



TRAFIKSELSKABERNE  
I DANMARK

April 2024  
Revideret 27. februar 2026

## TRAFIKSELSKABERNES FORSLAG TIL FORBEDREDE RAMMEBETINGELSER

### 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 følger med tiden og bliver til størst mulig gavn for danskerne, samfundet og miljøet. Det gælder ikke mindst mulighederne for at sikre kollektiv transport til danskere i yderområderne.

Nedenfor ses trafikselskabernes forslag til forbedrede rammebetingelser, som vil kunne gøre en stor forskel. De fleste er også nævnt i anbefalingerne fra Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet. Forslagene er relevante uanset model for organisering og kan derfor sættes i værk med det samme, hvis der er politisk vilje til det.

### 1. En mere moderne og fleksibel lov om trafikselskaber

Trafikselskabernes aktiviteter er reguleret af lov om trafikselskaber. Den er ikke ændret grundlæggende siden den blev vedtaget i 2005, selvom udviklingen har overhalet den på flere områder. Det betyder, at den spænder ben for trafikselskabernes mulighed for at indgå i aktiviteter som f.eks. samkørsel, trafikknudepunkter men også for at indsætte flere busser ifbm nogle typer festivaler eller hjælpe DSB med togbusser ved ulykker<sup>1</sup>. Der er behov for en modernisering, så trafikselskaberne bl.a. 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 lade samkørsel understøtte bus og tog

Der er brug for at ændre lov om trafikselskaber, så trafikselskaberne får bedre mulighed for at integrere samkørsel i den kollektive trafik. I gennemsnit sidder der ifølge Vejdirektoratet 1,08 person i bilerne, når vi pendler til arbejde eller uddannelse<sup>2</sup>. Hvis blot nogle få af disse biler tog en ekstra person med, vil det kunne give en bedre service for borgerne, og samtidig mindske CO2-udledning og trængsel. I takt med at passagertallet falder på landet, arbejder trafikselskaberne med at styrke hovednettet og med at etablere fleksible løsninger, der kan bringe passager i yderområderne ind til et hovednettet eller et trafikknudepunkt. Det sker i dag med Flextur, Plustur og fleksible busser. En yderligere måde vil være at kunne udnytte nogen af de mange ledige sæder i bilerne i den kollektive trafik.

---

<sup>1</sup> Se flere eksempler her: [Movia og Midttrafik: Vi beder om en modernisering af Trafikselskabsloven | MobilityTech](#)

<sup>2</sup> [Der er alt for mange solobilister i Danmark | Vejdirektoratet](#)



Det skal understreges, at trafikselskabernes forslag ikke handler om taxakørsel eller om noget, deltagerne kan leve af. Der er kun tale om at integrere nogle sæder i biler, som alligevel kører, i den kollektive trafik, så de kan indgå som en del af den almindelige billet og kan ses i Rejseplanen. Hvis der ikke er en samkørselstur, har trafikselskabet mulighed for at hjælpe passageren med en flextur eller plustur.

Skal det kunne lade sig gøre i større omfang kræver det, at det bliver mere økonomisk 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. Som offentlige selskaber skal det selvfølgelig også sikres, at alle vores løsninger lever op til love og regler. Derfor ønsker vi, at såvel taxalovgivningen som trafikselskabsloven opdateres.

### 3. Bedre rammer for at lave trafikknudepunkter (mobilitetsHUBs)

Formålet med et trafikknudepunkt er at styrke sammenhængen mellem transportformer. Det kan f.eks. være et knudepunkt, hvor cykel eller bil kan parkeres trygt, mens passageren tager tog og bus på arbejde. Et godt knudepunkt skal opleves som rart og trygt, der skal være god information og f.eks. adgang til delecycler og faciliteter som indkøb, kaffeautomat m.v. Trafikknudepunkter kan være ved en station men kan også ligge ude i landet. Gode HUBs gør det attraktivt at vælge den kollektive trafik, og har vist sig succesfulde i bl.a. Holland. Se mere om HUBs [her](#).

### 4. 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 trafikselskabet. Movia gennemfører lige nu et pilotprojekt sammen med Faxe kommune, og efter regeringen sidste år afsatte midler til forsøg med fleksible busser, er flere forsøg på vej. Det er altså 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.

### 5. 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 trafikselskabet 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. Der er brug for at ændre lov om trafikselskaber, så trafikselskaberne får bedre mulighed for at indgå samarbejde med lokalsamfund om frivilligbusser.

## 6. En modernisering af ungerabatten så den bliver for alle

Unge fravælger i stigende grad den kollektive transport. Ungdomskortet, den nuværende ungerabat, kritiseres med rette for at være tungt og bureaukratisk, for at diskriminere unge på erhvervsuddannelserne i lønnet praktik, for ikke at være digitalt og for at følge nogle takstgrænser, som stammer fra de gamle amter. Ordningen er også geografisk skæv, da omkring halvdelen af brugerne bor i hovedstadsområdet. Der er behov for at få forbedret rammebetingelserne for ungerabat ved en modernisering af ungdomskortet, så det bliver attraktivt for unge i hele Danmark 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 vil gælde alle SU-berettigede uddannelser og derudover give 25 pct. rabat til alle unge under 26 år, uanset hvad formålet med rejsen er. Det er lige til at sætte gang. Se mere om forslaget [her](#).

## 7. Mulighed for at kunne planlægge med længere budgetter end 1 år

Regeringens ekspertudvalg påpeger, at det er uhensigtsmæssigt i, at trafikselskaberne er nødt til at operere med 1-årige budgetter, fordi det fører til stop-and-go løsninger. Udvalget anbefaler at rammevilkårene ændres, så mobilitetsvirksomhederne får incitament til at foretage prioriteringer, der kan skabe økonomisk råderum og mulighed for at foretage langsigtede investeringer og dermed sikre større stabilitet for passagererne. Hvis trafikselskaberne fik samme økonomiske muligheder som bl.a. letbaneselskaberne ville det forbedre mulighederne for mere langsigtet planlægning til gavn for passagererne.

Trafikselskaberne i Danmark har bl.a. peget på finansiering af BRT-busser, som eksempel på, at der er behov for at kunne planlægge med en længere tidshorizont. Infrastrukturaftalen fra 2021 indeholder to BRT-linjer i hovedstadsområdet samt en pulje til statslig medfinansiering af BRT og letbaner mv. i andre større byer. Der derfor brug for at få sikret bedre rammebetingelser for kommunernes medfinansiering af fremtidige BRT-projekter.

## 8. En afbalanceret takstreform

Ekspertudvalget har foreslået at takstsystemet forenkles og de lange og mellemlange ture i den kollektive trafik gøres billigere. Trafikselskaberne er positive overfor at gøre takstsystemet mere enkelt, men opfordrer til at gøre det på en balanceret måde og have passagerens behov i centrum. Det er en god idé at gøre de lange og mellemlange ture billigere, men det bør ikke ske på bekostning af de korte ture. De korte ture (defineres som oftest som ture på under 10-14 kilometer) udgør en stor del af den regionale kollektive trafik. Hvis de korte ture bliver dyrere, vil det ifølge ekspertudvalget ramme socialt skævt og det risikerer at flytte flere over i bilerne. Det skal også sikres, at ændringer i det eksisterende takstsystem kan spille sammen med det unikke danske fælles billetsystem i Rejsekortet.