



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

12. september 2025
2025-4011

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 3. september 2025 stillet mig følgende spørgsmål (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra Leila Stockmarr (EL).

Spørgsmål nr. 544:

Vil ministeren fremsende en beregning på, hvad det vil koste at nedsætte prisen på tog- og busbilletter i hele Københavns Kommune til hhv. 0 (gratis) og 10 kroner, herunder redegøre for de dynamiske effekter i forhold til mindre belastning af vejnettet, mindre trængsel og mindre forurening samt forventet vækst i antallet af passagerer og dermed øgede billetindtægter?

Svar:

Indledningsvist vil jeg gøre opmærksom på, at det vil kræve et omfattende analysearbejde at kunne besvare de præcise forhold, der efterspørges.

Transportministeriet ligger således ikke inde med oplysninger om, hvilke effekter sådanne ændringer på tog- og busbilletter i Københavns Kommune vil have. Transportministeriet er heller ikke bekendt med afgrænsningen af et sådan eventuelt tiltag for så vidt angår billetprodukter, kundegrupper og geografi samt den praktiske implementering.

I forhold til effekterne af takstnedsættelser generelt kan jeg dog henvise til den tredje delrapport fra ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele Danmark, der vedrører takster og økonomi og er offentliggjort på Transportministeriets hjemmeside i juni i år.

I rapportens kapitel 13 gennemgås en række tidligere gennemførte beregninger af effekterne af takstnedsættelser, og det fremgår på den baggrund af udvalgsrapporten, at:

”Modelberegningerne om takstnedsættelser i den kollektive transport – om end det er gratis kollektiv transport eller en større



takstnedsættelse på 30 pct. – viser, selvom de er behæftet med store usikkerheder, nogle fælles tendenser [...].

Først og fremmest fører takstnedsættelser i den omtalte størrelsesorden til passagerfremgang i den kollektive transport – ikke overraskende mest, hvis transporten er helt gratis.

Analyserne peger dog også på, at tilskudsbehovet øges væsentligt, og der peges på, at der må forventes at være merudgifter til øget kapacitet. Disse vil vokse i takt med prisnedsættelsens størrelse og kan kræve meget betydelige investeringer.

Endvidere peger analyserne på, at overflytningen fra biler til den kollektive transport selv ved markante prisnedsættelser kun udgør en mindre andel af den samlede biltrafik. Dette afspejler sig også i relativt begrænsede CO₂-gevinster ved takstnedsættelserne.

Overflytningen fra cyklisme og gang er væsentligt større, hvilket indebærer omkostninger i forhold til folkesundheden.

Takstnedsættelser kan dog også i et vist omfang have positive eksterne effekter, som fx øget mobilitet, reduceret trængsel eller mindre støj på grund af reduceret bilkørsel.”

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen