. En effektiv deling af data, viden og erfaringer kan fokusere arbejdet i sektoren og understøtte udviklingen af bedre produkter og økonomisk effektivitet. Det handler om hele tiden at udvikle med udgangspunkt i ”bedste praksis” samt at have et aktivt samspil mellem kunder og mobilitetsvirksomheder.

Den stigende bilpark giver bedre mobilitet til den enkelte, men den udgør mange steder samtidig en udfordring, fordi trængslen stiger. For den kollektive transport indebærer denne udvikling samtidig lavere kundegrundlag og højere rejsetid. Men flere biler kan også åbne for en bredere øget mobilitet, såfremt kapaciteten i bilerne udnyttes bedre. Der sidder gennemsnitligt under to personer i bilen, og der er således en stor udnyttet kapacitet på vejene. Hvis flere vælger at køre sammen – enten privat eller som en del af den kollektive transport – udnyttes bilparken og pladsen på vejene bedre. Samtidig vil det øge mobiliteten, fordi flere får mulighed for transport.

Endelig vurderer udvalget, at de ressourcer, der er til rådighed for den kollektive transport, på en række punkter kan udnyttes bedre.

Omprioriteringer kan blandt andet omfatte, at busruter med lavt passagertal omstilles til nye fleksible transportløsninger. Der kan også være tale om, at dyre privatbanetilbud lukkes og erstattes med billigere busser med høj drift. Sådanne prioriteringer kan give nye perspektiver og muligheder for at optimere anvendelsen af ressourcerne og give borgerne et bedre samlet kollektivt transporttilbud, herunder på det strategiske hovednet, idet det nogle steder kan betyde, at lavfrekvent banedrift kan erstattes med højfrekvent busdrift. Dette skal også ses i lyset af, at privatbanerne i de kommende år står over for store investeringsbehov, herunder blandt andet som følge af generelt vedligeholdelsesbehov og øgede omkostninger som følge af klimaeffekter.

Samtidig kan en sammentænkning af den visiterede og den åbne flextrafik skabe synergier i planlægningen og muligheder for en mere omkostningseffektiv tilrettelæggelse af trafikken, såfremt den visiterede borger ikke er visiteret til kørsel med særlige vilkår.

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.



Figur 13: Illustration af kollektiv transport.

Resultater af de tre faser

I det følgende gennemgås de løsningsmodeller mv., som udvalget har fremlagt i de enkelte faser.

Transportløsninger til at imødegå udfordringer i den kollektive transport

Ekspertudvalget har i sin første delrapport (maj 2024) peget på, at de rutebundne løsninger som bus og tog har den fordel, at de som regel har stor kapacitet og en fast køreplan, der gør, at man kan planlægge efter dem. Det er en fordel i de områder, hvor rejsestrømmene er koncentreret, og hvor der eventuelt er potentiale for større passagergrundlag.

Et godt kollektivt transporttilbud forudsætter, at der fortsat er et hovednet af tog- og buslinjer, som understøtter mobiliteten mellem by og land, og som kan betjene byerne. Det er derimod vanskeligere at indrette de traditionelle rutebundne løsninger, så de reelt er relevante i forhold til borgernes forskellige behov i tyndere befolkede områder og områder med spredt beboelse.

På baggrund af gennemgang af erfaringer fra udlandet samt dialog med brugerne og udbydere af transportløsninger, vurderer udvalget, at der primært i forhold til landdistrikterne særligt kan være perspektiver i følgende løsninger i det samlede "mobilitetskatalog":

- *Fleksible behovsstyrede løsninger, herunder fx bus på bestilling*
Transportløsninger, der tilbydes fleksibelt og kører direkte i områder med spredt beboelse, giver mulighed for bedre at ramme rejsemålet og forkorte rejsetiden.
- *Lempeligere rammer for privat betalt kørsel*
Ændrede rammer kan give et incitament til, at flere stiller deres private bil til rådighed og er villige til at medtage andre med et transportbehov.
- *Muligheder for at anvende samkørsel som del af den kollektive transport*
Vil kunne give mobilitetsvirksomhederne mulighed for at inddrage eksisterende bilkapacitet på vejene i tilrettelæggelsen af den kollektive transport.

- *Systematisk fokus på udvikling af knudepunkter (hubs) og opkoblinger på det strategiske hovednet*
Kombinerede rejser vil kunne lettes, og flere vil kunne få mere gavn af hovednettet, der samtidig vil kunne få et større passagergrundlag.
- *Bedre rammer for borgerdrevne løsninger, herunder frivilligbusser*
Der vil kunne skabes bedre muligheder for, at lokalsamfund understøtter eget transportbehov.
- *Øget udbredelse af delecykler og deleløbehjul*
Vil, foruden at være en løsning i de store byer, kunne fungere som supplerende transportløsning i områder med længere til stationer og stoppesteder.
- *Strategisk fokus på busfremkommelighed i mellemstore og store byer*
Øget effektivitet og punktlighed vil kunne øge attraktiviteten af kollektiv transport.

I *Baggrund* (fra s. 28) er transportløsningerne analyseret videre, og derunder er beskrevet tværgående temaer, som udvalget i fase 1 har vurderet relevant at belyse yderligere.

Udvalget understreger betydningen af at se transporttilbuddene mellem forskellige geografier som et sammenhængende system, med udgangspunkt i brugernes behov. Eksempelvis har skoleelever brug for at kunne komme til og fra skole samt til fritidsaktiviteter med kollektiv transport. Ældre mennesker har ofte behov for transporttilbud tæt på deres bopæl, så her vil være behov for fladedækning.

Modeller for takstsystemer

Ekspertudvalget har i sin tredje delrapport fra juni 2025 (vedrørende fase 2) præsenteret fire takstmodeller, der alle øger den kollektive transports markedsandel uden at øge tilskudsbehovet på lang sigt. Modellerne er blandt andet opstillet på baggrund af ekspertudvalgets afdækning af økonomien i den kollektive transport, kommissoriets pejlemærker for takstsystemet og en række centrale hensyn, som udvalget finder, at takstsystemet bør tilstræbes at leve op til.

Alle takstmodellerne indeholder en billetproduksanering, der indebærer, at:

- Enkeltbilletter og rejsekort lægges sammen til 'enkeltrejser'
- Der indføres ens pensionistrabat på 25 pct. på enkeltrejser i hele Danmark
- Off peak-rabat på 20 pct. ydes uanset geografi, kundetype og transportmiddel, men afskaffes på hverdage mellem kl. 11 og 13
- Der indføres tilbud om prisloft (capping); (pendlerkort bevares)

De fire præsenterede takstmodeller er:

Takstmodel 1. En fladere priskurve i den nuværende zonestruktur

Det nuværende zonesystem bevares. Prisen på lange rejser sænkes. Prisen på 2-zoners rejser hæves med 25 pct. for at opnå provenuneutralitet.

Takstmodel 2. Syv storzoner

Antallet af zoner reduceres fra de nuværende knap 1.000 zoner til syv store zoner. Prisen hæves på de korteste

rejser og sænkes på de lange rejser. Priserne harmoneres i Øst- og Vestdanmark, og som følge heraf afskaffes mængderabat og metrotillæg.

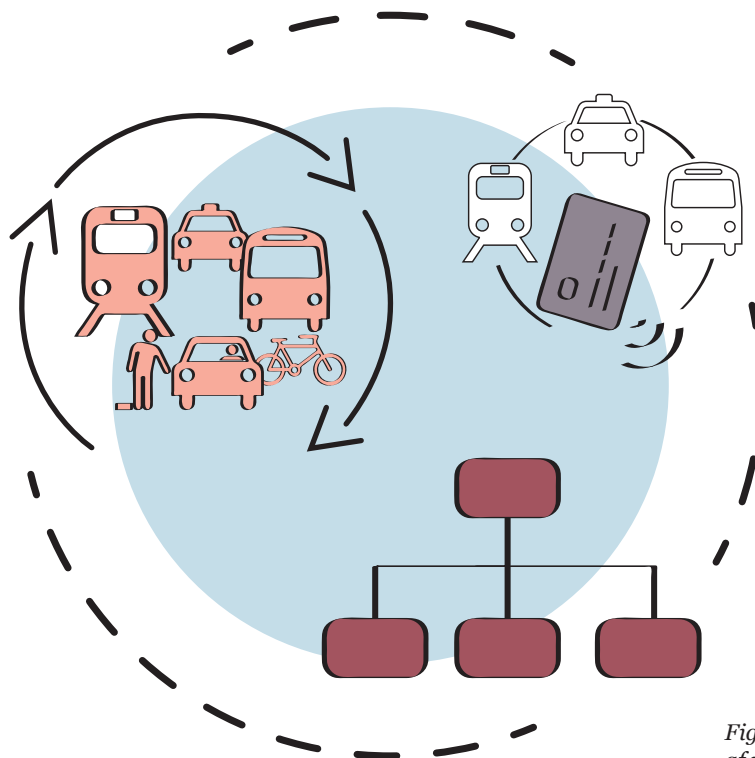
Takstmodel 3. Dynamiske zoner

Der findes ikke et zonekort. For hver enkeltrejse optegnes et gyldighedsområde som en cirkel omkring start- og slutpunkt. Der er fem prisniveauer. Priserne harmoneres i Øst- og Vestdanmark, og som følge heraf afskaffes mængderabat og metrotillæg.

Takstmodel 4. En storbyzone i hovedstadsområdet

Hovedstadsområdet samles i én stor zone, hvorved prisen hæves på de korteste rejser og sænkes på de lange rejser. Metrotillægget afskaffes. Uden for storbyzonen bevares det nuværende zonesystem og de nuværende priskurver.

Resultaterne af modelberegningerne er opgjort på passagereffekter, kundekonsekvenser, samfundsøkonomiske effekter og fordelingsmæssige effekter. På baggrund af disse objektive parametre har udvalget vurderet modeller op mod kommissoriets pejlemærker og udvalgets centrale hensyn for takstsystemer. Udvalget har endvidere gjort en række overvejelser om, hvordan taksterne kan se ud for unge og for de nye fleksible transportløsninger, som udvalget har peget på, herunder i forhold til de fire takstmodeller.



Figur 14: Konceptuel illustration af udvalgets tre faser.

Modeller for organiseringen af den kollektive transport

Ekspertudvalget har i sin anden delrapport fra januar 2025 (vedrørende fase 3) arbejdet med at opstille nye organiseringsmodeller for den lokale kollektive transport (dvs. kollektiv transport der pt. varetages i regi af de regionale trafikselskaber) for at skitsere et mulighedsrum for organiseringen. Modellerne tager udgangspunkt i de tre forvaltningsniveauer i Danmark – stat, regioner og kommuner.

På baggrund af den bundne opgave som ekspertudvalget er blevet tildelt og det faglige grundlag, har ekspertudvalget opstillet fire modeller:

Model 1. Trafikselskaber med trafikopgaver for kommuner og regioner

Modellens grundstruktur tager udgangspunkt i den nuværende organisering. I modellen forudsættes dog, at der sker en række regulatoriske tilpasninger med henblik på at håndtere nogle af de svagheder, som udvalget har afdækket.

Model 2. Kommunalt og statsligt ansvar for lokal kollektiv transport

Modellens grundstruktur tager udgangspunkt i den nuværende organisering med trafikselskaber, dog således, at regionerne ikke længere har en rolle i den kollektive transport, hvorved det alene er kommunerne, der er stiftere/ejere af trafikselskaberne, og det er hovedsageligt kommunerne, som trafikselskaberne løser opgaver for. Staten overtager en række af regionernes opgaver vedrørende regional busstrafik og privatbaner, herunder arbejdet med at sikre det strategiske hovednet.

