

Styrk den kollektive mobilitet

Dansk Erhvervs visioner for en effektiv og fremtidssikret kollektiv mobilitet



Indhold

Indledning	2
1. Mere sammenhæng, mindre kompleksitet	4
2. Kollektiv transport som det foretrukne valg	8
3. Bedre integration af cykler	10
4. Infrastruktur skal følge med byudvikling	11
5. Busser og turisme	13
6. Selvkørende mobilitet som en del af fremtiden	15
Opsummering	17
Bilag	18

Indledning

I Danmark skal ingen efterlades på perronen. Et velfungerende, sammenhængende og pålideligt kollektivt mobilitetssystem er en forudsætning for, at alle borgere – uanset hvor de bor – har adgang til arbejde, uddannelse og fællesskab. Men i dag oplever alt for mange danskere, at den nuværende kollektive transport ikke lever op til forventningerne og mobilitetsbehovet. Når servicen halter, særligt uden for de større byer, og priserne stiger, betyder det, at privatbilen bliver det foretrukne valg, og at mange, især unge, ældre og borgere uden bil, mister adgang til vigtige funktioner i samfundet.

Derfor skal vi tale om *mobilitet*. Danmark har brug for en sammenhængende kollektiv mobilitet, man kan regne med. Mobilitetsløsninger, der er tilgængelige, fleksible og økonomisk attraktive – og som reelt kan konkurrere med privatbilen. Det kræver, at vi tænker nyt og tør tage fat på de strukturelle udfordringer, der præger sektoren: For mange aktører, manglende koordinering og et komplekst og fastlåst system, der gør det svært for borgerne at navigere i.

Busser og tog er fortsat rygraden i den kollektiv mobilitet, men det handler også om, hvordan de spiller sammen med delebiler, udlejningsbiler, samkørsel, mikromobilitet og andre løsninger, så danskerne får reelle dør-til-dør-transportløsninger.

Visioner kræver finansiering. Da udgifterne til mange af forslagene afhænger af den konkrete gennemførelse, anvises ikke krone-til-krone finansiering, men der peges på, at der kan hentes administrative besparelser ved forenklinger af den meget komplicerede aktørstruktur på området og ved øget brug af teknologi. Derudover vil et forbedret og mere fleksibelt kollektivt trafiksystem give øget omsætning fra flere kunder. Det foreslås endvidere, at yderligere finansiering af baneområdet henvises til de kommende drøftelser om et serviceeftersyn af infrastrukturplan 2035 samt drøftelserne om en plan frem til 2045, da disse omkostninger dels kan være meget omfattende og tager lang tid at gennemføre. Ændringer på resten af kollektiv trafikområdet (busser, taxier, delebiler m.v.) kan til gengæld generelt hurtigere implementeres og foreslås at dette kan ske i forbindelse med de forhandlinger der under alle omstændigheder skal iværksættes for at gennemføre regeringsgrundlagets emner på området.

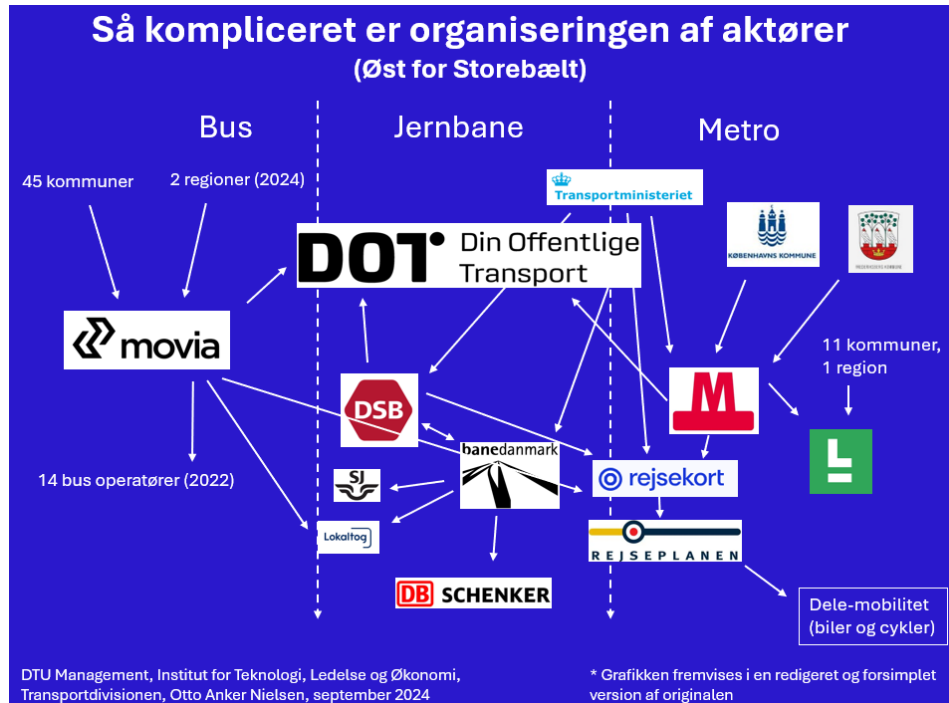
Dansk Erhvervs vision:

