

Notat – Endelige anbefalinger fra Regeringens ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele Danmark, der blev nedsat i maj 2023, afleverede deres endelige anbefalinger den 26. juni 2025 på baggrund af deres arbejde de seneste to år. Ekspertudvalget har samlet 6 overordnede anbefalinger:

1. Der skal etableres et sammenhængende højfrekvent strategisk hovednet af bus og tog på tværs af byer og geografier med klare kvalitetsstandarder.
2. Den kollektive transport i landdistrikterne skal gøres mere attraktiv og økonomisk bæredygtig gennem en omstilling af rutebundne transportløsninger til mere fleksibel behovsstyret kollektiv transport.
3. Det kollektive transportsystem skal transformeres, så det opleves sammenhængende og let tilgængeligt for borgeren, også når der skal skiftes mellem flere transportløsninger.
4. Det skal være lettere at forstå og finde prisen for en rejse med den kollektive transport, og den kollektive transports konkurrenceevne ift. bil skal styrkes.
5. Mulighederne i innovation og systematisk indsamling af data skal udnyttes til at forny den kollektive trafik.
6. Rammevilkårene skal ændres, så mobilitetsvirksomhederne får incitament til at foretage prioriteringer, der kan skabe økonomisk råderum og mulighed for at foretage langsigtede investeringer.

Regeringen vil på baggrund af anbefalingerne indkalde til politiske forhandlinger om en endelig aftale for fremtidens kollektive trafik for hele Danmark. Det er usikkert hvornår disse vil foregå, men der forventes først en politisk aftale efter Region- og kommunalvalget til november. En politisk aftale behøver ikke at følge ekspertudvalgets anbefalinger.

Administrationen vurderer at anbefalingerne rummer mange positive elementer, der kan komme passagererne til gavn – særligt omkring takster, zoner og bedre vilkår for fleksible mobilitetsløsninger. Disse understøtter de fælles regionale indspil til Ekspertudvalget gennem Danske Regioner.

Overordnet anbefaler Ekspertudvalget dog, at mobilitetsselskaberne får et større ansvar og opgaveportefølje, hvilket vil medføre en generel mindre indflydelse fra de offentlige myndigheder, herunder regionerne. Ekspertudvalget anbefaler derudover, at regionerne ikke længere skal varetage opgaver indenfor kollektiv trafik, men denne anbefaling vurderes primært at skyldes det oprindelige oplæg til Sundhedsreformen, hvor regionerne skulle være rene sundhedsregioner.

Nedenfor følger kort redegørelse for de enkelte anbefalinger, samt deres betydning for Region Hovedstaden:

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

- Mobilitetsselskaberne vil have ansvaret for at samarbejde om og udpege et strategisk hovednet. Udpegningen skal ske efter dialog med kommuner, regioner og stat.
- Mobilitetsselskaberne vil have et særligt fokus på fremkommelighed.
- Ansvar for at opretholde og udvikle hovednettet skal placeres ét sted. Ekspertudvalget mener at dette bedst imødekommes ved at fjerne regionernes ansvar for den kollektive trafik.
- Samarbejdet om det strategiske net skal styrkes ved at nedsætte et samarbejdsforum med repræsentanter fra kommuner, regioner, staten og mobilitetsselskaber. Forummet kan med fordel forankres i Rejsekort og Rejseplan A/S.

Betydning for Region Hovedstaden: Regionerne udvikler allerede i dag regionale hovednet, der prioriterer få stop og fremkommelighed på tværs af kommuner og regioner. Dermed vil beslutningerne ikke være udtryk for en politisk prioritering og kan risikere at ske alene efter et optimeringsrationale. Der vil være risiko for, at regionens indflydelse kan reduceres, da de regionale busruter forventes at have en primær rolle i de regionale hovednet.

Administrationen er enig i behovet for et bedre samarbejde mellem mobilitetsvirksomheder, stat, kommuner og regioner, men ikke at det nødvendigvis er det mest hensigtsmæssige at placere dette under Rejsekort og Rejseplan, da selskabet i dag primært ledes administrativt af trafiksselskabernes direktører uden politisk forankring.

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

- Mobilitetsselskaberne skal have mulighed for at varetage en bredere opgaveportefølje end kollektiv transport – fx samkørsel, frivilligbusser eller delecycler. I dag er selskaberne begrænset i deres muligheder for dette.
- Styrke de økonomiske incitamenter ved samkørsel.
- Standardisering af fleksible transportløsninger på tværs af landet. Fx at plustur-tilbudet er det samme i Nordjylland og Nordsjælland.
- Sikre bedre integration mellem de fleksible- og rutebundne transportløsninger.
- De fleksible løsninger integreres i Rejsekort og Rejseplan A/S.
- Bedre samtænkning mellem de visiterede køretilbud og den åbne flextrafik for bedre at kunne udnytte kapaciteten.

Betydning for Region Hovedstaden: I dag har mobilitetsselskaberne alene mulighed for at udbyde rutebunden trafik og enkelte fleksible løsninger som Plus- og Flextur. En bredere opgaveportefølje giver mulighed for at udbyde mobiliteten bredere – fx ved at inkludere

first/last-mile løsninger som delecykler i udbuddet af bustrafikken. Det kan forbedre regionens muligheder for at tilbyde en endnu bedre og mere fleksibel kollektiv trafik til regionens borgere.