Model 3. Regionalt ansvar for lokal kollektiv transport

Modellen tager som udgangspunkt, at kommunerne ikke længere har en rolle i den kollektive transport. Regionerne får ansvaret for alle opgaver i den lokale kollektive transport – dvs. både kommunernes ansvar og de nuværende regionale opgaver. Regionerne står for at planlægge, udvikle og udbyde al lokal, kommunal og regional kollektiv transport og står for de kundeventede aktiviteter mv.

Model 4. Mobilitetsselskaber

Modellen indebærer, at der oprettes et antal selvstændige offentlige virksomheder – nye mobilitetsselskaber. I modellen samles beslutninger, finansiering (via tilskud) og planlægning af al den lokale kollektive transport i et antal nye myndigheder – mobilitetsselskaberne. Mobilitetsselskaberne får alle opgaver i den lokale kollektive transport – de får trafikselskabernes opgaver, og de overtager kommunernes og regionernes beslutningsansvar og opgaver. Det overordnede serviceniveau for den kollektive transport fastlægges ved drøftelser med staten om tilskuddet til mobilitetsselskaberne.

Udvalget har på baggrund af arbejdet under fase 3 opstillet en række kriterier, som udvalget vurderer er vigtige for at imødekomme udfordringerne i dag og skabe en robust og fremtidssikret organisering af den lokale kollektive transport. Modellerne adresserer de udfordringer, som den kollektive transport står overfor, i forskelligt omfang og på forskellige måder. Det indebærer, at visse udfordringer håndteres bedre i nogle modeller end i andre – med andre ord har modellerne hver deres både stærke og svage sider, der kan vægtes og prioriteres.



Inddragelse af eksterne

Inddragelse af eksterne aktører, herunder interessenter, organisationer og brugere, har været et væsentligt element i udvalgets arbejde med de tre delrapporter.

Et første element i dette var afholdelse af en endags workshop med brugerne af den kollektive transport under arbejdet med fase 1, som er afrapporteret i maj 2024. Formålet med dagen var for ekspertudvalget at blive oplyst og inspireret af udenlandske oplægsholdere, at inddrage organisationer og interessenter, der repræsenterer brugerne af den kollektive transport, samt at vidensdele om mulige fremtidige transportløsninger. Et andet element var et dialogmøde med inddragelse af repræsentanter fra transportsektoren (trafikvirksomheder, udbydere, operatører og øvrige repræsentanter). Rejsekort & Rejseplan A/S har endvidere præsenteret udvalget for planerne med en MaaS-app. Derudover er udvalget i løbet af fase 1 blevet præsenteret for en række digitale løsninger og nye mobilitetskoncepter.

Under arbejdet med fase 2 om takster og økonomi, som er afrapporteret i juni 2025, har ekspertudvalget afholdt endnu et dialogmøde med sektoren. Formålet var både at blive klogere på udenlandske erfaringer om takststrukturer samt at inddrage og vidensdele med de danske trafikvirksomheder og interessenter, der arbejder med takststrukturer i Danmark. Formålet var desuden at få en bedre forståelse af udfordringerne ved det nuværende takstsystem blandt andet i forhold til gennemsigelighed og enkelhed. Netop udfordringerne ved det nuværende takstsystem og forslag til nye løsninger har IDA også

fremlagt på et møde med formanden. Derudover har udvalget under arbejdet med fase 2 inddraget ældre og de unge med et fokus på, hvilke væsentlige perspektiver udvalget skulle have for øje ved fx ændringer i taksterne i den kollektive transport, og hvilke udfordringer og ideer til pris- og billetsystemet, de unge har. I den forbindelse besøgte udvalget forskellige ungdomsuddannelser på Campus Køge. Derudover har ekspertudvalget haft besøg af professor og leder af Transportdivisionen i DTU Management Otto Anker Nielsen, som holdt et oplæg om blandt andet Skånetrafiken.

Ekspertudvalget har under arbejdet med fase 3, der er afrapporteret i januar 2025, modtaget bidrag fra en række organisationer og aktører om den nuværende organisering af den kollektive transport og om andre mulige organiseringsmodeller. Ekspertudvalgets formand har på baggrund af henvendelser fra organisationer og myndigheder holdt møder med Danske Regioner, Dansk Industri, KL og Aarhus Kommune om organisering og perspektiverne for kollektiv transport. Der er i forbindelse med arbejdet endvidere indhentet internationale erfaringer ligesom under arbejdet med fase 1 og fase 2.

Fælles for de tre faser er, at en digital postkasse (mobilitetsidéer@trm.dk) har været anvendt til at modtage idéer og forslag til konkrete initiativer mv. fra blandt andet borgere, virksomheder og organisationer. En opsummering af disse ideer og forslag indgår som bilag til de tre delrapporter fra udvalget.

Baggrund

Analyse af transportløsninger og tværgående temaer

Ekspertudvalget har i første delrapport (maj 2024) skrevet, at udvalget *”vil arbejde videre med transportløsningerne i udvalgsarbejdets fase 2 og 3.”*

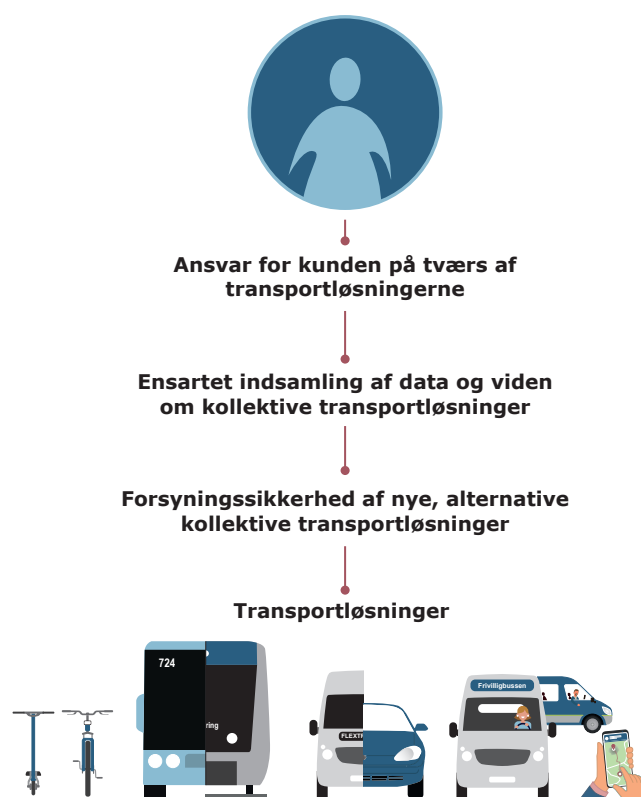
De syv transportløsninger i mobilitetskataloget, der blev præsenteret med særlige perspektiver for landdistrikterne, er:

1. Fleksible behovsstyrede løsninger, herunder bus på bestilling
2. Privat betalt kørsel – lempelse af begrænsningerne ved samkørsel og lempeligere rammer for taxikørsel
3. Samkørsel som del af den kollektive transport
4. Systematisk fokus på udvikling af knudepunkter (hubs) og opkoblinger på et strategisk hovednet
5. Borgerdrevne løsninger/frivilligbusser
6. Øget udbredelse af delecykler og -løbehjul
7. Strategisk fokus på busfremkommelighed i mellemstore og store byer

I analysen af de enkelte transportløsninger er der brugt benævnelsen mobilitetsvirksomhed for den enhed, der skal være ansvarlig for den enkelte fleksible transportløsning. Denne terminologi er valgt, fordi den kan rumme de fire forskellige organiseringsmodeller, som udvalget har opstillet i anden delrapport (januar 2025).

Løsningerne er belyst som enkeltstående transportløsninger for at belyse de specifikke potentialer og problemstillinger, der er ved hver enkelt transportløsning. Der kan være et stort potentiale – og en større mobilitetseffekt – ved at sammentænke transportløsningerne. Dette er både i forhold til forsyningssikkerhed, ensartet indsamling af data og viden om transportløsningerne og særligt i forhold til ansvaret for kunden på tværs af transportløsningerne. De tværgående temaer belyses nærmere fra side 48.

Økonomien for de enkelte transportløsninger er belyst i kapitel 9 i udvalgets tredje delrapport (juni 2025).



Figur 15: Illustration af de tværgående temaer.

Fleksible behovsstyrede løsninger, herunder bus på bestilling

Fleksible behovsstyrede transportløsninger er en bred betegnelse for mobilitetsvirksomhedernes kollektive transporttilbud, der kører på bestilling fra borgere. Det vil sige uden en fast køreplan og et tilbud, der alene kører, når der er en konkret efterspørgsel, og som udgangspunkt inden for fast definerede tidsrum på dagen, fx mellem kl. 06.00 og kl. 24.

Eksempler på behovsstyrede transporttilbud er flextur (kørselstilbud mellem to adresser) og plustur (kørselstilbud mellem et knudepunkt og en adresse). Disse tilbud findes i dag i langt de fleste af landets kommuner. Flextur og plustur kan også kombineres med fast rute-drift, således at der er fast rutedrift i spidsbelastningsperioder og flextur eller plustur på andre tidspunkter. Kørselstilbud, der bestilles mellem to stoppesteder (i det følgende "bus på bestilling"), kombinerer fleksibiliteten i flextrafikken med genkendeligheden af den traditionelle rutekørsel i form af konkrete stoppesteder, der dog ikke ligger på en rute, men i et "busstoppestedsnet".

Der kan med tiden udvikles nye, fleksible behovsstyrede løsninger, men her er der særlig fokus på bus på bestilling, da den løsning er kendt i sektoren, om end den ikke er udbredt, og udvalget ser et potentiale i at udbrede denne løsning yderligere.

Bus på bestilling er mindre busser, der kun kører, når en borger bestiller en konkret tur. Borgerne bestiller kørsel mellem to stoppesteder i en app (eller telefonisk, hvis dette foretrækkes), hvorefter der planlægges kørsel. Der kan være kørsel med andre borgere, der rejser i samme retning, ud fra en optimering af ruten. Busserne kører en (direkte) rute mellem de "bestilte" stoppesteder i det givne område af busstoppestedsnettet. Jo flere der er med – jo flere bestilte ture – desto mere omvejskørsel. Jo færre der er med - desto mere direkte kan bussen køre. Bussen kører således ikke rundt uden passagerer, og ofte vil der være kortere rejsetid, hvilket er en fordel for bl.a. skoleelever i forhold traditionel skolebuskørsel.

Bus på bestilling kan således fx erstatte eksisterende ruter med lavt passagergrundlag eller udvide kollektiv transport i områder, der ikke har dækning. En mulighed er også, at bus på bestilling kan indføres delvist i områ-



Figur 16: Konceptuel illustration af en bus på bestilling.

der om aftenen og i weekenden med lavt passagergrundlag, også i mindre byområder.

Ligesom en køreplan oplister bussens stoppesteder, skal appen, hvorigennem turen bestilles, vise stoppestedsnettet i det givne serviceområde, således at borgeren kan se, hvilke stop der kan rejses imellem. Det vil være naturligt, at mobilitetsvirksomheden tænker appen til bestilling af nærbussen sammen med Flextrafik-appen og den kommende nationale MaaS-app. Tilsvarende vil det være naturligt, at kundebetjening tænkes sammen med kundebetjeningen i den øvrige kollektive transport.

Det er særligt relevant ved disse fleksible løsninger, at de rejsende i appen kan se reeltidskørslen, ventetiden og prisen for turen, fordi tilbuddet ikke følger en køreplan eller en kendt rute.

