



Regional mobilitet

Afdækning af økonomiske rammevilkår, zoner og takster

Indhold

Forord 3

Sammenfatning og anbefalinger 4

Regional økonomi til kollektiv mobilitet 6

Bus 7

Bane 9

Banernes tilstand og investeringsbehov 10

Rammevilkår 12

Lokalbanerne 12

Bloktilskud – privatbanekriteriet 12

Investeringsstilskud 13

Udvikling af lokalbaneområdet 14

Bus Rapid Transit/BRT 15

Brugervenlige zoner og takster 17

MaaS-app under udvikling 17

De mange zoner og takster 18

Mange takstmyndigheder og billettyper 20

Ungerabat 23

Forord

Kollektiv transport er under pres. Stigende udgifter og færre indtægter udfordrer økonomien. Samtidig har vi en klimaudfordring, hvor kollektiv transport skal være med til at nedbringe CO₂-udledningen og mindske trængslen. Det er afgørende, at passagerne i og uden for byerne får et produkt, der lever op til deres forventninger, og at vi gør det nemt og attraktivt at køre kollektivt.

Danske Regioner følger med stor interesse ekspertudvalgets arbejde og kommer med indspil til hver af de tre faser.

I Danske Regioners indspil til fase I lå hovedvægten på hovedrollen, som bus og tog i regionale hovednet spiller for vores kollektive mobilitet. Regionale hovednet af hurtige busser, regionaltog, lokaltog og letbaner er den kollektive mobilitets ryggrad. Nye mobilitetsløsninger som samkørsel, cykling mm. blev fremhævet som et vigtigt supplement, der bringer passagerer til hovednettet.

I dette indspil til fase II retter vi blikket mod økonomi og rammevilkår samt zoner og takster i den kollektive transport. Passagererne er vendt hurtigere tilbage til de regionale busser og tog end til busserne i byen og på landet. Men der er udfordringer i forhold til kommende og nødvendige investeringer i lokalbanerne, hvor regionerne ser ind i at blive mere tynget af stadig større lån. Det nuværende investeringstilskud blev besluttet på baggrund af udgifter til banerne og deres tilstand i starten af 00'erne. Der er behov for, at statens tilskud afspejler de reelle omkostninger til at drive, vedligeholde og udvikle banerne.

I indspillet peges der også på anbefalinger til en modernisering af takststrukturen, der vil gøre det nemmere og mere overskueligt at vælge den kollektive transport til.

Regionerne fremmer en grøn, sund og sammenhængende mobilitet. Det skal være muligt at bo, arbejde, og uddanne sig i alle dele af landet uden adgang til egen bil. Styrket kollektiv mobilitet er også nødvendigt for at reducere trængsel i byerne. Regionerne er i fuld gang med at omlægge, tilpasse og udvikle den regionale kollektive mobilitet i samarbejde med brugerne, kommunerne, trafikselskaberne og de private aktører. Derfor håber vi i Danske Regioner, at anbefalingerne i dette indspil vil inspirere Ekspertudvalget, regeringen og sektoren til, at vi får moderniseret rammevilkår, zoner og takster og udviklet den kollektive mobilitet.

Anders Kühnau

Formand

Mads Duedahl

Næstformand

Anders G. Christensen

Udvalgsformand

Sammenfatning og anbefalinger

Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet skal i fase II afdække ”økonomien for trafik-selskaberne” samt ”mulige modeller for en ny takststruktur”.

Danske Regioners indspil afgrænser sig ikke til trafik-selskabernes økonomi, men behandler **regionernes økonomi til kollektiv mobilitet i bred forstand** – herunder lokalbaners blok- og investeringstilskud samt økonomiske rammevilkår for udrulning af *Bus Rapid Transit*/BRT. Herudover peges der på udviklingen af en *Mobility as a Service*/MaaS-app, som et springbræt til at forenkle zone- og takststrukturen.

Afdækningen af den regionale økonomi på **busområdet** viser et stigende tilskudsbe-
hov til trafik-selskaberne pga. faldende passagertal og stigende driftsomkostninger. Regionerne har under og efter Corona-pandemien tilstræbt at holde en økonomisk hånd under trafik-selskaberne. Et øget tilskudsbehov til trafik-selskaberne har ikke resulteret i en tilsvarende reduktion i køreplantimer. Regionerne har prioriteret den kollektive mobilitet og samlet kræfterne om regionale hovednet.

