

Den 15. november 2024

## TRAFIKSELSKABERNES ØNSKER TIL FINANSLOV 2025 OG TIL UDMØNTNING AF MOBILITETSPULJEN

### Indledning

Mobilitet er en vigtig del af danskernes velfærd og kollektiv transport spiller en vigtig rolle i at sikre danskerne mobilitet, også i landområderne. Det er trafiksekskabernes opgave at sikre mest mulig kollektiv transport til danskerne inden for de midler, der politisk er afsat til det. Trafiksekskaberne oplever lige nu passagerfremgang de steder, hvor det har været muligt at fastholde og forbedre servicen, men tilsvarende passagernedgang de steder, hvor der er sparet. Dette er mange steder i landområderne, hvor der er få brugere. Der er derfor brug for nye løsninger, der kan give mere kollektiv transport for pengene, hvor trafiksekskaberne har brug for hjælp fra Folketingets partier. Derudover er der behov for at sikre, at Færdselsstyrelsen har ressourcer til at løfte sin tilsynsopgave med lovgivningen vedr. overholdelse af løn- og overenskomstvilkår hos de vognmænd, der er godkendt af Færdselsstyrelsen til at køre flextrafik.

### Trafiksekskabernes fem ønsker til finanslov 2025

Trafiksekskaberne har fem ønsker til finansloven, der vil kunne styrke den kollektive transport og give danskerne mere mobilitet. Disse er:

1. Etablering en pulje på 50 mio. kr. til storskalaforøg med at integrere samkørsel i den kollektive transport. Pengene er allerede afsat i mobilitetspuljen.
2. Etablering af en pulje på 50 mio. kr. til etablering af flere trafikknudepunkter rundt i hele landet. Pengene er allerede afsat i mobilitetspuljen.
3. Etablering af anlægs- og låneramme for kommuners medfinansiering af BRT-anlæg og letbaner.
4. En modernisering af ungerabatten, så den bliver for alle unge, og så ungerabatten kan understøtte formålene med den nye gymnasireform. Der er afsat midler til ungerabat på finansloven.
5. Et øremærket tilskud til at sikre, at Færdselsstyrelsen kan løfte sin tilsynsopgave med at lovgivningen vedr. overholdelse af løn- og overenskomstvilkår hos de vognmænd, der er godkendt af Færdselsstyrelsen til at køre bl.a. flextrafik.

Forslagene uddybes nedenfor.

## **1. Etablering en pulje på 50 mio. kr. til storskalaforsøg med at integrere samkørsel i den kollektive transport.**

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. En måde er at udnytte de mange ledige sæder i bilerne. I gennemsnit sidder der ifølge Vejdirektoratet 1,16 person i bilerne, når vi pendler til arbejde eller uddannelse<sup>1</sup>.

Hvis blot nogle få af disse biler tog en ekstra person med, vil det give en bedre service for borgerne. Der er ikke tale om taxikørsel men om at integrere nogle sæder i biler, som alligevel kører, i den kollektive trafik. Det skal derfor ske i samarbejde med trafikselskaberne, så samkørselsturen indgår 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.

Regeringens ekspertudvalg har peget på samkørsel som en løsning til at styrke mobiliteten i landområderne<sup>2</sup>. Trafikselskaberne foreslår derfor, at der hurtigst muligt etableres en pulje til storskalaforsøg og en materiel hjemme, så transportministeren kan give lov til at der etableres forsøg, så der kan samles erfaringer til en fremtidig lovgivning.

Puljen kan finansieres af den pulje på 100 mio. kr., som blev afsat på finansloven for 2024 årligt i årene 2024-2027<sup>3</sup> til initiativer målrettet den kollektive transport. Det kan ske inden for de gældende regler og behøver ikke kræve ny lovgivning, men det ville være hensigtsmæssigt hvis transportministeren fik hjemmel til at igangsætte sådanne forsøg.