Betalingen kan med fordel foregå med almindelige billetprodukter anvendt i den kollektive transport i øvrigt i dag.

Bus på bestilling vil kunne ske inden for et på forhånd defineret tidsrum på samme måde som en almindelig køreplan for rutebunden buskørsel. Det specifikke tidsrum for at benytte bus på bestilling i hverdage og weekender vil afhænge af de lokale behov.

Potentialet

Bus på bestilling er en løsning, der er bedst på kortere strækninger, hvor løsningen giver mulighed for opkobling til det strategiske hovednet. Koblet til den rutebundne transport på strategisk udvalgte knudepunkter kan bus på bestilling give større geografisk dækning.

Bus på bestilling kan erstatte rutebunden bustrafik i områder eller tidsrum, hvor efterspørgslen er begrænset. Bus på bestilling kan ligeledes delvist erstatte flextur og plustur i områder, hvor det vurderes, at befolkningsgrundlaget og byplanlægningen gør det mere hensigtsmæssigt at udbyde løsninger med højere kapacitet end de køretøjer, der anvendes til flex- og plustur, og hvor der eksempelvis er visse destinationer, der kan tiltrække flere rejsende.

Det fremgår af Trafikselskaberne i Danmarks (TiD) udspil *Styrk mobiliteten i landområderne* (2024)¹, at bus på bestilling forventes at erstatte mange flexture, hvilket ”vil give kommunerne bedre mulighed for at styre økonomien”.

Bus på bestilling har et potentiale til at dække et større geografisk område end rutebunden kollektiv trafikbetjening uden for byerne, og er således i højere grad fladedækkende, hvilket er særligt relevant i netop områder med mere spredt passagergrundlag. Bus på bestilling har ligeledes et potentiale i byer, hvor passagergrundlaget ikke er så stort, og kan her fungere i stedet for bybusser.

¹ [Styrk mobiliteten i landområderne, TiD](#)

Fleksible behovsstyrede løsninger i Danmark i dag

Erfaringerne med bus på bestilling i Danmark er begrænsede. Dette indebærer, at der ikke er stor, dokumenteret viden om de langsigtede resultater og effekter i forhold til fx passagergrundlag, driftsøkonomi, kundetilfredshed mv. Nyere forskning med løsningen viser imidlertid gode takter.

I foråret 2024 har Movia opstartet et forsøg med bus på bestilling i Haslev, kaldet nærbus. En overvejende del af kunderne mener, at nærbussen i Haslev giver bedre kollektiv transport end rutebusser, *jf. boks 1*.

Boks 1. Nærbus i Haslev

Nærbus-projektet i Haslev i Faxe Kommune indebærer, at oprindeligt tre busruter er nedlagt og erstattet med bus på bestilling i en periode på to år.

Fra medio januar 2025 er kørslen udvidet til også at omfatte al skolebuskørsel i Haslev (til tre skoler), og har delvist erstattet yderligere to busruter. For disse to (tidligere) busruter gælder, at bussen om morgenen fortsat kører en fast rute, men om eftermiddagen kører den som bus på bestilling, så den kan tilpasses det enkelte skolebarns behov.

Borgerne bestiller turen via en app, og betaler med almindelig rejsehjemmel/skolekort til samme pris som før.

På Trafikdage i Aalborg i august 2024 præsenterede Movia de første erfaringer med Nærbus i Faxe Kommune. Projektet havde på daværende tidspunkt kørt i fem måneder og erfaringerne var gode, idet 93 pct. af brugerne er meget tilfredse eller tilfredse med tilbuddet. Antallet af passagerer var fastholdt på cirka 100 passagerer per dag, der kørte med de tidligere nu nedlagte tre busruter. Man har hos Movia dog konstateret, at der er kommet flere yngre passagerer til, mens de ældre er mere forbeholdne, hvorfor der er sket et skift i aldersgrupperne. Movia vil som følge deraf lave en indsats sammen med ældreforeningerne for at få flere ældre borgere til at benytte sig af bussen.

Kilde: Nærbus i Haslev, Movia

I Sydtrafik findes syv områder med bus på bestilling, som skal bestilles en time før afgang, og i Midttrafik findes flexbus, som er afgang i køreplanen, der kun kører, når nogen bestiller dem, *jf. boks 2*.

Boks 2. Flexbus i Midttrafik

Flexbus, der er bus på bestilling, er udbredt i hele Region Midtjylland, og der er en eller flere flexbusafgange på 86 af Midttrafiks ruter, hvoraf 18 er rene flexbusruter. Flexbus havde i 2023 ca. 27.000 ture, hvoraf 70 pct. blev bestilt via Rejseplanen.dk og 30 pct. bestilt telefonisk.

Med flexbus bliver kunden kørt i bil fra det stoppested, turen bestilles fra, til det stoppested turen bestilles til. Turen skal bestilles senest en time før afgang. Bilen følger ikke bussens normale rute, og der kan være andre kunder med i bilen, hvorfor turen kan blive lidt længere. Kunden betaler altid kun for den direkte tur, og kan blive hentet op til 15 minutter efter det tidspunkt, kunden får oplyst.

Ved at bruge flextrafikkens vogne opnås der fuld synergi mellem de forskellige kørselsordninger i flextrafikken og omfanget af chauffører, der sidder "standby", kan reduceres sammenholdt med mere isolerede behovsstyrede tilbud, hvor et antal vogne og chauffører er udpeget til at dække et bestemt område eller en bestemt transportopgave.

Kilde: Midttrafik

Regeringen fremlagde i august 2024 sit landdistriktsudspil om Danmark i Balance, og i kølvandet heraf er den første pulje til behovsstyret transport i landdistrikter blevet uddelt i februar 2025, *jf. boks 3*.

Boks 3. Udmøntning af regeringens landdistriktsudspil – pulje til behovsstyret kollektiv transport i landdistrikter

Tre af ansøgerne til puljen opfyldte kriterierne til at modtage midler fra puljen:

- Nordjyllands Trafikselskab, 10,8 millioner kroner til at teste en ny platform for bus på bestilling i Løkken/Vrå-området og ved Nibe. I dag kører tre telebusser i Løkken-Vrå og fire i Nibe, med 1-3 afgange morgen og eftermiddag, tilpasset skolernes ringetider. Konceptet testes i de to landdistrikter, hvor man bestiller kørsel via app eller telefon, og buschaufføren får tilrettelagt den mest effektive rute, baseret på behovet. Projektperioden løber over 4 år.
- Midttrafik, 3,7 millioner kroner til bus på bestilling i Syddjurs Kommune. Projektets formål er at udvikle det eksisterende koncept Flexbus til et mere attraktivt tilbud for passagererne i Syddjurs Kommune. Projektet tester blandt andet øget frekvens, reduceret bestillingstid og forskellige forenklinger i bestillingen. Samtidig afprøves nye former for kommunikation af de behovsstyrede løsninger i kommunen, som gerne skulle føre til et dybere kendskab til produkterne, og hvordan de bruges, hos langt flere borgere. Projektperioden løber over 2 år.
- Trafikselskabet Movia, 5,5 millioner kroner til udvidelse af pilotforsøg i Haslev i Faxe Kommune, så nærbussen også kan køre om søndagen. Projektets formål er at forlænge pilotforsøget med nærbuss i Faxe Kommune, hvor driftsperioden endvidere bliver udvidet

Transportløsning:

Fleksible behovsstyrede løsninger, herunder bus på bestilling

til også at inkludere søndage. Movia ønsker at teste, om nærbusservice kan driftes i stor skala, og med en driftsøkonomi på niveau med rutebunden betjening. Projektperioden løber over 3 år.

Kilde: Transportministeriet, [Stor interesse om støtte til behovsstyrede busser](#)

trakt med mobilitetsvirksomheden efter udbud, kræver ikke umiddelbart regulatoriske ændringer.

Udvalget vurderer dog, at det er hensigtsmæssigt at have en mere åben lovgivning vedrørende fleksible behovsstyrede løsninger for at sikre et mulighedsrum, hvor der i fremtiden kan udvikles nye kørselstilbud under samme begreb. Det kan i den forbindelse overvejes at løsne de lovgivningsmæssige krav til rutekørselsbegrebet med henblik på at give mobilitetsvirksomhederne bredere mulighed for at implementere nye fleksible busløsninger generelt.

Udfordringer

Tryghed på rejsen

Trygheden på rejsen med bus på bestilling vurderes i alt væsentlighed at svare til trygheden ved rutebunden kollektiv transport.

Forsyningssikkerhed

Forsyningssikkerheden for bus på bestilling er som udgangspunkt lig den for rutebusserne.

Borgerne skal kunne stole på den app, hvor de bestiller bussen. Det skal være muligt at kunne følge den bus, man har booket, og i tilfælde af uregelmæssigheder skal det fremgå af appen.

Organisatoriske barrierer

Hvis bus på bestilling skal være succesfuldt som en udbredt transportløsning i landdistrikter, kræver det et samarbejde mellem de relevante lokale myndigheder og lokalbefolkningen i relation til at fastlægge stoppestedsnettet.

Bus på bestilling vil kunne håndteres i de fire organiseringsmodeller som udvalget har skitseret i anden delrapport (januar 2025), idet det i alle tilfælde vil være mobilitetsvirksomheden, der vil skulle indgå aftaler med vognmænd om kontraktbetalingen for at køre bus i et givent område i et bestemt tidsrum.

Lovgivningsmæssige barrierer

Fleksible behovsstyrede transportløsninger, som bus på bestilling hvor transporten leveres af vognmænd på kon-

Privat betalt kørsel

Persontransport af medtrafikanter i personbiler sker i dag som samkørsel i privat regi eller med fremmede via fx en samkørselsplatform. Persontransport i biler sker ydermere i taxierhvervet. Denne type kørsel er reguleret i taxiloven.

Med privat betalt kørsel, hvor en privat borger (chauffør) kører en anden borger (passager) fra én adresse til en anden i sin egen privatbil, er det muligt at skabe mere privat mobilitet. Privat betalt kørsel adskiller sig fra almindelig privat samkørsel ved, at chaufføren ikke nødvendigvis har et transportbehov, men alene kører af hensyn til en anden/andre borgere.

Løsningen, der er bestillingsdrevet, styrker eller udbreder således ikke i sig selv den kollektive transport, da det er privat transport, men kan styrke mobiliteten i det geografiske område, som et tilbud måtte være afgrænset til.

Løsningen kan konkret indrettes således, at en borger, der ønsker transport fra én adresse til en anden, kan bestille en tur på fx en app. En anden borger i samme lokalområde vil så i appen kunne tilbyde at køre turen.

Potentialet

Løsningens potentiale ligger i at aktivere beboere med bil i landområder til at køre andre, der har et transportbehov, mod betaling. På den måde får flere mulighed for transport i disse områder.

Det fremgår af ekspertudvalgets første delrapport (maj 2024), at i landdistrikter og i de mindste byer har 89-95 pct. af husstandene en bil til rådighed. Det fremgår endvidere, at rådigheden over en bil stiger, når by størrelsen falder. Privat betalt kørsel er mest relevant i landdistrikter, hvor der ikke er – eller kun i meget begrænset omfang – er taxibetjening. Det er også i disse områder, hvor bilrådigheden er størst.

Siden 1. januar 2024 har landets kommuner kunne søge om undtagelse fra taxiloven på alle ikke bro- eller landfaste øer undtagen Bornholm, så det bliver muligt for borgerne at tilbyde andre privat betalt kørsel. Ordningen er for nuværende gældende på 11 småøer.

Privat betalt kørsel er primært egnet til kørsel til fritidsaktiviteter eller ærinder samt spontane ture mv., og er ikke egnet som fast kørsel til fx skole og arbejde.



