

Fremtidens mobilitet i landdistrikterne



April 2025

Foto: Sofia Karlsen, Odsherred Kommune



LANDDISTRIKTERNES
FÆLLESRÅD



Fremtidens mobilitet i landdistrikterne

Den kollektive transport og mobiliteten i landdistrikterne er under pres, og mange busruter er blevet nedlagt i de seneste år. Det gør det sværere for ældre, unge og andre borgere at komme til arbejde, uddannelse, lægebesøg og daglige aktiviteter, hvilket skaber en negativ spiral og gør det mindre attraktivt at bo i landsbyerne. Denne udvikling skal vi vende. Det er afgørende, at hele Danmark – også landdistrikterne – har en velfungerende kollektiv transport, der styrker både mobiliteten og sammenhængskraften i vores samfund.



Foto: Peter Prik

I Landdistrikternes Fællesråd har vi en klar ambition: Det skal være muligt at bo, leve, arbejde og uddanne sig i hele landet uden at være afhængig af egen bil. 22 % af familierne i landdistrikterne ejer ikke en bil og er afhængige af kollektiv transport. Hvis den kollektive transport bliver en bedre løsning, kan det samtidig mindske behovet for, at familier anskaffer sig bil nummer to eller tre.

Derfor lancerer Landdistrikternes Fællesråd 5 pejlemærker for fremtidens mobilitet i landdistrikterne

Det kræver nytænkning af den kollektive transport og mere fleksible mobilitetsløsninger. Der skal være mulighed for at tage en bus eller et tog inden for rimelig tid, og vi skal investere i el-busser og sikre gennemskuelige og overkommelige priser, så kollektiv transport bliver et reelt alternativ til bilen.

Med udspillet "Fremtidens mobilitet i landdistrikterne" præsenterer vi fem pejlemærker, der skal sikre bedre mobilitet i hele landet. Det kræver tiltag som skaber en bedre sammenhæng og det vil kræve både investeringer og politisk vilje at prioritere kollektiv transport, som er afgørende for at styrke bosætning, erhvervslivet, fastholdelse af unge og ældre samt udviklingen i de danske landdistrikter.

Vi håber, at disse pejlemærker kan vise vejen frem mod en fremtid, hvor det er muligt at bo, leve, arbejde og uddanne sig i hele landet uden egen bil.

God læselyst!

Steffen Damsgaard

Formand
Landdistrikternes Fællesråd



Introduktion

Vores pejlemærker bygger på en tilgang, hvor busser og tog udgør rygraden i de faste rutenet, og hvor supplerende og mere fleksible mobilitetsformer skal ses i kombination med den kollektive transport og gøre det muligt at komme fra sin landsby og videre med det lokale rutenet og hovednettet. På denne måde sikrer vi fortsat adgang til kollektiv transport i de områder, der ligger uden for hovednettet. Skiftepunkter, som bedst kan sammenlignes med knudepunkter og hvor forskellige mobilitetsformer mødes, skal sikre, at det er muligt for alle - også borgere i små landsbyer - at nå det lokale rutenet og hovednettet. Til dette er der behov for at indtænke supplerende og mere fleksible mobilitetsformer. Det kræver samtidig velfungerende Mobility-as-a-service (MaaS) løsninger, der samler forskellige transportformer og -services via digital infrastruktur, samt mulighed for at ikke-digitale borgere kan ringe og bestille sin transport. Vi ved godt, at alle landdistrikter og landsbyer er forskellige, og at der kan være forskellige behov. Vi mener dog, at man vil komme langt med disse pejlemærker.

Kollektiv transport

Kollektiv transport omfatter al bus- og togtrafik inklusiv mere behovsstyret kollektiv transport som flextur/plustur/flexrute[1], dog undtaget turistbusser[2].

Mobilitet

Mobilitet dækker mere bredt over cykel, gang, bil, samkørsel, delebil, frivilligbusser, delecycler, taxi m.fl. samt den kollektive transport, som kan flytte en fra A til B.

Rutebunden kollektiv transport



Bus og tog sikrer regelmæssige afgange både kommunalt og regionalt via det lokale rutenet og hovednettet.

Supplerende mobilitetsformer



Flexbus, plustur, flextur, bus-på-bestilling.