- Den kollektive transport skal styrke den samlede mobilitet i Danmark, så vi får et effektivt, grønt og konkurrencedygtigt mobilitetssystem i verdensklasse.
- Den kollektive transport skal være et reelt og attraktivt alternativ til privatbilen både i byerne, landdistrikterne og på tværs af kommunegrænser og landsdele.
- Den kollektive transport skal tænkes bredt så alle typer passagertransport kommer i spil og så fokus er på passagerens behov.

1. Mere sammenhæng, mindre kompleksitet

Den nuværende organisering af kollektiv transport er med til at sikre en lokal forankring, hvor kommuner og regioner, som har stort kendskab til de lokale forudsætninger, har indflydelse på serviceniveau og tilpasning til lokale behov. Men organiseringen har også klare svagheder. Ansvarsfordelingen er kompleks og langt fra entydig. Det gør planlægning, koordinering og udvikling vanskelig – især på tværs af landsdele og kommunegrænser. Samtidig dækker den nuværende regionale fordeling af trafikselskaberne ikke nødvendigvis pendlernes rejsemønstre. Det kan begrænse muligheden for fleksible og sammenhængende løsninger.

Manglen på et samlet strategisk ansvar svækker den helhedsorienterede planlægning og gør det vanskeligt at udvikle et effektivt og sammenhængende kollektivt transportsystem på tværs af landet. For at imødegå disse udfordringer er der behov for en klarere national retning og en mere enkel og sammenhængende struktur.¹



¹ Se også organisering af aktører i Region Midtjylland i bilag 1

National kollektiv mobilitetsplan

Dansk Erhverv anbefaler derfor, at regeringen udarbejder en national kollektiv mobilitetsplan, der sætter en tydelig strategisk ramme for udviklingen af den kollektive mobilitet i Danmark. Planen bør tage udgangspunkt i en overordnet trafikstruktur, som kan implementeres lokalt og på tværs af landsdele, og indeholde klare målsætninger for blandt andet øget passagerantal, forbedret driftssikkerhed, økonomisk optimering af ruter og bedre dækning.

Planen skal være helhedsorienteret, understøtte den grønne omstilling og tage højde for mobilitet på tværs af kommune- og regionsgrænser, så den afspejler borgernes og virksomhedernes faktiske transportbehov.

Forenkling af organisering

Det nuværende system er præget af kompleksitet og mange aktører. Organiseringen af den kollektive transport i Danmark er unødigt kompleks og afspejler en struktur, der er udviklet til et land med et langt større kapacitetsbehov, end der reelt er. Derfor bør strukturen af transportaktører forenkles for at styrke koordinering og effektivitet samt sikre et mere entydigt ansvar for både regional og lokal planlægning og drift af den kollektive transport. Som anbefalet af *Ekspertudvalget om kollektiv mobilitet i hele Danmark*, vil en klarere ansvarsfordeling være med til at understøtte en mere helhedsorienteret planlægning af et sammenhængende kollektivt netværk.²

En samlet digital rejseplatform

For at sikre mobilitet for alle og gøre den kollektive transport mere attraktiv er det nødvendigt at tænke i *hele rejser fra dør til dør*. Alternative transportformer som delebiler, udeljningsbiler, samkørsel, delecycler, løbehjul, flextrafik, taxitjenester, fjernbusser, færger og indenrigsluftfart kan både være et selvstændigt alternativ til den kollektive mobilitet og fungere som vigtige first- og last-mile-løsninger. Disse mobilitetsformer vil kunne styrke den samfundsmæssige mobilitet betragteligt nu og endnu mere i fremtiden.