Figur 17: Konceptuel illustration af privat betalt kørsel.

Udfordringer

Tryghed på rejsen

For nogle rejsende kan det føles utrygt at sætte sig ind i en privatbil og køre med en chauffør, man ikke kender. Derfor er der på flere samkørselsplatforme mulighed for at bedømme en samkørselstur med en given chauffør og passager. Bedømmelserne skal være med til at tegne et billede af personen, som enten udbyder en tur, eller ønsker at køre med. Trygheden skal således gå begge veje, hvormed der også skal stilles krav til nogle oplysninger eller verificering af passagerer, der opretter sig på platformen. Det gælder også i andre lande, hvor samkørsel eller lignende ordninger med privat betalt kørsel findes i dag.

Trygheden kan også styrkes, hvis den aftalte rute kan spores med GPS-registrering i real tid på appen, hvor aftalen fremgår. Derudover kan der stilles krav om, at det kun er bilejere, der ikke er dømt for personfarlig kriminalitet og har børneattest, som kan få adgang til at oprette sig i kørselsplatformen.

Lovgivningsmæssige barrierer

Privat kørsel mod betaling kræver ændringer i taxilovgivningen og skattelovgivningen.

Der vil antagelig skulle stilles krav om, at betaling skal ske i en app, således at denne kan bruges til indberetning til Skat.

Endvidere skal det område, hvor privat betalt kørsel må finde sted, defineres, dvs. i landdistrikter og mindre byer, hvilket er den største udfordring ved løsningen.

Privat betalt kørsel uden for det definerede område vil ikke være tilladt, idet det vil kræve en tilladelse til erhvervsmæssig persontransport i henhold til taxiloven, og vil skulle overholde alle reglerne i taxiloven, fx krav om udstyr i bilen mv. Overtrædelse af kravet om tilladelse til erhvervsmæssig persontransport er en meget alvorlig overtrædelse af taxiloven, og straffes med en bøde på 35.000 kr.

Overtrædelse af det fastsatte beløb for hvor meget, der må tjenes for privat betalt kørsel, og kørsel uden for det

tilladte område vil dermed også skulle defineres som en meget alvorlig overtrædelse af loven, og vil skulle og straffes med en bøde på minimum 35.000 kr.

Da der er tale om et nyt tiltag, foreslår udvalget, at der i givet fald igangsættes forsøg i enkelte områder, hvorefter erfaringerne opsamles.

Samkørsel som en del af den kollektive transport

Samkørsel er en privat kørselsform, hvor en bilist kører under alle omstændigheder, og hvor der tilbydes et ledigt sæde i bilen til andre personer, der har et kørselsbehov på samme strækning eller på en del af denne strækning. Det kan være en person uden for husstanden (fx en kollega eller nabo) eller en fremmed, men samkørsel kan også være af almindelig privat karakter, hvor personer fra samme husstand følges. Udvalget beskæftiger sig ikke nærmere med almindelig privat samkørsel.

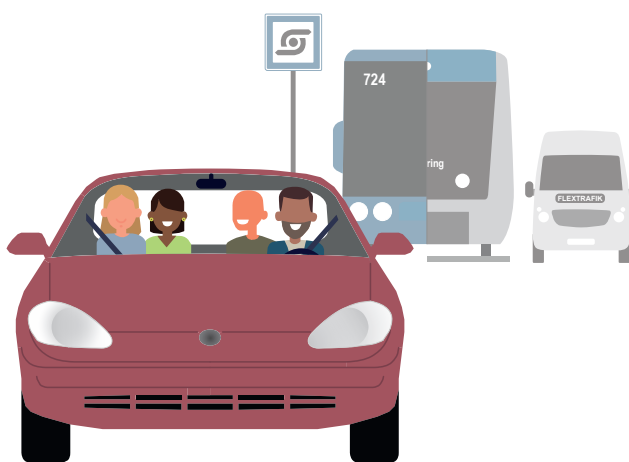
Ekspertudvalget ser en mulighed for, at samkørsel kan integreres som en del af den kollektive transport og bidrage til at afhjælpe mobilitetsudfordringer i land-distrikter.

Samkørsel, som en del af den kollektive transport, vil være et supplement til den rutebundne transport og de fleksible behovsstyrede løsninger, idet mobilitetsvirksomheden stiller kapaciteten i privatbiler til rådighed ligesom fx bus- og togkapacitet stilles til rådighed.

Indførelse af samkørsel som en del af den kollektive transport vil kunne ske på forskellige måder, og der vil qua de erfaringer, der indhøstes, kunne udvikles nye koncepter. Den meste oplagte model vil være, at mobilitetsvirksomheden indgår en aftale med en samkørselsplatform, således at samkørselsturene fremgår af Rejseplanen (samt den kommende nationale MaaS-app), og på den måde er koblet til den kollektiv transport. Mobilitetsvirksomheden vil skulle betale en samkørselsplatform for at stille platformen til rådighed.

Mobilitetsvirksomheden vil give et tilskud til samkørselsture via betalingen til den relevante samkørselsplatform, og kan regulere serviceniveauet for samkørsel og adgangen til løsningen som en del af den kollektive transport gennem tilskudsniveauet. Det kan fx ske ved alene at yde tilskud til samkørselsture i områder, hvor løsningen skal erstatte eller supplere andre kollektive transporttilbud.

Inddragelse af samkørsel som en del af den kollektive transport kan med tiden udvikles og udvides, såfremt mobilitetsvirksomheden ser et behov for en udvidet løsning, fx ved at samkørselsplatformen får et øget tilskud for at sikre, at et antal bilsæder "står til rådighed".



Figur 18: Konceptuel illustration af samkørsel som en del af den kollektive transport.

Konkret vil det betyde, at privatbilisterne tilknyttet samkørselsplatformen modtager en betaling for fast at stille pladser i deres bil til rådighed for samkørsel på en given strækning på et givent tidspunkt. En sådan løsning vil kræve, at der er et stort antal af bilister, der ønsker at samkøre, og at de indgår en aftale med samkørselstjenesten herom.

Samkørselsture udbydes, bookes og betales, samtidig med at information om den øvrige kollektive transport er tilgængelig på samme platform. Det vil derfor være hensigtsmæssigt, hvis samkørselsplatformen kobles til den kommende nationale MaaS-app.

De passagerer, der benytter samkørsel, vil skulle betale for samkørselsturen til enten samkørselsplatformen eller til mobilitetsvirksomheden via brug af almindelig rejsehjemmel, medmindre mobilitetsvirksomheden beslutter, at turene er gratis. Køb af billet eller kontrol af allerede udstedt rejsehjemmel vil skulle ske via den app, hvori kunden bestiller samkørselsturen. Der vil således som udgangspunkt ikke skulle ske en betaling mellem den private bilist og passageren.

Transportløsning: Samkørsel som en del af den kollektive transport

Potentialet

Selvom bilrådigheden og bilejerskabet er højt i Danmark, sidder der i gennemsnit kun 1,1 personer i bilerne i forbindelse med kørsel til hjem, arbejde og uddannelse. Når det gælder fritidskørsel sidder der i gennemsnit 1,6 personer i bilen (se udvalgets første delrapport fra maj 2024). Eksempelberegninger viser, at hvis 10 pct. af bilisterne er villige til at bidrage med samkørsel, kunne mindst halvdelen af turene i den kollektive transport i landområder dækkes af samkørsel.¹

Det kan være en svær opgave for trafikmyndigheden at få udbud og efterspørgsel til at passe sammen. En udbredelse af samkørsel som en del af den kollektive transport fordrer, at bilister ønsker at medtage fremmede i deres biler og samtidig binde sig til at køre de aftalte ture. Desuden kræver det, at de pågældende bilister bor i de områder, hvor der mangler kollektiv transport.

En udfordring, som kan være svær at overkomme, er danskernes vaner og adfærd forbundet med kørsel. I Transportministeriets analyse af fremme af samkørsel (august 2022) fremgår det, at flere foretrækker at være alene i bilen eller oplever mindre fleksibilitet ved at samkøre. Derfor vælger flertallet at gøre det samme hver dag og køre selv, da det fungerer gnidningsfrit og ikke kræver ekstra mentale ressourcer. Der skal derfor skabes et incitament til, at flere vælger samkørsel. En mulighed kan være en højere betaling til den enkelte bilist, eller fx at der reserveres gratis p-pladser til biler, der udfører samkørsel som en del af den kollektive transport, ved fx trafikknudepunkter. Derudover kan det være en overvejelse at give virksomheder et incitament til at tilskynde, at deres medarbejdere gør brug af samkørsel fx ved at give skattefri bonusser til de ansatte, som samkører.

Mulighederne for at udnytte potentialet ved at inddrage samkørsel som en del af den kollektive transport er afhængige af udformningen af ordningen. Udvalget finder i den forbindelse, at man med fordel kan teste og afprøve konceptet med storskala-forsøg, så der kan indhentes og videreformidles erfaringer med henblik på efterfølgende at skabe ensartede rammer på tværs af landet.

¹ Potentiale for samkørsel i landområder mv. Otto Anker DTU, 12. oktober 2023

Udfordringer

Tryghed på rejsen

Tryghed er et vigtigt parameter, når der samkøres. Det er privatpersoner, der stiller ledige pladser i deres bil til rådighed for fremmede. Dette kan give anledning til utryghed både for føreren af bilen og passagererne. Dette kan ses i Vejdirektoratets brugertilfredshedsundersøgelse blandt bilister fra 2023, hvor omtrent 25 pct. af de adspurgte angav, at de var utrygge ved at køre med fremmede.

For at øge trygheden i forbindelse med kørslen og dermed fremme brugen af samkørsel som en del af kollektiv transport, kan det overvejes, hvilke oplysninger borgere skal give ved indgåelse af en aftale om samkørselsture. Det kan fx være oplysninger om straffbare forhold, hvornår bilen senest er blevet synet, forsikringsforhold mv. Det kan overvejes at tilføje GPS til den aktive tur for fx mobilitetsvirksomheden og eventuelt pårørende. Det kan også overvejes, om der skal tilføres et bedømmelsessystem til platformen, hvor det er muligt at give anmeldelse af udbyderen.

Udvalget finder, at der bør fastsættes regulatoriske rammer om, hvilke oplysninger, der skal indhentes om de privatpersoner, der tilbyder samkørsel som en del af den kollektive transport (fx straffeattest og børneattest) samt eventuelt andre bestemmelser, der skal øge trygheden. Det kan samtidig overvejes at fastsætte en minimumsaldersgrænse, for hvem der må benytte samkørsel som den af den kollektive transport. I givet fald er det ikke påkrævet at indhente børneattest.

Som udgangspunkt er det ikke muligt at tjekke passagerer, der tager en samkørselstur som en del af den kollektive transport, idet den kollektive transport er åben for alle borgere. Dog vil der kunne stilles krav om, at samkørselskunder på forhånd skal være tilmeldt samkørselsplatformen, og i forlængelse heraf vil der kunne ske en bedømmelse i appen af den enkelte som samkørselskunde, og i yderste konsekvens kan samkørselskunder med dårlig rating afvises.

Transportløsning: Samkørsel som en del af den kollektive transport

Forsyningssikkerhed

Der skal være tillid til, at både bilisten eller passageren ankommer som aftalt. Derfor er det vigtigt, at der er mulighed for at komme i kontakt med nogen, hvis noget går galt. Det vil indebære, at mobilitetsvirksomhederne fx har et kundecenter til at håndtere uventede situationer.

