



Transportministeriet

Transportministeren

Transportudvalget
Folketinget

7. oktober 2025
2025 - 4258

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transportudvalget har i brev af 17. 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. 586:

Vil ministeren - i forlængelse af sin besvarelse af TRU alm. del – spørgsmål 544 (Transportudvalget 2024-25) - uddybe, hvordan de efterspurgte beregninger vil kræve et omfattende analysearbejde at besvare, når det tidligere har været muligt for ministerens forgænger at tilvejebringe i forbindelse med besvarelse af udvalgsspørgsmål, jf. TRU alm. del – bilag 236 (Transportudvalget 2019-20) samt bl.a. TRU alm. del – spørgsmål 15, 17 og 18 (Transportudvalget 2018- 19, 2. samling). Og vil ministeren redegøre for, om svaret kunne have været tilvejebragt ved at bruge opdaterede tal og tilpasning af de tidligere beregninger, og om ministeriet "in house" har adgang til Landstrafikmodellen og Transportvaneundersøgelsen, som lå til grund for DTU's beregninger, jf. TRU, Alm.del - 2019-20 - Bilag 236: Orientering om DTUs vurdering af effekterne af gratis kollektiv transport i hele landet og i de fire største byer, fra transportministeren / Folketinget?

Svar:

Jeg har bedt Trafikstyrelsen om bidrag til besvarelsen af spørgsmålet. Trafikstyrelsen har adgang til den Grønne Mobilitetsmodel (GMM), tidligere Landstrafikmodellen, og Transportvaneundersøgelsen, som er relevante redskaber til denne type af beregninger.

Trafikstyrelsen oplyser følgende, som jeg skal henholde mig til:

"I forhold til at genbruge DTU's analyse om gratis kollektiv transport i hele landet og i de fire største byer fra 2019, gøres der indledningsvis opmærksom på, at denne analyserer en større del af Københavnsområdet og ikke kun Københavns Kommune, som er det område der spørges til i spørgsmål 544 (TRU alm. del). Dertil kan det bemærkes, at analysen netop var af et omfang og en karakter,



der gjorde, at ministeriet i sin tid bad DTU om at gennemføre analysen.

Når analysen kun skal omfatte Københavns Kommune, vil der skulle laves en række antagelser ift. rejser der krydser kommune-grænser, herunder rejser der går ind og ud af Frederiksberg Kommune. Hvis man forestiller sig, at det gøres gratis at rejse i Københavns Kommune vil folk indrette deres rejsemønstre herefter, og man vil se andre rejsestrømme og nye rejserelationer – fx kan man forestille sig, at færre vil benytte metrostationerne på Frederiksberg, mens grænsestationerne på Nørrebro og Vesterbro vil opleve en stor stigning i antal på- og afstigere.

Det må endvidere antages, at Movias busruter vil skulle omlægges og omfanget af busser øges, idet indførelsen af gratis busser i Københavns Kommune vil medføre en væsentlig passagertilvækst. Samtidig vil kravet om betaling i nabokommunerne formentlig tilskynde passagererne til at fravælge stoppesteder dér. En særlig udfordring opstår for busruter, der betjener gader langs kommune-grænsen, hvor nogle stoppesteder vil være i Københavns kommune og dermed være gratis, mens andre vil være i nabokommunerne og således koste ”normal” billettakst.

GMM er bygget op omkring geografiske områder kaldet modelzoner. GMM genererer et antal rejser fra hver modelzone, som fordeles på de enkelte stoppesteder og stationer i nærheden (ikke nødvendigvis i samme modelzone).

Hvis en nabo-modelzone får gratis kollektiv transport, vil GMM derfor fortsat generere rejser fra den betalende modelzone (det vil sige områder udenfor Københavns Kommune), uanset at de rejsendes adfærd i virkeligheden vil ændres markant, idet en stor del af de rejsende fra den betalende zone vil vælge at starte deres rejse i den zone, som har gratis kollektiv transport. Modellen alene kan derfor ikke længere give en god modellering af virkeligheden.

Hvis DTU’s analyse alligevel skal gennemføres alene for Københavns Kommune, vil der skulle opstilles en række forudsætninger for ændrede rejsemønstre ind, ud og igennem Københavns Kommune, som følge af prisforskelle på den ene og den anden side af kommunegrænsen. I praksis vil der herefter skulle foretages en omfattende manuel efterbehandling af outputtet fra GMM. Denne manuelle efterbehandling vil være så omfattende, at den vil udgøre en selvstændig analyse. Det kan i den forbindelse desuden bemærkes, at des flere forudsætninger der lægges ned over analysen, des mere usikre bliver resultaterne også – særligt hvis disse ikke er



baseret på veldokumenterede antagelser, hvilket netop vil være tilfældet, ved denne form for analyse.

Det er således ikke blot en genberegning, der skal udføres. Det er en helt ny analyse af forventede rejsemønstre som følge af en takstnedsættelse kun i Københavns Kommune. Et sådant analysearbejde er omfattende, hvis det skal kunne besvare de præcise forhold, der efterspørges.”

Med venlig hilsen

Thomas Danielsen