



Den 9. april 2024

FORSLAG TIL FORBEDREDE RAMMEBETINGELSER, DER KAN STYRKE DEN KOLLEKTIVE TRANSPORT OG ØNSKER TIL MOBILITETSPULJEN

Indledning

Trafikselskabernes opgave er at sikre mest mulig kollektiv transport til danskerne inden for de midler, der politisk er afsat til det. Det gør vi med stor glæde og engagement hver eneste dag. Men der er brug for en modernisering af rammebetingelserne, hvis vi fortsat skal kunne udvikle den kollektive transport, så den bliver til størst mulig gavn for danskerne, samfundet og miljøet. Nedenfor ses trafikselskabernes forslag til forbedrede rammebetingelser, der kan styrke den kollektive transport i Danmark, samt trafikselskabernes ønsker til udmøntning af mobilitetspuljen:

I. FORSLAG TIL FORBEDREDE RAMMEBETINGELSER

1. En mere moderne og fleksibel lov om trafikselskaber

Trafikselskabernes aktiviteter er reguleret af lov om trafikselskaber, og den er ikke ændret grundlæggende siden den blev vedtaget i 2005. Der er behov for en modernisering, så trafikselskaberne får mulighed for at understøtte mobiliteten i landområder med nye tilbud som samkørsel, frivilligbusser og trafikknudepunkter (jf. pjecen "Styrk mobiliteten i landområderne": [Mobilitetspjece](#)). Det bedste ville være en mere generel og smidig lov, som også kan omfavne fremtidige innovative løsninger.

2. Bedre rammer for at lave trafikknudepunkter (HUBs)

Formålet med et trafikknudepunkt er at styrke sammenhængen mellem transportformer. Det kan f.eks. være ved en station, hvor cykel og bil kan parkeres trygt, mens passageren tager tog og bus på arbejde. Gode HUBs gør det attraktivt at vælge den kollektive trafik, og har vist sig succesfulde i bl.a. Holland.

3. Bedre rammer for at lade samkørsel understøtte bus og tog

Der er meget at hente, hvis bare nogen af de mange tomme sæder i bilerne kunne blive udnyttet. Flere trafikselskaber har gennemført succesfulde forsøg med samkørsel, hvor der bl.a. forsøges med at give et lille tilskud til samkørslen, og hvor samkørslen samtænkes med den øvrige kollektive trafik. Trafikselskabernes ambition er, at samkørsel skal kunne supplere den øvrige kollektive transport i landområderne. Men det kræver, at det bliver mere attraktivt for de bilister, der deltager, og at trafikselskaberne får et større råderum til at indgå den type aftaler, og bedre udnytte de mange tomme sæder i bilerne. Det skal for god ordens skyld understreges, at trafikselskabernes forslag hverken handler om Uber eller taxakørsel.



TRAFIKSELSKABERNE I DANMARK

Erfaringerne med Uber – både i udlandet, og da de var i Danmark – er i øvrigt, at Uber alene fungerer de steder, hvor der er en stor efterspørgsel, og det er der ikke på landet (se også tidligere Uber ansat i Politiken den 4. februar 2024: <https://politiken.dk/del/QJRONDACHlew>).

Den offentlige sektor skal ikke løse opgaver, som private virksomheder kan løse, derfor skal trafik-selskaberne ikke med offentligt tilskud understøtte samkørsel i (by)områder, hvor der er et velfungerende taxamarked og god kollektiv trafikservice. Som offentlige selskaber skal det selvfølgelig også sikres, at alle vores løsninger lever op til love og regler, herunder om skattebetaling, arbejdsvilkår, mv. Derfor ønsker vi, at såvel taxalovgivningen som trafik-selskabsloven opdateres, og en god måde kan jo være, at man starter et storskala-forsøg, hvor man samlet får nogle erfaringer, som kan bruges til at formulere de rigtige rammebetingelser.