Afdækningen af den regionale økonomi på **baneområdet** viser en manglende sam-
menhæng mellem regionernes udgifter og statens tilskud. De seneste år har regio-
nerne foretaget lånefinansiering af større investeringer på baneområdet, hvilket
bliver en stadig større økonomisk byrde, der fordrer et genbesøg af et utilstræk-
keligt, statsligt investeringstilskud til banerne. Med udsigt til stadig mere ekstremt
vejr vil udgifterne til klimatilpasninger i form af udgifter til afvanding, dæmnings-
udvidelser, blødbundsudskiftning mv. skyde i vejret. Herudover kommer stigende
omkostninger pba. de seneste års generelle prisstigninger.

Danske Regioner foreslår at:

- Der i god tid inden udløbet af tilskud til vedligeholdelseefterslæb på privatbanerne, ultimo 2025, indledes forhandlinger mellem Finansministeriet, Transportministeriet og Danske Regioner om en opdatering og fremtidssikring af investeringstilskuddet til lokalbanerne.
- Transportministeriet og Danske Regioner går i dialog om afdækning af mulige synergieffekter ved øget samarbejde om bl.a. fælles indkøb, rammeudbud og koordinering af drift.

En modernisering af de **økonomiske rammevilkår** kan være med til at fremtidssikre den fælles kollektive mobilitet. I dag er der eksempler på lovgivning og regulering, der står i vejen for en samtidig øget kvalitet og reduktion af driftsomkostninger – uden det koster statskassen. I Aalborg er der fx gode erfaringer med den nye Bus Rapid Transit/BRT-linje, der har løftet passagerantallet både på ruten samt det omkringliggende net. To BRT-projekter er fx aktuelt sat på pause, da staten indtil videre har afvist bl.a. en lånefinansiering over 40 år.

Danske Regioner foreslår at der:

- Gives bedre rammevilkår for BRT-projekter – bl.a. ved at medfinansiering af anlæg kan ske uden for anlægsloftet, samt at lånefinansiering hertil kan afdrages over en periode på 40 år.
- Oprettes en ny BRT- og fremkommelighedspulje, der kan støtte lokale og regionale fremkommeligheds- og BRT-projekter – herunder forberedelse og afdækning af projekter.

Indspillet behandler **zoner og takster**. Implementering af en brugervenlig Mobility as a Service/MaaS-app foreslås brugt som anledning til at modernisere en kompleks dansk zone- og takststruktur. Et kig til bl.a. Region Skåne indikerer, at brugervenlige zoner, takster og priser understøtter øget brug af kollektiv mobilitet.

Danske Regioner foreslår, at overgangen til en kommende fælles, MaaS-app bruges som anledning til at:

- Forenkle den komplekse zonestruktur i Danmark mhp. at understøtte lettere og mere økonomisk attraktiv brug af kollektiv mobilitet til både pendling og fritid.
- Indføre få og mere overskuelige billet- og rabattyper mhp. at understøtte let og økonomisk attraktiv brug af kollektiv mobilitet til både pendling og fritid.

Danske Regioner foreslår, som en del af implementering af mere brugervenlige takster, at:

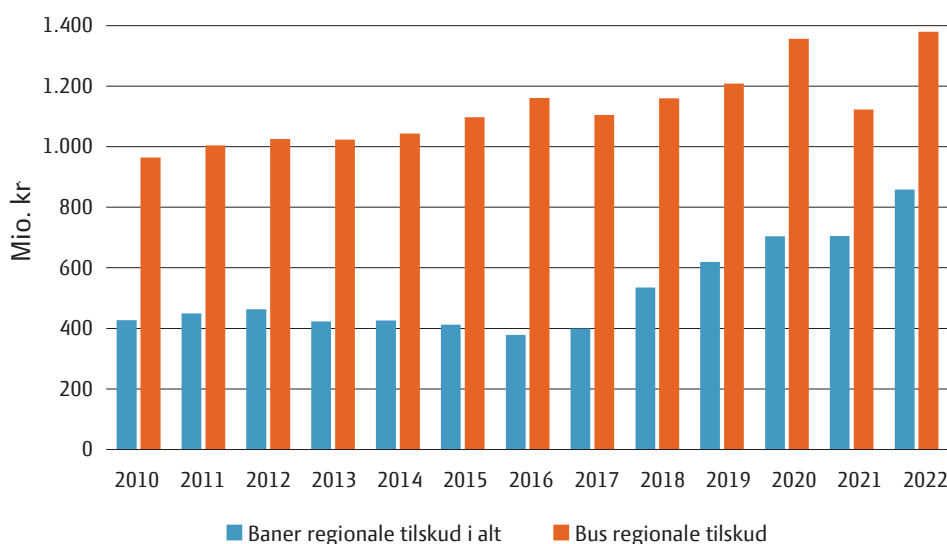
- Indføre en ny ungerabat, der vil gøre det mere attraktivt for flere unge at vælge kollektiv mobilitet, hvilket kan ske inden for den oprindelige økonomiske ramme til ungdomskortet. Anbefalingen er baseret på et forslag fra trafikvirksomhederne og var også en del af Danske Regioners indspil til ekspertudvalgets fase I.