Med Lov om ændring af lov om trafikskaber og jernbaneloven fra 2019, har Rejsekort & Rejseplanen A/S igangsat udviklingen af en samlet national trafikinformations- og mobilitets-tjeneste. Platformen bør i høj grad integrere alternative mobilitetsløsninger, så brugere har mulighed for at sammenligne priser og ventetider, vælge den løsning, der bedst matcher deres behov, samt foretage betaling for den valgte løsning. Samtidig er det afgørende, at nye

² Anbefalinger om den lokale kollektive transport i Danmark, Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark, juni 2025

mobilitetsaktører lever op til de samme grundlæggende krav til sikkerhed, skattebetaling og datadeling, som de eksisterende kollektive operatører.

Derudover bør det undersøges, hvor delemobilitets- og samkørselsløsninger styrker den kollektive transport og mobiliteten mest muligt, herunder om de fører til flere passagerer i bus og tog, eller primært flytter eksisterende passagerer fra den traditionelle kollektive transport over i andre ordninger.

Kollektiv billetstruktur

I takt med at borgernes rejse- og pendlingsmønstre bliver mere komplekse, og behovet for fleksibilitet vokser, er det afgørende, at billetstrukturen følger med. Der er behov for løsninger, hvor brugerne kan bruge den samme billet, tjek-ind med rejsekort eller integreret betaling i app til én samlet rejse. Dette gælder også for forbindelsen over Øresund, hvor mange pendlere dagligt rejser til og fra Hovedstadsområdet.

Dansk Erhverv foreslår:

- Regeringen udarbejder en national kollektiv mobilitetsplan
- Aktørerne i den kollektive transport reorganiseres, og strukturen forenkles
- Integrer flere transportmuligheder i en samlet digital rejseplatform
- Gør det muligt at integrere alle typer passagertransport i den kollektive billetstruktur

Fjernbusser

Fjernbusser skal indgå på lige fod med de andre mobilitetstilbud som en del af den kollektive transport, billetstruktur og digitale rejseplatforme, så man som bruger kan udnytte tilbuddet på en sømløs måde. Dette vil styrke fleksibiliteten, økonomien og dækningen i hele landet, især på strækninger og i områder, hvor fjernbusser tilbyder et attraktivt alternativ til tog. Fjernbussernes rolle som markedsbaseret og klimavenlig mobilitetsløsning skal udnyttes til at få flest kollektive rejser for pengene og sikre mobilitet for alle gennem bedre samspil med trafikselskaber og fælles billetløsninger, der gør rejsen mere sammenhængende for brugeren.

Mobilitetshubs ved centrale stationsknudepunkter

For at understøtte sammenhængende dør-til-dør-rejser bør der etableres synlige og tydeligt kommunikerede mobilitetshubs ved centrale stations- og busknudepunkter. Mobilitetshubs fungerer som fysiske samlingspunkter, hvor tog, busser og øvrige transportformer kobles med first- og last-mile-løsninger som delemobilitet, flextrafik og taxitjenester.

Ved at samle flere transportmuligheder ét sted bliver det lettere for borgerne at skifte mellem transportformer, hvilket styrker sammenhængen i den kollektive rejse og reducerer behovet for privatbilisme. Mobilitetshubs bør understøtte både digital integration og fælles billetløsninger, så skift mellem transportformer opleves enkelt og overskueligt for brugerne.

Samtidig rummer mobilitetshubs et potentiale som lokale knudepunkter med plads til supplerende funktioner som handel, service og rekreative tilbud. Hubs bør desuden etableres med dedikerede ladepunkter, hvor det er relevant og muligt, der prioriterer dele- og udlejningsflåder, så det bliver nemt at skifte mellem f.eks., tog og delebil som led i én samlet rejse.

Dansk Erhverv foreslår:

- Integrer fjernbusser yderligere i det kollektive mobilitetssystem
- Bedre integration af flextrafik og taxi i det kollektive system
- Etabler synlige og tydeligt kommunikerede mobilitetshubs ved centrale stationsknudepunkter

2. Kollektiv transport som det foretrukne valg

Når priserne på rejser er høje, afgangene aflyses og servicen halter, vælger mange passagerer privatbilen frem for bussen eller toget. Det underminerer den kollektive transport og skaber øget trængsel, særligt i og omkring de større byer. Hvis det kollektive rejseprodukt ikke er pålideligt og prismæssigt konkurrencedygtigt, mister det sin relevans for borgerne. Danmark har derfor brug for en målrettet investering i et mere frekvent, fleksibelt og prisvenligt kollektivt transportsystem, der kan trække flere passagerer væk fra privatbilen og styrke mobiliteten i hele landet. Det seneste regeringsgrundlag har sat fokus på den kollektive transport for unge, hvilket er positivt. Det er dog vigtigt at være opmærksom på målet om at flytte unge væk fra privatbilen og ikke fra cyklen.