Taxi



Samkørsel og delebiler



Cykler, el-cykler, el-løbehjul og delecycler



Kørselstjenester



Frivilligbusser og landsbybusser

Skiftepunkt



Et skiftepunkt kan bedst sammenlignes med et knudepunkt, hvor forskellige transportformer mødes og hvor det er muligt at tage en bus, tog eller supplerende mobilitetsformer videre fra.



5 pejlemærker for fremtidens mobilitet i landdistrikterne

1.



Busser og tog bør være rygraden i den kollektive transport regionalt og kommunalt

----- Side 4

2.



Kollektiv transport i kombination med supplerende mobilitetsformer

----- Side 5

3.



Afstanden til nærmeste skiftepunkt bør maksimalt være 5 km. eller 15 min.

----- Side 6

4.



Kollektiv transport bør være lokalt og regionalt forankret

----- Side 7

5.



Gennemskuelige og overkommelige priser på kollektiv transport

----- Side 8



1

Busser og tog bør være rygraden i den kollektive transport regionalt og kommunalt

Busser og tog bør være rygraden for den kollektive transport i hele Danmark både regionalt og kommunalt. Dette er afgørende for at sikre mobilitet for borgere både i byområder og i landdistrikter, hvor bilen ofte dominerer som transportform, men hvor 22 % af familierne ikke ejer en bil. Kollektiv transport spiller en central rolle i at sikre, at alle borgere – uanset om de har adgang til en bil eller ej – kan nå vigtige funktioner som arbejde, uddannelse, sundhedspleje og sociale aktiviteter.

Det er derfor nødvendigt at fastholde og styrke det lokale rutenet og hovednettet af bus- og togforbindelser.

Det gælder både regionalt med bus- og togforbindelser på tværs af kommuner, mellem større centerbyer og hovedbyer, samt de kommunale forbindelser mellem større landsbyer og til og fra centerbyen.

En velfungerende kollektiv transport er afgørende for at gøre det muligt at bo, leve, arbejde og uddanne sig i hele landet. Samtidig skal vi tage hensyn til klimaet ved at fremme brugen af el-busser - også i landdistrikterne - for at støtte den grønne omstilling og reducere CO₂-udledningen.

Antallet af køreplanstimer i landkommuner er faldet 13,4 pct. siden 2016

Kilde: Dansk Industri





2

Kollektiv transport i kombination med supplerende mobilitetsformer

For at imødekomme behovene for mobilitet i både byer og landdistrikter og sikre højere tilfredshed, bør kollektiv transport i fremtiden i højere grad ses som en del af et integreret transportsystem, hvor busser og tog kombineres med supplerende mobilitetsformer. Til dette er der brug for veludviklede Mobility-as-a-service (MaaS) løsninger, der samler forskellige transportformer og -services via digital infrastruktur. Der bør samtidig være en løsning til ikke-digitale borgere fx mulighed for telefonisk bestilling.

Selvom busser og tog fortsat skal udgøre rygraden i den kollektive transport på det lokale rutenet og hovednettet, er det afgørende at

tænke i helhedsorienterede løsninger, hvor fleksible og innovative transportformer arbejder sammen for at skabe bedre tilgængelighed og større fleksibilitet.

For eksempel kan samkørsel eller delecycler tilbyde transport til og fra bus- eller togstationer, så borgere i små landsbyer kan nå ud til de større skiftepunkter. Ordninger som bus-på-bestilling, flextrafik og landsbybusser kan yderligere supplere de faste ruter og sikre transportmuligheder til områder, der ikke dækkes af det faste transporthovednet.

16 pct. af passagererne i landdistrikterne er tilfredse med den kollektive transport

Kilde: [Passagerpuls](#)

Supplerende mobilitetsformer



Skiftepunkt



Kollektiv transport





3

Afstanden til nærmeste skiftepunkt bør maksimalt være 5 km. eller 15 min.

For at gøre kollektiv transport til et attraktivt valg for borgere i landdistrikterne, er det afgørende, at afstanden til nærmeste skiftepunkt er rimelig og tilgængelig.

Skiftepunkter, hvor forskellige transportformer som busser, tog, flextrafik, taxi, samkørsel og delebiler mødes, spiller en central rolle i at forbinde land og by og skabe fleksible, integrerede mobilitetsløsninger.

Ved at placere skiftepunkter strategisk kan vi sikre, at alle borgere - uanset bopæl - kan opnå nem adgang til det kollektive rutenet og derigennem bevæge sig rundt i landet uden at være afhængige af egen bil. Det kræver dog, at der er supplerende mobilitetsformer, som kan transportere os til og fra skiftepunkterne til landsbyerne samt velfungerende MaaS-løsninger.