En særlig udfordring er, når bilisten bliver syg, eller der opstår en uforudset situation. Denne udfordring er anderledes end ved kollektiv transport, der leveres på kontrakt med vognmænd, fordi ansvaret for at kunne opretholde driften ved fx bilistens sygdom/ferie påhviler den platformsoperatør, der har indgået en kontrakt med mobilitetsvirksomheden.

Systemet med samkørsel som kollektiv transport kan være sårbart, og det kan blive omkostningstungt, hvis der skal være et *back up*-system, der kan udføre kørsler ved aflysning fra bilisten. Modsat er det vigtigt for kunderne, at den kollektive transport fungerer, og at der ikke er for mange aflysninger eller forsinkelser. Flextrafik kan fx være *back up*-system. Den nærmere tilrettelæggelse heraf kan afklares i takt med, at der indhøstes erfaringer med samkørsel som en del af den kollektive transport.

Organisatoriske barrierer

Samkørsel som en del af den kollektive transport vil kunne håndteres i de fire organiseringsmodeller, som udvalget har skitseret i anden delrapport (januar 2025).

Der vil først og fremmest skulle ske en vurdering af, i hvilke egne af mobilitetsvirksomhedens område, løsningen vil være hensigtsmæssig, og om der vil være bilister og passagerer, der vil benytte sig af ordningen. Der er tale om en ny opgave, da løsningen ikke er mulig inden for de nuværende regulatoriske rammer (se nedenfor), og derfor vil der skulle udarbejdes et paradigme for en standardaftale både med platformsudbydere. Udvalget vurderer, at der vil være fordele ved, at mobilitetsvirksomhederne benytter den samme standardaftale på tværs af landet.

Lovgivningsmæssige barrierer

Lov om trafikselskaber giver i dag ikke mulighed for, at trafikselskaber kan varetage en koordinerende og aktiv rolle i planlægningen af samkørsel. Derudover er der med rammesætningen af samkørsel i taxiloven betydelige begrænsninger for, hvor meget en bilist må betales for en samkørselstur. Løsningen vil således kræve en ændring af taxiloven.

Med den juridiske afgrænsning af samkørsel i taxiloven, anses samkørsel ikke som erhvervsmæssig persontransport. Det skyldes, at der kun må opkræves betaling for udgifter, der er direkte forbundet med samkørslen, med den nuværende regulering. Med denne løsning, hvor en mobilitetsvirksomhed gives mulighed for at tilbyde samkørsel som en del af den kollektive transport, vil samkørsel fortsat ikke blive betragtet som erhvervskørsel, men som fritidskørsel. Løsningen vil kræve en ændring af taxiloven, således at samkørsel for en mobilitetsvirksomhed bliver en særlig kategori.

Løsningen kræver også, at en række skattemæssige anliggender afdækkes nærmere, herunder hvilke skattemæssige tiltag, der kan understøtte samkørsel som en del af den kollektive transport. Det er elementer såsom skattefrit bundfradrag, mulighed for at opnå en mindre fortjeneste ved samkørsel eller indføre et differentieret kørselsfradrag, der bør undersøges nærmere, jf. også ekspertudvalgets første delrapport (maj 2024). Alle disse skattemæssige tiltag vil kræve lovændringer. Udvalget vurderer, at der er behov for at styrke bilisternes incitament til at tilbyde samkørsel, og at der vil være behov for at justere lovgivningen.

Det bør ligeledes overvejes, hvilke forsikringsmæssige produkter, der skal være i forbindelse med samkørsel. Eksempelvis skal det være klart, hvilke forsikringer bilisten skal have, når deres kørsel indgår i den kollektive transport. Det kan være med til at skabe større forbrugersikkerhed. Mange motoransvarsforsikringer er i dag udformet således, at de ikke dækker samkørsel med fremmede¹. Det kan derfor være nødvendigt at udvide forsikringsdækningen eller tegne en ny forsikring,

¹ Kilde: Henvendelse til udvalget fra Forsikring & Forebyggelse af 18. nov. 2024.

Transportløsning:

Samkørsel som en del af den kollektive transport

således at eventuelle ulykker, der sker i forbindelse med samkørsel, er dækket. Dette er ikke undersøgt nærmere i udvalgets arbejde, men bør undersøges, såfremt transportløsningen ønskes indført, så der kan indføres krav herom i de regulatoriske rammer. Målet skal være, at passagerne er sikret på samme vis i tilfælde af uheld, uanset om transporten foregår i bus, tog eller samkørselsbil.

Systematisk fokus på udvikling af knudepunkter og opkoblinger på det strategiske hovednet

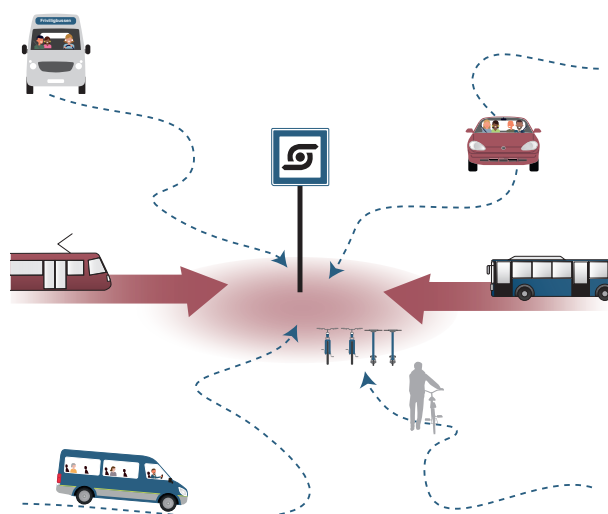
Knudepunkter (også kaldet hubs) understøtter mødet og sammenhængen mellem de rutebundne transportløsninger og øvrige transportløsninger. Knudepunkter skal understøtte oplevelsen af, at det er attraktivt og trygt at være på de lokaliteter, hvor transportløsningerne mødes, og i den forbindelse eventuelt også give adgang til andre faciliteter, såsom indkøb, postbokse mv. foruden ventefaciliteter. Derfor er det vigtigt, at knudepunktet tænkes sammen med den fysiske planlægning og de lokale bymæssige potentialer og placeres hensigtsmæssigt i forhold til disse.

Udvalget finder, at systematisk fokus på knudepunkter er vigtigt i hele landet, men har primært fokus på, at knudepunkter skal understøtte mobilitet i områder, hvor den rutebundne kollektive transport ikke når helt ud i et potentielt opland, hvor der er spredt beboelse. Knudepunkter skal placeres strategisk rundt i landet samt langs hovednettet. Hovedtanken er, at det strategiske hovednet (centrale busruter og togstrækninger) dermed kan nå bedre ud i landdistrikterne.

Knudepunkter varierer i størrelse – fra de helt store knudepunkter som fx Nørreport Station i København over de mellemstore knudepunkter i store og mellemstore byer til de mindre knudepunkter i mindre byer og landsbyer. Store knudepunkter omfatter mødet mellem mange transportformer og mange aktører.

Indretning og faciliteter på knudepunkter varierer ligeledes med størrelsen, idet de helt store knudepunkter ofte indeholder mange faciliteter, som fx ventefaciliteter, kiosker, ladestandere, cykelparkering, delecykler og deleløbehjul, foruden flere omstigningsmuligheder. De konkrete faciliteter afhænger i høj grad af de fysiske rammer ved det enkelte knudepunkt og af antallet af passagerer, der benytter knudepunktet.

Knudepunkter i mindre byer og landsbyer er ofte mindre synlige i byrummet/landskabet, og udvalget vurderer, at der er et potentiale i at gøre dem mere synlige og attraktive. Det kan fx ske ved opsætning af læskure, skiltning, cykelparkering, p-pladser til plustur/flextur, tilgængelighedstiltag og forbedret digital formidling af trafikinformation. Udvalget vurderer endvidere, at der af hensyn til kunderne er store fordele ved, at knudepunkter på tværs



Figur 19: Konceptuel illustration af knudepunkter.

af geografier er let genkendelige og på visse punkter ensartede. Mange transporterer sig til fods eller på cykel til og fra den kollektive transport, og sammenhængen til disse transportformer har derfor afgørende betydning.

Potentialet

Systematisk fokus på knudepunkter skal understøtte koblingen mellem transportformer, herunder koblingen til de fleksible transportløsninger og gøre den kollektive rejse mere attraktiv.

Opgradering af knudepunkter kan bidrage til at gøre det til en bedre oplevelse at skifte mellem transportformer. En effektiv indretning af og gode muligheder for at finde rundt på de større knudepunkter kan også reducere rejsetiden for kundernes samlede rejse, idet skiftetiden bliver reduceret, mens vejmyndigheden kan understøtte, at busserne mere fremkommeligt kan komme til/fra knudepunkterne.

Bedre adgangsforhold til knudepunkter for cyklister og gående kan også være en meget kosteffektiv måde at reducere den samlede rejsetid for kollektive rejsende.

Transportløsning:

Systematisk fokus på udvikling af knudepunkter og opkoblinger på det strategiske hovednet

Udfordringer

Tryghed på rejsen

Indretningen af knudepunkter kan øge trygheden på rejsen. Det kan fx være i form af god belysning, læskærme, informationstavler, nemme skift og god mulighed for at finde rundt. Et andet aspekt kan være placeringen af knudepunktet, der i videst muligt omfang bør placeres et kendt og trygt sted, hvor de lokale har et ærinde, fx ved den lokale købmand, idrætshal eller skole eller andre lokaliteter, hvor borgerne ofte har et transportbehov til og fra.

Organisatoriske barrierer

Etableringen af knudepunkter indebærer en række spørgsmål om praktisk ansvar og økonomi mellem mobilitetsvirksomheder, kommuner og andre aktører. Derudover skal der også afsættes midler til drift, det vil fx sige vedligehold, snerydning/saltning, belysning og lignende, og det skal aftales hvem, der er ansvarlig for driften.

Udvalget finder, at det er et problem, at der ikke er et entydigt ansvar for etablering og drift af knudepunkter, fordi knudepunkterne ofte omfatter forskellige aktører, herunder mobilitetsvirksomheden som ansvarlig enhed for lokale kollektive transport og kommunen som ansvarlig vej- og planmyndighed.

Udvalget finder, at ansvaret for etablering af knudepunkter i den lokale kollektive transport, der foregår på vej, altid skal ske i samarbejde mellem kommuner og mobilitetsvirksomheder. Driftsansvaret foreslås placeret ved mobilitetsvirksomheden. Ved knudepunkter, der involverer statens jernbanenet, vil DSB og Banedanmark også skulle inddrages.

Lovgivningsmæssige barrierer

Det er muligt at anlægge knudepunkter inden for de nuværende juridiske rammer. Både kommuner, regioner og de nuværende trafikselskaber har mulighed for at bidrage til etablering af lokale knudepunkter. Det er imidlertid vigtigt, at der sker en koordinering mellem mobilitetsvirksomhederne og kommunerne, idet kommunerne er vej- og planmyndighed.

Det kan overvejes at ændre de regulatoriske rammer, således at forpligtelsen til at etablere lokale knudepunkter gøres mere entydig, fx at det påhviler mobilitetsvirksomheden at tage initiativ til etablering af knudepunkter. Desuden kan der med fordel fastsættes rammer for, at den eller de parter, der forventes at få en økonomisk fordel, skal være forpligtede til at medfinansiere anlægget.

Borgerdrevne løsninger, herunder frivilligbusser

Borgerdrevne transportløsninger består af tre elementer: Passagerer, frivillige chauffører og et transportmiddel, som passer til efterspørgslen.

Borgerdrevne transportløsninger til at understøtte den kollektive transport anvendes i landdistrikter og på småøer, hvor der er mangel på transportmuligheder, og hvor der findes et stærkt lokalt fællesskab til at stå for at drive transportmidlet. Det kan fx være små busser eller biler, som køres af frivillige chauffører fra lokalområdet.