Styrkelse af jernbanen

Den danske jernbane er præget af et betydeligt vedligeholdelsefterslæb. Ifølge Banedanmark har flere strækninger en forventet restlevetid på blot 1-5 år, hvis investeringerne udebliver.³ Der er derfor behov for en langsigtet plan for den danske jernbane, som både prioriterer de nødvendige vedligeholdelses- og fornyelsesinvesteringer og sikrer en holdbar finansieringsmodel. Kun på den måde kan efterslæbet indhentes og jernbanenettets levetid og driftssikkerhed forbedres.

Udbygning og forbedringer langs strategiske knudepunkter

Strækninger med forventede kapacitetsudfordringer, som hovedfærdselsårer og travle pendlerlinjer, bør prioriteres. Hvis roadpricing indføres er det vigtigt, at der er et reelt og brugbart alternativ i den kollektive trafik. Disse investeringer langs strategiske knudepunkter bør derfor samtænkes med et regeringsfremsat forslag til en implementerbar model for roadpricing, for at håndtere den stigende trængsel og tilskynde til at bruge kollektiv transport. En del af investeringerne skal gå til at forbedre det kollektive tilbud udenfor byerne.

³ Jernbaner over hele landet risikerer lukning eller lavere hastigheder i løbet af få år, vurderer Banedanmark, Altinget, oktober 2025

Takstreform

Der bør gennemføres en takstreform, der både forenkler zonesystemet og gør den kollektive transport mere økonomisk attraktiv. Takster bør distancereguleres, så prisen på kortere ture stabiliseres og prisen på længere rejser sænkes. Det vil samtidig øge incitamentet for at tage cyklen på de kortere ture. Målsætningen for det nye system bør være at flytte ture fra privatbilen over til kollektiv transport og så vidt muligt begrænse en overflytning af cyklende og gående. Ændrede takster skal suppleres af attraktive produkter til ældre, unge og brugere med nedsat mobilitet. Hvis taksterne reguleres, og den kollektive transport bliver mere økonomisk attraktiv, kan det på længere sigt føre til flere passagerer, hvilket kan bidrage til at gøre den kollektive transport mere økonomisk bæredygtig.

Øget frekvens af afgang

Frekvensen af afgang, især på trængselsramte ruter i myldretiden, bør øges for at reducere ventetiden og forbedre rejseoplevelsen. Dette skal understøttes af en større fleksibilitet i det kollektive netværk, hvor brugere får lettere adgang til alternative transportformer som dele-cykler, samkørsel og bus på bestilling. Et højfrekvent, fleksibelt og mere pålideligt samlet rejseprodukt vil tiltrække flere passagerer og gøre det samlede system mere effektivt.

Dansk Erhverv foreslår:

- Lav en langsigtet plan for udbygning, vedligeholdelse og finansiering af jernbanen, der både indhenter det eksisterende efterslæb og sikrer fremtidige investeringer
- Styrk den kollektive mobilitet i hele landet ved at investere i udbygning og forbedringer ved og langs strategiske knudepunkter
- Lav en takstreform, som gør det mere økonomisk attraktivt at benytte kollektiv transport
- Forbedre det samlede kollektive rejse produkt med fleksibilitet i valg af transportformer og en øget frekvens af afgang

3. Bedre integration af cykler

Cyklen skal ikke ses som en konkurrent til den kollektive transport, men som en integreret del af løsningen. Ved at styrke mulighederne for at cykle til og fra stationer, kan cyklen fungere som en effektiv first- og last-mile-løsning. En række barrierer står dog i vejen. Cykelinfrastrukturen til og fra stationer og stoppesteder er mange steder for dårlig, særligt udenfor byerne. Mange steder halter cykelparkeringen også bagefter, f.eks. med dårlig belysning, som skaber utryghed og manglende muligheder for at aflåse cykler ordentligt og sikkert. Både en reel og oplevet risiko for tyveri kan for mange betyde at de ikke tør sætte deres cykel ved stationen.