4. **Bedre rammer for frivilligbusser**

Trafikselskaberne ser en mulighed for frivilligbusser i de lokalsamfund, hvor der ikke er busdækning, men hvor der er nogle ildsjæle, som kan og vil køre den. Det kan f.eks. være kørsel til gymnastikundervisning, bankospil, en bytur eller lignende. De steder skal trafik-selskabet sammen med kommunen kunne stille en minibus til rådighed, som er synet og forsikret, hvilket lovgivningen ikke klart giver mulighed for i dag. Trafikselskabernes forslag ikke handler om at erstatte eksisterende busruter eller chauffører med frivilligbusser, hvilket vi heller ikke mener er realistisk, men de steder, hvor der er lokal opbakning, kan en frivilligbus forbedre mobiliteten i et område, hvor busruten er lukket.

5. **Fleksible busser**

En fleksibel bus er en mindre bus, som kører på en fast rute, men hvor bussen kun kører, når passageren har kaldt den frem på en app eller har ringet til trafik-selskabet – men så kommer den også inden for 20 minutter. Det er muligt at etablere fleksible busser inden for den eksisterende lovgivning, men forslaget er medtaget her, fordi det er en del af et samlet billede af nye innovative løsninger. Sammen med Faxe Kommune starter Movia et stort forsøg med netop sådan en fleksibel busløsning i Haslevområdet den 8. april 2024.

6. **En modernisering af ungerabatten**

Unge fravælger i stigende grad den kollektive transport. Ungdomskortet, den nuværende ungerabat, kritiseres med rette for at være tungt og bureaukratisk, for ikke at være digitalt og for at følge nogle takstgrænser, som stammer fra de gamle amter. Der er behov for at få forbedret rammebetingelserne for ungerabat ved en modernisering af ungdomskortet, så det bliver mere attraktivt for unge at vælge den kollektive transport. I sommeren 2022 præsenterede alle de danske de kollektive trafikvirksomheder et fælles forslag til et nyt ungdomskort, som er blevet til efter involvering af en række ungdomsorganisationer. Det er lige til at sætte gang. Forslaget kan ses her: [Nyt ungdomskort](#)



TRAFIKSELSKABERNE
I DANMARK

7. **Et mere inflationssikkert takststigningsloft**

Det eksisterende takststigningsloft er indrettet sådan, at der går 1 – 1 ½ år fra priserne stiger i samfundet, til trafikselskaberne må hæve taksterne. Det har fungeret i tider med ingen eller lav inflation, men i tider med inflation som nu, betyder det et indtægtstab for trafikselskaberne. Alene i 2023 har den manglende samtidighed medført et indtægtstab for trafikselskaberne på op mod 250 mio. kr., hvilket presser kommuners og regioners økonomi. For passagererne er det også svært at forstå, at taksterne i den kollektive transport stiger meget på et tidspunkt, hvor priserne i samfundet har stabiliseret sig.

Det vil derfor være godt, hvis takststigningsloftet moderniseres, så det tager højde for, at vi nu er i en tid med risiko for højere inflation.

8. **Ordentlige rammebetingelser for kommunernes medfinansiering af BRT-linjer i Danmark**

BRT-busser er lange busser, som kører i deres eget spor. Som det eneste sted i Danmark, har de siden oktober 2023 kørt i Aalborg til stor tilfredshed fra passagererne. BRT-busser har mange af de samme fordele som letbaner, men er langt billigere at etablere. Derfor ser man en stor udbredelse i resten af verden i disse år. Infrastrukturaftalen fra 2021 indeholder to BRT-linjer i hovedstadsområdet samt en pulje til statslig medfinansiering af BRT og letbaner mv. i andre større byer. Men alt arbejde er gået i stå, fordi regeringen har afvist den finansieringsmodel, som lå til grund for, at kommunerne ville medfinansiere. Nemlig at medfinansieringen sker uden for det kommunale anlægsloft og at lokale parter kan lånefinansiere eventuelle anlægsudgifter med en 40-årig afdragsprofil. Der er derfor brug for at få sikret ordentlige rammebetingelser for kommunernes medfinansiering af BRT.

II. ØNSKER TIL UDMØNTNING AF MOBILITETSPULJEN

I finanslovsaftalen for 2024 er der afsat 100 mio. kr. årligt de næste 4 år til initiativer inden for den kollektive transport. Trafikselskaberne så gerne, at storskalaforsøg med samkørsel, HUBs, fleksible busser og frivilligbusser kom i betragtning. Det er forslag, som er afprøvet i pilotprojekter, og som vil kunne gøre en reel og positiv forskel.