Denne tilgængelighed vil ikke blot forbedre mobiliteten for landdistrikternes borgere, men også skabe flere muligheder for at vælge kollektiv transport til. Det vil være et skridt mod at binde hele landet bedre sammen og sikre, at kollektiv transport er brugbart for alle både dem med og uden bil.

Landdistrikternes Fællesråd anbefaler derfor, at afstanden til det nærmeste skiftepunkt maksimalt bør være 5 km eller 15 minutters transporttid med supplerende mobilitetsformer. Dette vil sikre, at borgere i selv de mindste landsbyer har adgang til det lokale rutenet og hovednettet.

96 pct. af danskerne bor inden for en afstand af 5 km fra en togstation eller en buslinje på hovednettet. Kilde: [Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet](#)

Supplerende mobilitetsformer



Skiftepunkt





4

Kollektiv transport bør være lokalt og regionalt forankret

Kollektiv transport bør afspejle de lokale behov og være tæt forbundet med de mennesker og områder, den betjener. Derfor bør organiseringen af kollektiv transport forblive lokalt og regionalt forankret, som det allerede er i dag.

De regionale trafikselskaber spiller en vigtig rolle i den kollektive transport. Denne struktur bør bevares, så transporttilbuddene også fremover tilpasses efter de ønsker og behov, som kommunerne og regionen har. Landdistrikternes Fællesråd frygter, at hvis man skærer et af niveauerne væk, vil det få betydning for rutebunden kollektiv transport mellem kommunerne.

I landdistrikterne er det særligt vigtigt at tage højde for borgernes specifikke transportbehov. Dette kan opnås gennem aktiv borgerinddragelse, hvor lokalråd, borgere og andre aktører bliver involveret i planlægningen af transporttilbuddet.

Ved at lytte til de lokale ønsker og kortlægge, hvornår og hvor folk har brug for at rejse, kan den kollektive transport i højere grad tilpasses virkelighedens behov.

Målttede mobilitetsløsninger, der passer til landsbyernes behov, vil skabe en mere effektiv og brugbar service. Samtidig undgår vi, at busser kører med få eller ingen passagerer, fordi de ikke matcher den lokale efterspørgsel. Dette kræver en grundig afdækning af transportbehovene, men vil i sidste ende føre til en mere attraktiv og tilgængelig kollektiv transport, som kan suppleres med andre mobilitetsløsninger der, hvor det er nødvendigt.

Hver fjerde dansker er utilfreds med den kollektive transport, hvor de bor.

Kilde: [Passagerpuls](#)





5

Gennemskuelige og overkommelige priser på kollektiv transport

Kollektiv transport skal være et reelt alternativ til bilen, også når det kommer til pris. For at gøre det attraktivt at vælge busser og tog fremfor egen bil - især i landdistrikterne - er det afgørende, at priserne både er konkurrencedygtige og lette at forstå. I områder med større afstande og færre afgang er det særligt vigtigt, at kollektiv transport fremstår som et økonomisk tilgængeligt valg. Derfor mener Landdistrikternes Fællesråd, at kollektiv transport på de lange strækninger bør være billigere.

Ifølge verdensmålet om bæredygtige byer og lokalsamfund skal vi inden 2030 sikre tilgængelige og bæredygtige transportsystemer for alle til en overkommelig pris. Dette er ikke blot et globalt mål, men også en nødvendighed for at skabe sammenhængskraft mellem land og by.

Undersøgelser viser, at mange borgere gerne vil benytte kollektiv transport, men ofte er priserne uigennemskuelige og komplekse. En analyse fra Dansk Industri viser, at en simplificering af zone- og prissystemet og en reduktion af priserne kan øge passagertallet med op til 10 %. Særligt i landdistrikterne vil en lavere pris på længere rejser gøre det nemmere for borgerne at vælge kollektiv transport fremfor bilen. Derfor bør der være fokus på lavere priser på de lange afstande, så flere får mulighed for at bidrage til den grønne omstilling gennem brugen af kollektiv transport.

62 pct. mener, at billigere billetter vil få dem til at rejse mere med kollektiv transport.

Kilde: Passagerpuls





LANDDISTRIKTERNES
FÆLLES RÅD