Der skal investeres i et sammenhængende og sikkert cykelstinetværk, der forbinder centrale knudepunkter, stationer og stoppesteder. Mangler i cykelinfrastrukturen skal kortlægges og udbedres, så netværket er tilgængeligt og trygt for alle. Et led i dette er at sikre finansiering og udvidelse af Supercykelsti-samarbejdet til alle kommuner og regioner. En målrettet indsats skal også sikre, at cykelinfrastrukturen styrkes i landdistrikter og mindre bysamfund, hvor potentialet for kombinationstransport ofte overses.

Stationer og stoppesteder bør udstyres med moderne cykelparkeringsfaciliteter, der kan rumme både almindelige cykler og ladcykler, med særlig vægt på sikkerhed og tilgængelighed. Især på stationerne anbefales det at opgradere forholdene, så det bliver muligt at låse værdifulde el- og ladcykler samt batterier inde for at reducere risikoen for tyveri. Det foreslås desuden, at der laves forsøg med bemandet cykelparkering ved centrale knudepunkter.

En stærkere kobling mellem cykel og kollektiv transport kan både øge tilgængeligheden og udvide kundegruppen. Investeringer i bedre muligheder for at kombinere den kollektive transport med cyklen er samtidig med til at øge den generelle folkesundhed og mindske trængslen på vejene.

Dansk Erhverv foreslår:

- Prioriter cyklen som first- og last-mile-løsning i mobilitetsplanlægningen
- Udbyg og forbedre cykelinfrastrukturen til og fra stationer
- Skab tryghed og tilgængelighed på de kollektive trafikknudepunkter – herunder cykelparkering

4. Infrastruktur skal følge med byudvikling

Mobiliteten i storbyer skal forstås i sammenhæng med omkringliggende regioner. Det gælder særligt i forhold til områder, der er i pendlerafstand til den pågældende storby og arbejdspladserne i, og omkring byen. I Greater Copenhagen Region er det særligt Malmø og den kommende Femernforbindelse som er vigtige knudepunkter. Samtidig forbinder Københavns Lufthavn hele regionen med resten af verden. København by udmærker sig som landets hovedstad og storby ved komplekse transportbehov. Et omfattende kollektivt netværk af bybusser, metro, delecykler- og biler binder byen sammen, hvor S-tog, regionaltoget og Øresundstog forbinder pendlere, borgere og turister med resten af regionen.

Hovedstadsområdet står samtidig over for en markant befolkningstilvækst på 6% frem mod 2035, hvilket vil øge antallet af daglige personture med 8% – svarende til 800.000 flere ture om dagen. Heraf forventes 80.000 flere daglige ture med kollektiv transport, især i metroen og S-togsnettet, hvor kapacitetsudfordringer allerede i dag er mærkbare og vil blive forstærket i takt med væksten.⁴ Ligeledes forventes der en substantiel befolkningsvækst i Aarhus på over 10 procent frem mod 2040⁵ og i Business Region Aarhus forventes antallet af 15-69-årige at stige med ca. 25.000 frem mod 2040.⁶

Storbyer som målrettet investering i kollektiv infrastruktur

For at imødekomme udviklingen skal der investeres helhedsorienteret i den kollektive infrastruktur. Det gælder f.eks. jernbanenettet, BRT-buslinjer eller M5 i København, hvor indførelsen af førerløse tog muliggør højere frekvens og mere pålidelig drift. Det er afgørende, at kapaciteten i tog og på stationer følger med, så den kollektive transport forbliver et attraktivt alternativ til privatbilen. Samtidig bør der ske en gennemgribende opgradering af stationer og parkeringsfaciliteter. Det gælder især parkér-og-rejs-anlæg langs pendlernet ind mod storbyer og cykelparkerings- og servicefaciliteter. Udbygning og opgradering af parkér-og-rejs-anlæg ved fx Køge Nord, Favrholm og Trekroner vil gøre det lettere for pendlere at vælge at

⁴ Mobilitetens udvikling i hovedstadsområdet fra 2025 til 2035 – Tværgående analyse af mobiliteten i hovedstadsområdet, del 1. Urban Creators & Artelia, marts 2024.

⁵ Befolkningsfremskrivning, Danmarks Statistik, juni 2026

⁶ Forventet vækst i personer i den arbejdsdygtige alder frem mod 2040, Business Region Aarhus, juni 2025

kombinere bil med kollektiv transport og dermed aflaste vejnettet. Mobilitetshubs på strategiske knudepunkter og i passende skala langs togetnettet skal gøre det nemt at skifte mellem transportformer.