## **2. Etablering af en pulje på 50 mio. kr. til trafikknudepunkter, HUBs, rundt i hele landet.**

Formålet med et trafikknudepunkt er at styrke sammenhængen mellem forskellige transportformer. Et godt knudepunkt kan f.eks. indeholde sikker parkering til bil og cykel, mens passageren tager tog og bus på arbejde eller uddannelse. Det kan være der, den fleksible bus eller flexbilen holder, hvor der også er plads til delecycler, delebiler, pakkebokse, kaffe m.m. Gode HUBs gør det nemt og attraktivt at vælge den kollektive trafik, men de kan se forskellige ud og være placeret forskelligt. En station, giver en god ramme for et trafikknudepunkt, men der kan også være et knudepunkt midt på på en rute, så passagererne ikke behøver at skulle hele vejen ind over en station, for at komme videre. Der findes allerede mange HUBs i Danmark, men de er ikke billige at etablere og der afprøves forskellige modeller. Trafikselskaberne foreslår derfor, at der etableres en pulje på 50 mio. kr. til etablering af mobilitetshubs, så der kan samles erfaringer i hele Danmark.

Puljen kan finansieres af den pulje på 100 mio. kr., som blev afsat på finansloven for 2024 årligt i årene 2024-2027 til initiativer målrettet den kollektive transport.

<sup>1</sup> <https://www.vejdirektoratet.dk/delbil#0>

<sup>2</sup> [https://www.trm.dk/media/gxfkdaay/praesentation-af-delrapport-1-ekspertudvalg-om-kollektiv-mobilitet\\_endelig.pdf](https://www.trm.dk/media/gxfkdaay/praesentation-af-delrapport-1-ekspertudvalg-om-kollektiv-mobilitet_endelig.pdf)

<sup>3</sup> [https://fm.dk/media/ndipgdea/faktaark\\_udvalgte-prioriteter-i-forslag-til-finanslov-for-2025.pdf](https://fm.dk/media/ndipgdea/faktaark_udvalgte-prioriteter-i-forslag-til-finanslov-for-2025.pdf)

### **3. Etablere en ramme for finansiering af BRT-busser som svarer til den, der gælder for letbaner og Metro.**

På baggrund af de gode erfaringer fra Aalborg med BRT-buslinjen fra - via – til

Opfordrer trafikselskaberne til, at der i forbindelse med forhandlingerne om finanslov 2025 også gives tilsagn om at sikre, at der etableres låne- og anlægsrammer så kommunerne kan medfinansiere nye BRT-linjer.

### **4. En modernisering af ungerabatten, så den bliver for alle unge**

Regeringens forslag til ny reform af ungdomsuddannelserne har som mål, at størstedelen af de unge i fremtiden skal gå i gymnasiet. Men som forholdene er i dag, vil de ikke få samme mulighed for ungdomsrabat i den kollektive trafik, fordi den i dag er forskellig afhængig af den uddannelse, den unge går på. Unge på på erhvervsskolerne har f.eks. ikke mulighed for at bruge deres ungdomskort, mens de er i praktik.

Ungdomskortet, den nuværende ungerabat, er desværre tungt og bureaukratisk at bruge. Og rabatstrukturen er indrettet efter de for længst nedlagte amter. Der er behov for at få moderniseret ungdomskortet, så det støtter op om den nye gymnasireform og det bliver attraktivt for alle unge at vælge den kollektive transport – også i deres fritid. I 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. Forslaget kan ses her [Nyt ungdomskort](#).

Trafikselskaberne opfordrer til, at der i forbindelse med finansloven for 2025 besluttet en modernisering af ungdomskortet i tråd med trafikvirksomhedernes forslag, så det kan støtte op om gymnasireformen.

### **5. Effektivt tilsyn fra Færdselsstyrelsen med at vognmænd overholder reglerne vedr. løn- og overenskomsvilkår**

Trafikselskaberne har krav i deres udbud for at sikre ordentlige løn- og arbejdsvilkår, ligesom det følger af Taxilovens §10 og er en betingelse for at få og opretholde en kørselstilladelse fra Færdselsstyrelsen. Flere trafikselskaber har iværksat egne stikprøvekontroller og kontrolpaneler med deltagelse af relevante faglige organisationer. Men det er Færdselsstyrelsen, som har myndighedskontrollen. Det er dog oplevelsen at denne opgave i dag ikke kan løftes i tilstrækkelig grad af Færdselsstyrelsen. Der er brug for at afsætte midler til at Færdsstyrelsen kan gennemføre en ensartet og effektiv myndighedsbaseret kontrol på landsbasis med de vognmænd der opnår godkendelse til at udføre persontransport.