De borgerdrevne løsninger er forskellige koncepter afhængigt af sammensætningen af de frivillige. Nogle er måske pensionister, og kan køre i dagtimerne, hvor andre måske har et arbejde, der gør, at de kan køre på andre tidspunkter. Kørslen af minibusser eller biler kan arrangeres fx med faste ruter, faste afgangstider, på bestilling enten et par dage før afgang eller nogle timer før afgang. Det kan måske også være muligt for medlemmer af den forening, der er ansvarlig for bussen, at leje bussen til særlige begivenheder, hvor der skal transporteres flere personer til samme arrangement.

De fleste koncepter for borgerdrevne transportløsninger, imødekommer ikke hverdagens transportbehov for pendlere til uddannelse og arbejde eller til aftaler på faste tidspunkter fx holdtræning, da dette transportbehov kræver stor forsyningssikkerhed og regelmæssighed.

Til gengæld vil mange koncepter for borgerdrevne transportløsninger skabe nye muligheder for fritids- og ærindeture, som udover at understøtte mobiliteten kan give nye fællesskaber i fritiden.

Potentialet

Borgerdrevne transportløsninger, som frivilligbusser, har potentiale til at øge mobiliteten særligt for borgere i landdistrikter og mindre byer uden adgang til en bil, såsom ældre og unge.

Størrelsesordenen af potentialet afhænger meget af det lokale engagement – at der er et fællesskab til at drive løsningen. Det er samtidig de borgerdrevne transportløsningers største udfordring, at de netop forudsætter, at

der er nok frivillige borgere, der er villige til at stille op og køre med andre.

Der er ikke kun et mobilitetspotentiale i de borgerdrevne løsninger. De kan også bidrage til at udbrede det lokale fællesskab i et givent område.

Borgerdrevne transportløsninger i Danmark i dag

Der findes i dag eksempler på borgerdrevne transportløsninger i Danmark. De er ofte på initiativ fra et lokalområde selv eller kommunen.

Der findes blandt andet en frivilligbus-ordning i Vordingborg Kommune, kaldet 'Frøen' og Havbakkedistrikt-

Boks 4. Borgerdrevne løsninger i Vordingborg og Mariagerfjord kommuner

I Vordingborg Kommune findes en lokal landsbybus med en kreds af frivillige 'Frøpassere'. Her er to daglige samkørsler mandag til fredag mellem Jungshoved og Præstø for 10 kr. hver vej. Ordningen støttes af kommunen og administreres af Jungshoved Lokalråd. Frøpasserne kan også hjælpe med at hente/bringe pakker, varer, medicin o.l. for alle på Jungshoved – til samme pris. Når bussen ikke bruges til ruterne, kan alle på Jungshoved over 25 år arrangere en samkørsel og booke delebussen mod betaling af de direkte driftsudgifter.

I Mariagerfjord Kommune findes Havbakkedistriktets Mobilitetsforening, der blev stiftet som et 1-1½ år pilotforsøg i samarbejde med Mariagerfjord Kommune. Kommunen leasede to delebusser og en delebil placeret i tre landsbyer, og der blev etableret en kør-mæ'-bænk. Bookingen foregik online med prisen 2,5 kr. per km plus brændstof. Der var mulighed for at blive chauffør, og ellers kunne alle lokale borgere, der var medlem af mobilitetsforeningen, låne bussen.

Kilde: Jungshoved.net. Havbakkebussen.dk

Transportløsning: Borgerdrevne løsninger, herunder frivilligbusser

tets Mobilitetsforening i Mariagerfjord Kommune, jf. boks 4.

I regeringens landdistriktspolitiske udspil fra august 2024 er der afsat midler til frivilligbusser, og den første pulje til frivilligbusser blev udmøntet i december 2024, jf. boks 5.

Boks 5. Udmøntning af regeringens landdistriktspolitiske udspil til frivilligbusser i 2024

Ansøger	Titel	Tilskud
Sønderborg Kommune	Frivillighedsbusser/landsbybusser – en mobilitetsløsning for bedre (grøn) transport i landdistrikterne	1,0 mio. kr.
Jammerbugt Kommune	Gjøl Landsbybus	0,6 mio. kr.
Samsø Kommune	Frivilligbus Samsø	0,7 mio. kr.
Syddjurs Kommune	Frivilligbusser på Djursland: Mobilitet og Fællesskab i Landsbyerne	0,7 mio. kr.

Kilde: Trafikstyrelsen

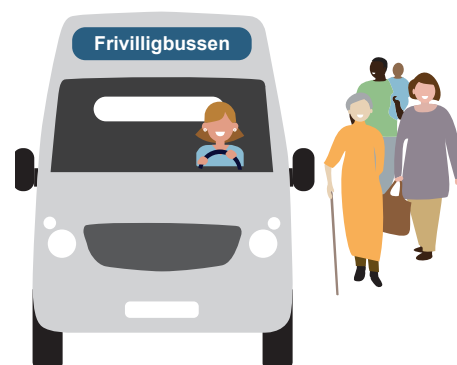
Udfordringer

Tryghed på rejsen

Frivilligheden i lokalsamfundet kan netop være med til at understøtte en tryghed i frivilligbussen for passagererne. Dét, at passagererne antageligt kender chaufføren, og at chaufføren kender passagererne, er en styrke ved de borgerdrevne transportløsninger som frivilligbusser.

Forsyningssikkerhed

Da kørslen baseres på frivillige, kan det være en hindring, at der ikke er nok frivillige chauffører, som kan køre bussen, og dernæst om borgeren har tillid til, at chaufføren kommer som aftalt. Der kan opstå pludselige situationer, hvor en frivillig chauffør ikke er i stand til at køre alligevel fx ved sygdom, hvormed der skal findes et alternativ. Flextrafik kan være *back up*-system ved



Figur 20: Konceptuel illustration af en frivilligbus.

aflysninger, men dette kan afklares nærmere i takt med, at der indhøstes erfaringer med udbredelsen af borgerdrevne løsninger som en del af den kollektive transport.

Organisatoriske barrierer

Hvis borgerdrevne løsninger skal være succesfulde kræver de et lokalt fællesskab, eksempelvis en forening, med et antal frivillige, der kan påtage sig at køre bussen i det relevante omfang og håndtere booking, telefonbestilling mv. Samtidig kræver det et samarbejde mellem lokalsamfundet og en mobilitetsvirksomhed, hvilket i dag er kommunerne.

Borgerdrevne løsninger til at understøtte den kollektive transport vil kunne håndteres i alle fire organiseringsmodeller, som udvalget har præsenteret anden delrapport (januar 2025).

Lovgivningsmæssige barrierer

Lov om trafikselskaber giver i dag ikke mulighed for, at trafikselskaberne kan påtage sig en aktiv og koordinerende rolle i relation til borgerdrevne løsninger, men kommuner kan via kommunalfuldmagten drive frivilligbusser. Udvalget vurderer dog, at det vil være mest hensigtsmæssigt, at koordinering mv. varetages af mobilitetsvirksomheden frem for af kommuner.

For at gøre det muligt for en mobilitetsvirksomhed at koordinere frivilligbusser, kan loven med fordel åbne for, at borgerdrevne transportløsninger også kan afprøves og/eller implementeres i regi af disse.

Øget udbredelse af delecycler og -løbehjul

Delecycler og -løbehjul, der også kan betegnes som delemikromobilitet, kan både anvendes som selvstændige transportmidler fra én lokation til en anden eller til og fra et knudepunkt som en del af en længere tur. Delecycler og -løbehjul er mest udbredt i større danske byer, hvor befolkningstætheden er høj og afstanden, der tilbagelægges, kort (se udvalgets første delrapport, maj 2024).

Hvor delemikromobilitet allerede findes på kommercielle vilkår i større byer, er business casen ikke positiv for kommercielle tilbud i mindre byer. Udvalgets fokus her er således på tilbud, hvor mobilitetsvirksomheden medfinansierer løsningen i områder, hvor et kommercielt tilbud ikke er opstået.

Mobilitetsvirksomheden stiller delemikromobilitet til rådighed i sammenhæng med den kollektive transport ved at indgå et samarbejde med en privat udbyder. Det betyder, at en borger, der foretager en rejse med fx tog eller bus, kan booke en delecyckel eller -løbehjul på ankomststedet i en app. Derved kan borgeren fortsætte sin rejse helt frem til destinationen, der ellers er uden for rækkevidden af den rutebundne transport. Delecycklen eller -løbehjulet lejes enten for en hel dag fx hvis det er med en returrejse, eller lejes frem til et givent afleveringspunkt (fx et knudepunkt) tæt på den endelige destination.

Sammenspillet mellem den rutebundne kollektive transport og delemikromobilitet kan øge oplandet for den rutebundne transport og give flere borgere lettere adgang til den kollektive transport. Udvalgets fokus er på delecycler- og løbehjul, men udvalget forventer, at der på sigt også kan komme andre mikromobilitetsløsninger i spil.

Det er de mobile borgere, som er målgruppen for disse transportløsninger. De immobile borgere og andre borgere, der ikke kan bruge cykel eller løbehjul af andre grunde, vil skulle benytte andre transporttilbud som til- og frabringer transport. Her vi andre fremtidige mikromobilitetsløsninger også kunne blive relevante.

Delecycler og -løbehjul i Danmark i dag

Delecycler og -løbehjul findes som nævnt på kommercielle vilkår i de mellemstore og største byer i Danmark, hvor det er private udbydere, der tilbyder transportformen. De er ofte placeret i forbindelse med kollektiv transport fx ved stationer og stoppesteder grundet en efterspørgsel disse steder. Delecycler og -løbehjul placeres på baggrund af ansøgning til kommunerne, der giver tilladelse til at opstille køretøjer i bybilledet. Udbredelsen af delecycler og -løbehjul er nærmere beskrevet i ekspertudvalgets første delrapport (maj 2024).

Der er i 2023-2025 enkelte forsøgsprojekter for at udbrede brugen af el-delecycler i landdistrikter. I et samarbejde mellem Bikemedia, Aalborg Kommune og FlexiFix undersøges om el-delecycler kan bidrage til hverdagsmobilitet i landdistrikterne, og det efterprøves, om det kan fungere i praksis. Projektet foregår over to år i fire forskellige perioder (okt. 2023 til okt. 2025) i ni forskellige byer i Aalborg Kommune¹.

I Region Midtjylland er der endvidere et forsøg, Delecycklen. Her stilles der el-delecycler og ladcykler til rådighed for borgerne som et alternativ til bilen i landsbyer og landdistrikter. Forsøget omfattede i 2024 i alt 26 byer, der hver fik opstillet en til to delecycler i lokalområdet til at booke². Forsøget udvides i foråret 2025.

¹ [Landsbycykel.dk](https://landsbycykel.dk)

² [Delecycklen – forsøg med elcykler på landet](#)

Potentialet

Delecycler og -løbehjul samt de nye muligheder inden for delemikromobilitet, som forventes vil komme i fremtiden har et potentiale i at udvide oplandet for den rutebundne kollektive transport for de borgere, der kan benytte disse transportmidler som til- og frabringer transport.

Gang og private cykler vil antageligt fortsat være den primære transportform generelt som til- og frabringer for den kollektive transport, men med delemikromobiliteten vil flere borgere inden for et større opland have adgang det strategiske hovednet. Udvalget vurderer, at delemi-

Transportløsning: Øget udbredelse af delecycler og -løbehjul



Figur 21: Konceptuel illustration af delecycler og -løbehjul.

kromobilitet vil kunne bidrage til at højne niveauet af transportmuligheder i nogle landdistrikter og mindre byer og ad åre bidrage til en ændring i transportvaner, især fordi kunderne er vant til denne løsning fra de store byer, hvor den udbydes på kommercielle vilkår.