Infrastruktur skal følge med befolkningstilvækst og erhvervsudvikling

Storbyer som Aarhus og København der oplever en markant tilflytning og vækst i antallet af virksomheder har brug for at infrastrukturen og tilgængeligheden følger med. Byggeprocenten er høj, men planlægningen halter efter, og kapacitetsudfordringerne i den kollektive transport vil øges uden yderligere indsatser. Der er derfor behov for en tværkommunal indsats, der sikrer en helhedsorienteret planlægning af regionens infrastruktur og by- og erhvervsudvikling.

Dansk Erhverv foreslår:

- Invester målrettet i den kollektive infrastruktur i de områder, hvor befolkningstætheden er stor
- Planlægning og infrastruktur skal følge med befolkningstilvækst, erhvervsudvikling og stigende turisme i hele landet

5. Busser og turisme

Turismen spiller en stadig større rolle for mobiliteten i hovedstadsområdet og andre større byer. Det ses blandt andet på antallet af hotelovernatninger i hovedstadsområdet der er fordoblet siden 2009 og nåde ca. 17 mio. i 2024.⁷ Det stiller større krav til byernes infrastruktur – særligt i og omkring centrale byområder samt større attraktioner.

Turisters mobilitet bør derfor tænkes systematisk ind i fremtidens infrastruktur- og mobilitetsplanlægning. Det gælder både den kollektive transport og de transportformer, som turister i praksis benytter, herunder turistbusser, dele mobilitet og cykler. Turistbusser spiller en central rolle i at transportere større grupper effektivt til byernes seværdigheder, restauranter og hoteller.

Gode standsnings- og parkeringsmuligheder for turistbusser tæt på seværdigheder og hoteller er afgørende for at understøtte fremtidens turisme i og omkring de store byer. Uden turistbusserne vil mange grupper – skoleklasser, seniorer, foreninger og internationale gæster – ikke have en realistisk mulighed for at besøge byerne, handle, spise og overnatte. Derudover udgør institutioner der benytter børnehavebusser til udflugter og udflytterbørnehaver også en stor del af brugerne af turistbusser. Derfor er der behov for tydeligt afmærkede og tilgængelige af- og påsætningszoner samt tilstrækkelig parkeringskapacitet i rimelig afstand, så afviklingen kan ske sikkert og effektivt uden unødigt trængsel.

I takt med omstillingen til eldrift er det samtidig vigtigt at sikre, at turistbusser kan oplade på en måde, der understøtter den grønne omstilling og byens samlede mobilitet. Løsningerne bør indpasses i den samlede by- og mobilitetsplanlægning og tage højde for både funktionalitet, klimaambitioner og turismeerhvervets behov – herunder ved at etablere egnede ladefaciliteter ved centrale knudepunkter, hoteller og større seværdigheder.

⁷ Dansk Erhverv på baggrund af tal fra Danmarks Statistik

Dansk Erhverv foreslår:

- Indarbejd turisters mobilitet systematisk i større byers infrastruktur- og mobilitetsplanlægning, på linje med pendling og erhvervstransport
- Etabler flere tydeligt afmærkede og tilgængelige af- og påsætningszoner for turistbusser ved centrale attraktioner, hoteller og knudepunkter
- Etabler målrettede ladefaciliteter til turistbusser som led i den grønne omstilling, så opladning kan ske uden at skabe pres på den øvrige ladeinfrastruktur
- Løsningerne udvikles i tæt dialog med turismeerhvervet, attraktioner, hoteller og transportaktører, så tiltagene matcher det faktiske behov og kan implementeres i praksis

6. Selvkørende mobilitet som en del af fremtiden

Udviklingen inden for selvkørende mobilitet accelererer hastigt internationalt. Stadigt flere lande bevæger sig fra demonstrationsprojekter til kommerciel drift, hvor førerløse busser og robotaxier bliver en integreret del af den kollektive mobilitet. I både Europa, USA og Asien investerer myndigheder og operatører i at udbrede teknologien som et redskab til at skabe mere tilgængelig, fleksibel og omkostningseffektiv kollektiv transport.

For Danmark handler selvkørende mobilitet ikke først og fremmest om ny teknologi, men om at løse konkrete mobilitetsudfordringer. Selvkørende køretøjer skal ikke erstatte busser og tog, men supplere dem. Teknologien gør det muligt at tilbyde kollektiv transport på tidspunkter og strækninger, hvor traditionelle busruter er dyre at drive eller har for få passagerer. Dermed kan selvkørende mobilitet bidrage til bedre dækning, højere frekvens og mere sammenhængende dør-til-dør-rejser – særligt i landdistrikter, yderområder og nye byudviklingsområder.