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

- Arbejde strategisk med udvikling af knudepunkter langs hovednettet. Ansvar pålægges entydigt hos mobilitetsvirksomhederne.
- Mobilitetsvirksomhederne skal i fællesskab definere standard og kvalitet for knudepunkter.
- Delecykler og deleløbehjul skal integreres som en del af knudepunkterne.

Betydning for Region Hovedstaden: I dag er ansvaret for udvikling af knudepunkter delt mellem Vejdirektoratet, regioner, kommuner og trafikelskaber, hvilket kan hæmme en systematisk udrulning og udvikling af knudepunkter pga. for mange forskellige interesser. Der er derfor behov for at forenkle ansvaret, men det vil være uhensigtsmæssigt ikke at placere dette hos regioner og kommuner. Det vil sikre en større politisk forankring, men også fokus på at fremme mobilitetsløsninger, som trafikelskaberne ikke har samme fokus på – fx cykling og delebiler. Regionerne har hidtil spillet en central rolle i udviklingen af knudepunkter til at være centrale i trafikplanlægningen. Desuden er kommunerne vejmyndighed og har oftest det formelle ansvar for arealerne omkring knudepunkterne. Ved at placere ansvaret hos mobilitetsselskaberne er der risiko for mindre indflydelse for regionerne.

4 – Det skal være lettere at forstå og finde prisen for en rejse med den kollektive transport, og den kollektive transports konkurrenceevne ift. bil skal styrkes.

- Forenkling af prisstrukturer gennem en markant reduktion i antallet af billetprodukter og harmonisering af rabatordninger.
- Ny takstmodel skal prioritere at flytte bilister til den kollektive trafik og ikke cyklister og gående.
- Sikre logisk og gennemskuelig sammenhæng mellem priserne på fleksible produkter og den rutebundne kollektive transport.
- Billet til den kollektive trafik skal give mulighed for at benytte first/last-mile løsninger som delecykler i samme zoner som billetten eller periodekortet er gældende.
- Mobilitetsselskaberne skal have ansvaret for at sikre den enkelte kunde den laveste pris. Dette fx ved at indføre et prisloft, så kunderne ikke risikerer at betale mere end nødvendigt.
- Der tilbydes fleksible produkter med dynamisk prissætning, der kan give gode tilbud til kunderne og bedre udnyttelse af fleksibiliteten – i stil med DSB's Orangebilletter.
- Ny ungerabat, der skal sikre rabat til alle unge på alle rejser. Der foreslås en fast rabat på 25%.

Betydning for Region Hovedstaden: Tiltagende vurderes ikke at have indflydelse på regionens rolle og myndighed, men vil gøre den kollektive trafik mere attraktiv for passagererne og forventeligt medføre en passagervækst.

5 – Mulighederne i innovation og systematisk indsamling af data skal udnyttes til at forny den kollektive trafik.

- Den digitale platform for Rejsekort og Rejseplan skal fortsat udvikles, herunder med fokus på at integrere mobilitetsløsninger fra tredjepart, som fx delecykler, i en Mobility as a Service (MaaS)-løsning.
- Der skal være åbne standarder og fair muligheder for adgang til MaaS-løsningen.
- Sikre kontinuerlig viden om borgernes mobilitetsvaner og samle disse ét sted til gavn for hele sektoren.
- Mobilitetsselskaberne skal inddrage brugere og kommercielle virksomheder i udviklingen af nye løsninger.

Betydning for Region Hovedstaden: Tiltagende vurderes ikke at have indflydelse på regionens rolle og myndighed, men vil understøtte regionens fokus på at fremme MaaS-løsninger.

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

- Bedre vilkår for at kunne omstille baner til busdrift, hvor det er relevant.
- Bedre rammer for at professionalisere mobilitetsselskabernes bestyrelser, således at der kan komme stærkere forretningsmæssige kompetencer. Dette efter inspiration fra bl.a. Hovedstadens Letbane.
- Bedre muligheder for at kunne arbejde langsigtet med økonomi og opgaver. I dag mangler budgetmæssig fleksibilitet.
- Der skal tages stilling til om antallet af mobilitetsselskaber skal justeres. Fx er der to mobilitetsselskaber i Region Syddanmark, men blot ét på tværs af Region Hovedstaden og Region Sjælland.

Betydning for Region Hovedstaden: Bedre vilkår for at kunne omstille baner til busdrift vil give regionen større fleksibilitet i prioritering og planlægning af fremtidens kollektive transport. Som det statslige tilskud til regionernes drift af lokalbaner er sat sammen i dag, har regionerne begrænsede muligheder for at omprioritere i driften af lokalbanerne. Regionerne har dermed ikke mulighed for fx at nedlægge en bane og erstatte denne med anden og billigere kollektiv trafik, såfremt der er politisk ønske om dette.

Bedre muligheder for at kunne arbejde langsigtet med økonomi og opgaver vil ligeledes bidrage til regionens fleksibilitet. I dag medfører regionernes etårige budgetter en begrænset økonomisk fleksibilitet, der giver udfordringer ved at rumme større investeringsbehov som skinnevedligeholdelse og indkøb af batteritog, da det statslige investeringstilskud til lokalbanerne udbetales årligt. Her vil bedre mulighed for at kunne arbejde langsigtet med økonomiske investeringer give større fleksibilitet for regionen.