Udfordringer

Tryghed på rejsen

Det kan være utrygt for de rejsende at transportere sig på delecycler eller -løbehjul i et landdistrikt eller en mindre by, hvor infrastrukturen mange steder er mere indrettet til biler.

Et yderligere aspekt i forhold til tryghed er, at det er lovpligtigt at anvende hjelm ved brug af motoriserede løbehjul. Det bør derfor overvejes hvorvidt, der også kan stilles hjelme til rådighed med lejen, eller om der alene skal gøres opmærksom på kravet, når der lejes et løbehjul. Det kan være yderst vanskeligt at stille hjelme til rådighed, idet disse vil skulle kunne låses fast til løbehjulet for ikke at forsvinde. Derudover er der en barriere i forhold til, at hjelmen ikke passer i størrelse, har været brugt af andre personer og måske er blevet våd, fordi løbehjulet står udenfor. Den bedste løsning er, at den enkelte borger har sin egen hjelm med, hvilket af mange vil føles som en betydelig barriere, der også vil udelukke brugen af tilbuddet i forbindelse med spontane ture.

Forsynings sikkerhed

Det er væsentligt for anvendelsesgraden af transportløsningerne, at de rejsende oplever et transporttilbud, de kan regne med er tilgængeligt. Dette vil for delemikromobilitet kunne imødekommes ved kommunikation til borgere med en realtidsopdatering fx i den kommende

ationale MaaS-app, om der er et køretøj tilgængeligt, når de ankommer ved busstoppet eller stationen og ved at give mulighed for at reservere et køretøj. På denne måde kan der tidligere findes alternative transportmuligheder såfremt, der ikke er en delecyckel eller -løbehjul tilgængeligt, fx samkørsel eller flextrafik.

Antallet af delecycler og -løbehjul ved et givent knudepunkt vil skulle aftales mellem mobilitetsvirksomheden og den private operatør, herunder muligheden for at justere antallet med kort varsel, således at efterspørgslen vil kunne imødekommes.

Organisatoriske barrierer

Kommunerne skal som vejmyndighed i henhold til færdselsloven give tilladelse til, at operatører opstiller delecycler og -løbehjul. I det omfang kommuner ikke ønsker opstilling af sådanne, kan det hindre udbredelsen af tilbuddet.

Delecycler og -løbehjul som en del af den kollektive transport vil kunne håndteres i de fire organiseringsmodeller, som udvalget har skitseret i anden delrapport (januar 2025), idet det i alle tilfælde vil være mobilitetsvirksomheden, der vil skulle indgå aftaler med private operatører, der står for udlejning af cykler og løbehjul.

Ved at det er mobilitetsvirksomhederne, der indgår aftalerne med de private udbydere, opstår der ikke grænsefladeproblematikker ved kommunegrænserne. En lignende problematik kan undgås ved mobilitetsvirksomhedsgrænserne ved at pålægge dem et samarbejde.

Lovgivningsmæssige barrierer

De lovmæssige rammevilkår gør, at det ikke er muligt for de nuværende regionale trafikselskaber at stille delecycler eller -løbehjul til rådighed, som en del af det kollektive transporttilbud, jf. udvalgets anden delrapport (januar 2025).

Udvalget lægger med organiseringsmodellerne op til, at de regulatoriske rammer ændres således, at mobilitetsvirksomhederne får mulighed for at kunne stille delecycler eller -løbehjul til rådighed, som en del af det kollektive transporttilbud.

Strategisk fokus på busfremkommelighed i mellemstore og store byer

Rutebundne busser på hovednettet, fx busser mellem byer der ikke er banebetjening imellem, er en del af rygraden i den kollektiv transport. De sikrer sammenhæng på tværs af landet, mellem større byer samt mellem byer og landdistrikter. For at levere effektiv og attraktiv busdrift skal der skabes grundlag for, at busserne ikke sidder fast i trafikken som følge af trængsel.

Flere af de større byer er i dag præget af trængsel på vejene, både i byen samt ind og ud af byområderne. Denne problemstilling vil blive forstærket i de kommende år i takt med en forventet stigning i bilrådighed, jf. udvalgets første delrapport (maj 2024). Det har konsekvenser for både bymiljøerne, bilister og passagerer i de busser, der kører der.

Kødannelse og dårlig fremkommelighed udfordrer således ikke kun biltrafikken, men i stigende grad bustrafikken, hvilket fører til længere rejsetid og lav pålidelighed. Dermed er det et forringet tilbud og en fordyret drift, og det undergraver tilliden til bus som et pålideligt alternativ til bil i den daglige transport. Det betyder samtidig, at kunder må tage tidligere hjemmefra for at gardere sig mod mulige forsinkelser. Dermed bliver den oplevede rejsetid længere, også ud over hvad den egentlige forsinkelse er.

Med et strategisk fokus på busfremkommelighed i de mellemstore og store byer kan der gennem forskellige tiltag opnås køretidsbesparelser og forbedret regularitet for den kollektive transport og dermed sikres et godt flow på hovednettet, særligt i myldretiden. Effekterne af kortere rejsetid og forbedret regularitet gør bustrafikken mere attraktiv, og kan bidrage til at tiltrække flere passagerer.

Busfremkommelighedstiltag kan blandt andet være etablering af busbaner, busgader, svingbaner for busser, fremrykkede busstoppesteder, buslommer, signalprioritering.

ITS (Intelligent Transport Systems) er et udbredt redskab til at opnå bedre trafikstyring og -afvikling. Det foregår blandt andet ved, at der opsamles, gemmes og gives realtidinformation til at optimere brugen og kapaciteten i infrastrukturen, fx gennem nye signaler på banestrækninger og busfremkommelighedstiltag.

Busfremkommelighed i Danmark i dag

Busfremkommelighed er ikke et ukendt redskab i Danmark inden for trafikplanlægning. Der er flere steder, særligt i de største byer, hvor busbaner og signalprioritering er med til at sikre en fremdrift. Der benyttes fx busbaner til Københavns linje 5C, ligesom stoppesteder er opgraderet og fremkommeligheden er forbedret. I København er 'Den kvikke vej' mellem Nørreport Station og Ryparken Station ligeledes blevet etableret, hvor bussen har særligt gode forhold og på en stor del af strækningen kører i sin egen busbane. Det sikrer, at bussen kan komme hurtigt og rettidigt frem gennem byen, selv i myldretidstrafikken. Rejsetiden med bus er sænket med to minutter.

I Aarhus arbejder kommunen med et busfremkommelighedsprojekt langs Ringvejen. Formålet er at gennemføre en række fremkommelighedstiltag langs Ringvejen for at mindske trængslen og stabilisere køretiden. Projektet består af etablering af nye separate busbaner, opgradering af signalanlæg og krydsninger langs Ringvejen samt længere svingbaner ved kryds. Kommunen forventer, at projektet vil generere kortere rejsetider på de enkelte delstrækninger på 25-150 sekunder afhængig af, om der er tale om myldretid/ikke myldretid.

I Brønderslev by har Brønderslev Kommune gennemført et busfremkommelighedsprojekt på Østergade og Vestergade. Brønderslev Kommune har udskiftet tre tidsstyrede signalanlæg på Østergade og Vestergade med tidssvarende signalanlæg med radarstyring, hvilket har forbedret fremkommeligheden for busserne og mindsket risikoen for kødannelse for den øvrige trafik på strækningen. En analyse har vist, at bussernes rejsehastighed på samme strækning er steget med godt 60 pct. i myldretiden og dermed nærmer sig de 25 km/t, som er rejsehastigheden resten af dagen.

Potentialet

Busfremkommelighedstiltag vil kunne give øget regularitet og lavere omkostninger. Regularitet er mindst et lige så stort problem for passagererne som langsommere rejsetid, særligt for passagerer, der skal være fremme på et givet tidspunkt for at skifte til et tog eller for at nå på arbejde til tiden.

Med stigende bilejerskab stiger trængslen og behovet for at arbejde med strategisk busfremkommelighed.

Udfordringer

Organisatoriske barrierer

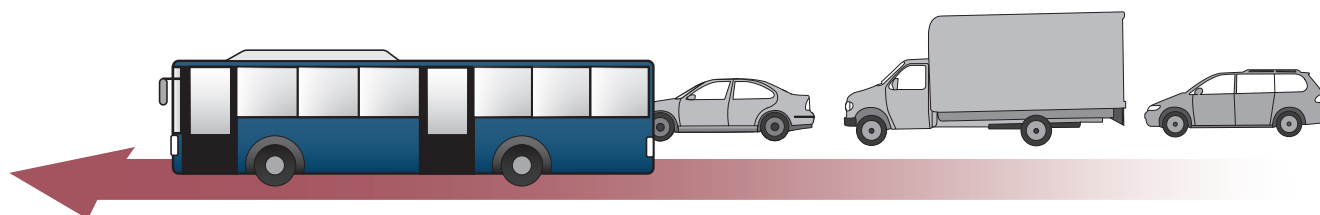
Kommunen er ansvarlig vej- og planmyndighed (evt. er staten vejmyndighed), og mobilitetsvirksomheden er ansvarlig for den kollektive transport. Det hindrer, at der træffes de nødvendige beslutninger. Udvalget finder, at der bør være et entydigt ansvar for busfremkommelighed, forstået således, at initiativet til et projekt altid skal komme fra mobilitetsvirksomheden.

Uanset organiseringsmodellen for den lokale kollektive transport vil etablering af en række former for busfremkommelighed kræve et samarbejde mellem vejmyndigheden og mobilitetsvirksomheden.

Lovgivningsmæssige barrierer

Etablering af busbaner mv. kræver ikke umiddelbart regulatoriske ændringer.

Dog kræver det ændringer, såfremt mobilitetsvirksomhederne skal have en mere aktiv rolle i etableringen af busbaner eller BRT. Mobilitetsvirksomhederne kan med fordel koordinere arbejdet med planlægning af busbaner eller BRT mellem de deltagende parter i projektet, fx et antal kommuner, hvor et projekt geografisk berører flere kommuner. På den måde vil mobilitetsvirksomheden kunne sikre sammenhæng i projektet på tværs af kommuner.



Figur 22: Konceptuel illustration af busfremkommelighed.

Tværgående temaer for de øvrige transportløsninger

Ansvar for kunden på tværs af transportløsningerne

Ekspertudvalget peger i første delrapport (januar 2024) på et behov for initiativer, der binder transporttilbudene i den kollektive transport sammen for kunderne.

Hvis de analyserede nye, fleksible transportløsninger implementeres, vil det således skabe et mere fleksibelt tilbud af kollektiv transport, men der er også en risiko for, at det vil skabe en større kompleksitet for kunderne.

Derfor er elementer til at binde transportløsningerne sammen for kunderne – fysisk såvel som digitalt – vigtige. Det drejer sig om gode og overskuelige fysiske knudepunkter, hvor kunderne kan skifte mellem forskellige transportløsninger, såvel som et godt digitalt overblik over transportløsningerne.

Udvalget har i den første delrapport (januar 2024) peget på systematisk fokus på udvikling af knudepunkter og opkoblinger på et strategisk hovednet, som tiltag der kan have et potentiale i landdistrikter og mindre byer. Det er væsentligt at have et formelt samarbejde og klar ansvarsfordeling både ved anlæg og drift af knudepunkter.