Samtidig rummer teknologien betydelige samfundsmæssige gevinster. Da langt de fleste trafikulykker skyldes menneskelige fejl, har selvkørende køretøjer potentiale til at forbedre trafiksikkerheden.⁸ De kan samtidig styrke mobiliteten for ældre, personer med handicap og borgere uden kørekort og dermed gøre det lettere for flere at deltage aktivt i uddannelse, arbejdsliv og fællesskaber. Intelligent flådestyring og dynamisk ruteplanlægning kan desuden reducere tomkørsel, trængsel og energiforbrug og bidrage til en mere effektiv udnyttelse af den samlede transportkapacitet.

Danmark har allerede en forsøgsordning for selvkørende motorkøretøjer, men den er fortsat indrettet til enkeltstående demonstrationsprojekter frem for kommerciel drift. Omfattende godkendelsesprocedurer, assessorordningen og manglen på klare langsigtede rammer betyder, at internationale operatører i stigende grad vælger andre europæiske lande, når nye mobilitetstjenester skal udvikles og skaleres.

⁸ Tid til selvkørende mobilitet, Dansk Erhverv, november 2025

Hvis Danmark ønsker at fastholde en stærk position inden for fremtidens mobilitet, er der behov for en modernisering af de regulatoriske rammer, så kommuner og virksomheder får bedre muligheder for at implementere selvkørende mobilitet som en integreret del af den kollektive transport.

Dansk Erhverv foreslår:

- Udarbejd en national strategi for selvkørende mobilitet. Målet er fuld kommerciel drift senest i 2028
- Etabler en statslig støttepulje til selvkørende mobilitet, målrettet kommuner, operatører og virksomheder for at reducere opstartsbarrierer og styrke offentlig-private partnerskaber
- Afskaf assessorordningen så de sikkerhedsmæssige vurderinger forankres hos kompetente myndigheder
- Lav en plan for overgang fra forsøgsordning til permanent lovgivning

Opsummering

1. Mere sammenhæng, mindre kompleksitet

- Regeringen udarbejder en national kollektiv mobilitetsplan
- Aktørerne i den kollektive transport reorganiseres, og strukturen forenkles
- Integrer flere transportmuligheder i en samlet digital rejseplatform
- Gør det muligt at integrere alle typer passagertransport i den kollektive billetstruktur
- Integrer fjernbusser yderligere i det kollektive mobilitetssystem
- Bedre integration af flextrafik og taxi i det kollektive system
- Etabler synlige og tydeligt kommunikeret mobilitetshubs ved centrale stationsknudepunkter

2. Kollektiv transport som det foretrukne valg

- Lav en langsigtet plan for udbygning, vedligeholdelse og finansiering af jernbanen, der både indhenter det eksisterende efterslæb og sikrer fremtidige investeringer
- Styrk den kollektive mobilitet i hele landet ved at investere i udbygning og forbedringer ved og langs strategiske knudepunkter
- Lav en takstreform, som gør det mere økonomisk attraktivt at benytte kollektiv transport
- Forbedre det samlede kollektive rejseprodukt med fleksibilitet i valg af transportformer og en øget frekvens af afgange

3. Bedre integration af cykler

- Prioriter cyklen som first- og last-mile-løsning i mobilitetsplanlægningen
- Udbyg og forbedre cykelinfrastrukturen til og fra stationer
- Skab tryghed og tilgængelighed på de kollektive trafikknudepunkter – herunder cykelparkering

4. Infrastruktur skal følge med byudvikling

- Invester målrettet i hovedstadsområdets kollektive infrastruktur
- Planlægning og infrastruktur skal følge med befolkningstilvækst, erhvervsudvikling og stigende turisme

5. Busser og turisme

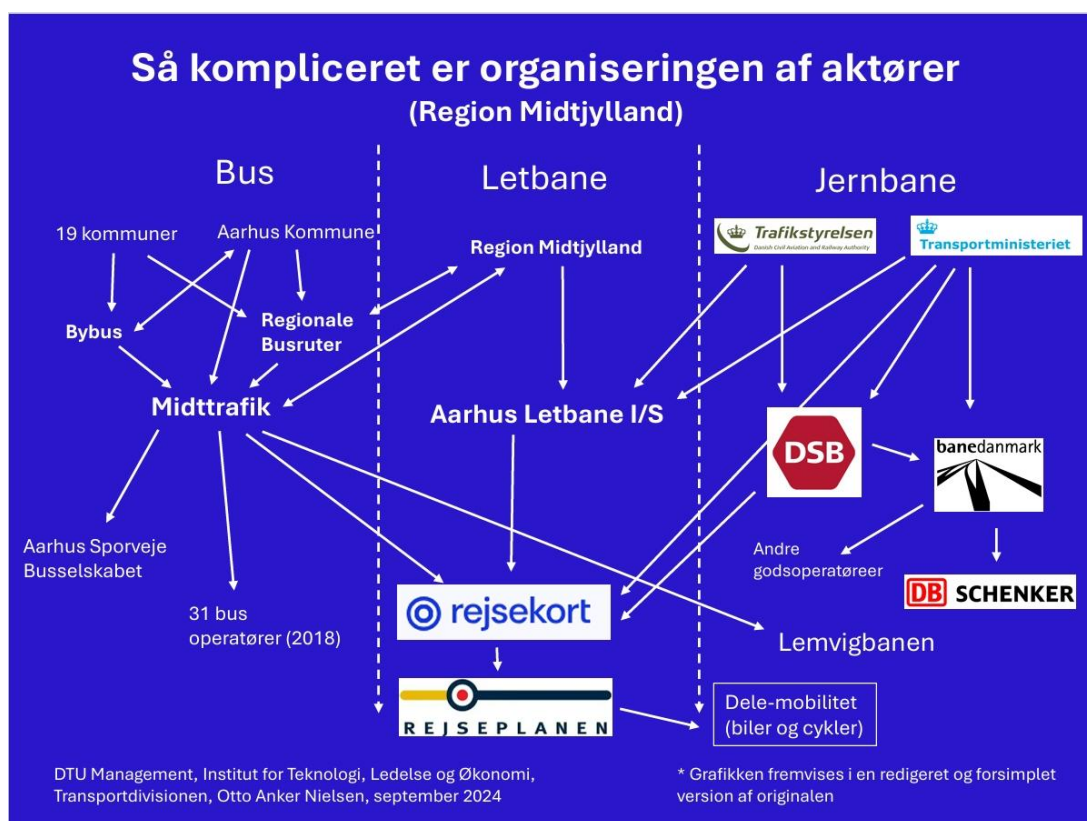
- Indarbejd turisters mobilitet systematisk i hovedstadsområdets infrastruktur- og mobilitetsplanlægning, på linje med pendling og erhvervstransport
- Etabler flere tydeligt afmærkede og tilgængelige af- og påsætningszoner for turistbusser ved centrale attraktioner, hoteller og knudepunkter
- Etabler målrettede lade faciliteter til turistbusser som led i den grønne omstilling, så opladning kan ske uden at skabe pres på den øvrige ladeinfrastruktur
- Løsningerne udvikles i tæt dialog med turismeerhvervet, attraktioner, hoteller og transport aktører, så tiltagene matcher det faktiske behov og kan implementeres i praksis

6. Selvkørende mobilitet som en del af fremtiden

- Udarbejd en national strategi for selvkørende mobilitet. Målet er fuld kommerciel drift senest i 2028
- Etabler en statslig støttepulje til selvkørende mobilitet, målrettet kommuner, operatører og virksomheder for at reducere opstartsbarrierer og styrke offentlig-private partnerskaber
- Afskaf assessorordningen så de sikkerhedsmæssige vurderinger forankres hos kompetente myndigheder
- Lav en plan for overgang fra forsøgsordning til permanent lovgivning

Bilag

Bilag 1: Aktører i region Midtjylland



DANSK ERHVERV

Børsgade 4
1217 København K

www.danskerhverv.dk
info@danskerhverv.dk
T. + 45 3374 6000

Vi handler på vegne af vores medlemmer

I Dansk Erhverv handler vi hver dag på vegne af 18.000 medlemsvirksomheder og flere end 100 brancheforeninger. Vi er erhvervsorganisation og arbejdsgiverforening for et af verdens mest handlekraftige erhvervsliv.

Vi tilbyder rådgivning inden for medarbejder- og virksomhedsforhold og politisk gennemslagskraft. Vores indsatser bygger på medlemmernes aktive deltagelse i netværk og udvalg.

I Dansk Erhverv arbejder vi hver dag for, at Danmark bliver verdens bedste land at drive virksomhed i. Til gavn for arbejdspladser, velstand og Danmark i fremgang.

Vi arbejder for et Danmark med sammenhængskraft og handlekraft.