Det digitale overblik kan fremadrettet tage afsæt i den kommende nationale MaaS-app, som udvikles af Rejsekort & Rejseplan A/S, og er afdækket nærmere i ekspertudvalgets første delrapport. Derudover har FlexDanmark en digital platform til bestilling af ture, som skal kobles sammen med den nationale MaaS-app.

Udvalget ser et potentiale i, at den nationale MaaS-app sammen med FlexDanmarks app kan rumme flere af de nye, fleksible transportløsninger. Dette er både i forhold til at sikre en forsyningssikkerhed for kunderne, men også med et perspektiv i at udnytte kapaciteten i transportløsningerne bedst muligt.

Ansaret for kunderne på tværs af transportløsninger handler dog om mere end det at sikre fysiske og digitale elementer til at binde løsningerne sammen.

Det handler også om et organisatorisk forankret ansvar for at tænke transportløsningerne sammen systematisk

og tværgående samt inddrage kunderne, så tilrettelæggelsen sker så hensigtsmæssigt som muligt inden for de samlede rammer.

Udvalget finder, at mobilitetsvirksomhedernes fælles selskab Rejsekort og Rejseplan A/S kan være et naturligt afsæt for det styrkede samarbejde om dataanalyse, erfaringsudveksling om best practice, kundeanalyse mv. Dette vil dog også kræve nye kompetencer i selskabet og inddragelse af fx kompetencer fra erhvervslivet. Der vil derfor være behov for at se på organiseringen af selskabet og sammensætningen af dets bestyrelse. Der vil også være behov for at skabe en ramme for dynamisk og ligeværdig inddragelse af brugernes erfaringer, som har afgørende betydning for at sikre kundeorienteret forbedring og fornyelse af den kollektive transport.

Ensartet indsamling af data og viden om kollektive transportløsninger

Forbedret dataindsamling og -analyse er en vigtig forudsætning for at optimere de kollektive transportsystemer og sikre det bedst mulige grundlag for beslutninger vedrørende serviceudbud, netværksplanlægning og integrationen af nye transportløsninger. Dette kan fx være i form af, at der stilles krav i aftaler mellem mobilitetsvirksomhed og operatør om et datafeed, som kan indgå i en sammenhængende datastruktur. Kundernes oplevelser skal registreres nær driften.

Der kan også være mere ensrettet indsamling af viden om projekter, hvor nye transportløsninger er afprøvet for at benytte både menneskelige og økonomiske ressourcer mest effektivt. Det er vigtigt, at erfaringer deles effektivt, så der læres på tværs af hele sektoren af både succeser og fiaskoer, og så der ikke spildes ressourcer på at ”opfinde den dybe tallerken” flere gange.

Forankringen af både data og viden bør ske ét sted til gavn for hele sektoren. Dette kan være ved en eksisterende, national enhed såsom Trafikstyrelsen, eller det kan være som et fælles videnscenter i regi af Rejsekort & Rejseplan A/S, som trafikvirksomhederne ejer i fællesskab. Indsamling, analyse og formidling af data og erfaringer, som foretages i samarbejde mellem mobilitetsvirksom-

hederne, vil bedre kunne målrettes de konkrete behov. Udvalget finder, at datadrevet udvikling med fordel kan forankres tæt på de myndigheder, der har ansvaret for driften.

Forsyningssikkerhed i forbindelse med øget brug af nye, fleksible kollektive transportløsninger

Ekspertudvalget anbefaler, at det strategiske hovednet i landdistrikter suppleres med fleksible transportløsninger foruden eventuelle lokale busruter. Det er afgørende, at der er koordinering mellem de fleksible løsninger, så der konkret skabes det rigtige mix af transporttilbuddene.

Koordinationen skal tjene tre formål:

1. Ensartet og enkelt for kunderne

Brugerne af kollektiv transport har behov for at blive transporteret fra A til B, og for mange vil det være nødvendigt at anvende flere transportløsninger på den enkelte rejse.

Det skal derfor være en national og fælles kundefront til planlægning, booking og betaling, fx MaaS-appen, og der skal være et fælles kundecenter hos mobilitetsvirksomhederne med et telefonnummer, der også kan betjene ikke-digitale brugere. Der skal også i videst muligt omfang være ensartede rejseregler på tværs af transportløsningerne.

2. Fælles planlægning for at sikre driftsøkonomien

Herudover skal der være en sammenhængende, lokal planlægning af transportløsningerne. De enkelte løsninger har hver deres fordele og ulemper, hvorfor de skal koordineres klogt: samkørsel er godt, hvor der kører mange biler i en korridor, flextrafik er et godt fladedækkende produkt, når der er begrænset passagergrundlag, bus på bestilling har fordele, når der i et lokalområde er flere passagerer end hvad flextrafik kan betjene, og hvor der er behov for en mere fladedækkende betjening af stoppesteder til et eller flere lokale knudepunkter.

Behovet afhænger derfor af geografien, men også af

tiden. I myldretiden, fx til toget om morgenen eller til skolens ringetider, kan bus på bestilling ofte med fordel køre med en mere fast køreplan for at betjene mange passagerer med fælles destination på et givet tidspunkt. Modsvarende kan busser i mindre og større byer, der normalt kører i rutedrift, i aften og weekend med fordel køre som bus på bestilling. Samkørsel er stærkere i myldretiden på hverdage, hvor der er mange bilister på vejene, eksempelvis til uddannelsessteder. Frivillig-busser vil til gengæld oftest køre fra landsbyer i løbet af dagen til den lokale by.

Flexstur og plustur kan supplere de øvrige løsninger. Mobilitetsmixet skal sammensættes, så de enkelte løsninger supplerer hinanden, og de billigste løsninger bliver valgt; der skal ikke køre en rutebus på samme strækning som der kører samkørsel, og samkørsel eller frivilligbusser skal vælges før der sendes en flexbil.

Løsningerne skal desuden mixes, så løsninger med professionel chauffør (bus på bestilling, flextrafik) udnytter materiel og særligt arbejdskraft bedst muligt: Den bus, der kører skolebørn morgen og eftermiddag, kan køre bus på bestilling eller visiteret flextrafik i løbet af dagen, de åbne og de visiterede flexløsninger kan i mange tilfælde kombineres, så der sidder flere sammen i hver enkelt bil osv. Dette kræver et IT-system, der dynamisk kan planlægge disse løsninger, så de driftsøkonomisk mest optimale løsninger vælges.

3. Forsyningssikkerheden

Forsyningssikkerheden skal findes i mixet af transportløsninger, ikke mindst ved at bruge den åbne flextrafik som *back up*; hvis der kortvarigt er mange bestillinger på bus på bestilling, og ventetiden eller omvejskørslen bliver for høj, kan flextrafik bruges som supplement, så man ikke behøver sætte flere, større busser ind. Hvis fx chaufføren på frivilligbussen bliver syg eller samkørselschaufføren får uvarslet overarbejde, skal flextrafikken kunne træde til og overtage transportforpligtelsen.

Busfremkommelighedstiltag vil kunne give øget regularitet, hvilket er et element i forsyningssikkerheden.

	Fleksible behovsstyrede løsninger, fx bus på bestilling	Samkørsel som del af den kollektive transport	Borgerdrevne løsninger, herunder frivilligbusser	Øget udbredelse af delecycler og deleløbehjul	Flextur	Plustur
	<i>Fra stop til stop</i>	<i>Transport for hele rejsen</i>	<i>Fra stop til stop</i>	<i>First-/last-mile transport</i>	<i>Transport for hele rejsen</i>	<i>First-/last-mile transport</i>
Fleksible behovsstyrede løsninger, fx bus på bestilling						
Samkørsel som del af den kollektive transport						
Borgerdrevne løsninger, herunder frivilligbusser						
Øget udbredelse af delecycler og -løbehjul						
Flextur						
Plustur						

Figur 23: Fladedækkende transportløsninger, der kan erstatte hinanden og understøtte forsyningssikkerhed for kunden.

I figur 23 er der illustreret de transportløsninger, som kan supplere og/eller understøtte hinanden for at sikre forsyningssikkerhed for borgerne. Der er taget udgangspunkt i, hvilket behov transporttilbuddet imødekommer. Det vil sige, tilbydes der transport fra stop til stop (fx et busstop eller knudepunkt), transport for hele rejsen fra A til B eller er det transport til at løse et *first-/last-mile* behov, det vil sige fra stop til/fra destination. Eksempelvis er flextur et fleksibelt tilbud, der er transport til hele rejsen, her ses, at dette vil kunne substitueres af samkørsel som en del af den kollektive transport – og omvendt, at en rejse med et samkørselstilbud kan sikres af mobilitetsvirksomheden med en flextur.

Privat betalt kørsel indgår ikke i ovenstående skema, da det ikke er en kollektiv transportløsning, hvor udbuddet tilbydes af en mobilitetsvirksomhed. Det vil sige, at privat betalt kørsel er individuelle aftaler mellem en chauffør og passageren, hvor der ikke stilles rejsegaranti gennem mobilitetsvirksomheden.

Taxi er et relevant transporttilbud at indtænke som en del af et samlet forsyningsnet til de kollektive transportløsninger, givet taxi i et vist omfang er en del af mobilitetsvirksomhedens rejsegaranti, som det er i dag.

For de nye, fleksible transportløsninger kan det være en overvejelse ved kontraktindgåelse, i hvilken grad der skal

stilles krav til driftssikkerhed for de enkelte transportløsninger. Det kan fx i nogle tilfælde være hensigtsmæssigt ikke at kræve 100 pct. driftssikkerhed for en transportløsning til gengæld for at få et ”billigere” transporttilbud. Hvis driftssikkerheden fx er på 95 pct. kan de resterende procenter dækkes ind af transportløsninger, som beskrevet ovenfor, under ét samlet system. Det vil bero på en konkret vurdering i udbud og kontraktindgåelse af de enkelte transportløsninger.

Ved implementering af de nye, fleksible transportløsninger, bør mobilitetsvirksomheden foretage en vurdering af, hvilken incitamentsstruktur og organisering af de givne transportløsninger, der skal være for at bidrage til høj forsyningssikkerhed.

Konkurrence mellem transporttilbud

Det er mobilitetsvirksomheden, der vurderer, hvordan det samlede mobilitetsbillede for et givent lokalområde skal være.

De fleksible transportløsninger skal sammentænkes med de traditionelle kollektive transporttilbud, der tilbydes i et givent område, og på den baggrund vurderer udvalget, at der er begrænset en risiko for, at de forskellige transporttilbud vil være i reel indbyrdes konkurrence.

Samtidig er der tale om, at disse transportløsninger knytter sig til geografier med spredt beboelse og lavt befolkningsgrundlag, hvorfor det forventes, at antallet af rejser med disse løsninger vil være forholdsvis begrænset som andel af det samlede trafikale billede. Dette understøtter, at der ikke er en konkurrenceproblematik.

På de kortere ture – herunder særligt til og fra de rutebundne transporttilbud – er de fleksible transportløsninger dog i direkte konkurrence med gang og private cykler, hvilket kan føre til, at brugen heraf reduceres. Dette skal dog ses i forhold til, at relevante borgere med de nye fleksible løsninger lettere vil kunne få adgang til den rutebundne kollektive transport fx ved at rejsetiden fra et stoppested til destinationen reduceres.

For så vidt angår privat betalt kørsel, så er det udvalgets oplæg, at løsningen afgrænses til områder, hvor der ikke, eller kun i meget begrænset omfang, tilbydes taxikørsel i dag. På den baggrund vil en sådan ordning ikke udgøre en konkurrent til den almindelige taxikørsel. Tillades en sådan ordning derimod ubegrænset, vil det være en konkurrent til taxikørsel.

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