Regional økonomi til kollektiv mobilitet

Udviklingen i regionernes tilskud til hhv. ikke-statslige jernbaner samt offentlig bustrafik opgøres af Trafikstyrelsen. De seneste, offentliggjorte regnskabstal er fra 2022. Heraf fremgår det, at regionernes tilskud til offentlig bustrafik i 2022 var 1.379,7 mio. kr. Til baneområdet var drifts- og infrastrukturtilskud på 858,9 mio. kr. Det samlede regionale tilskud til bus og bane i 2022 var på 2.238,6 mio. kr.

Udviklingen i det regionale tilskud fra 2010-22 fremgår af nedenstående figur 1. De regionale udgifter til banerne er øget relativt mere end udgifterne til bus. Udgifterne til bane er i perioden 2010-22 øget med 101 pct., mens udgifterne til bus er øget med 43 pct. Med til billedet hører, at der i perioden bl.a. er sket overdragelse af baner fra DSB til Region Nordjylland, Region Midtjylland og Region Sjælland.

Figur 1: Regionale tilskud til bus og bane, 2010-22, mio. kr. (løbende priser)



Note: Statens Corona-kompensation var i 2020 alene udskilt i opgørelsen fra NT og Sydtrafik, hvorfor det regionale tilskud i 2020 fremstår højere end det reelt var (jf. Trafikstyrelsens nøgletal for buskørsel, regnskab 2020).

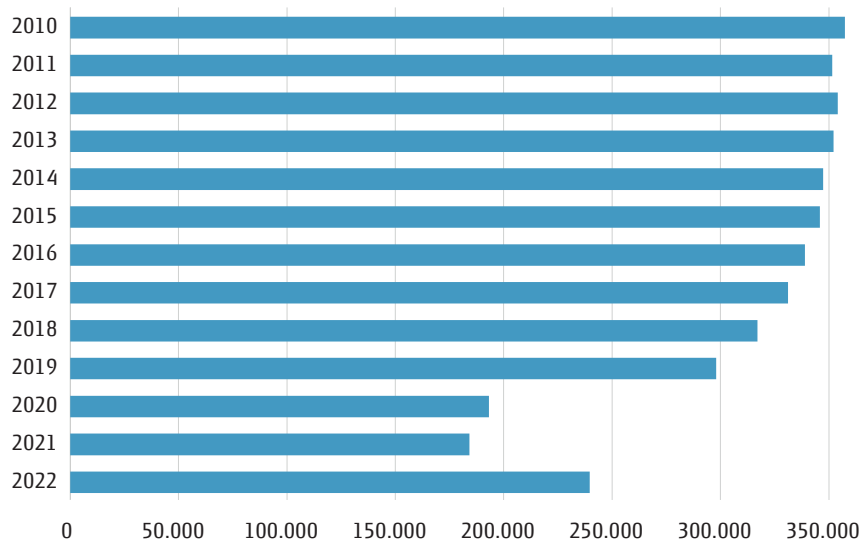
Kilde: Trafikstyrelsens statistik for hhv. bus og bane, 2010-22 (regnskabstal)

Udviklingen i de regionale tilskud til kollektiv transport går i retning af, at baneområdet fylder stadig mere i forhold til busområdet. Banernes andel i forhold til det samlede regionale tilskud til kollektiv transport er vokset fra 30 pct. i 2010 til 38 pct. i 2022.

Bus

Passagertallene i de offentlige busser har været faldende – en udvikling Corona-pandemien accelererede, hvorefter passagerne fra 2022 vender tilbage til busserne, jf. figur 2. Hvor der i 2010 var 357,4 mio. påstigere, faldt tallet til 184,1 mio. i 2021 for i 2022 at nå 239,6 mio. påstigere.

Figur 2: Passagertal i offentlige busser 2010-2022 (1.000)

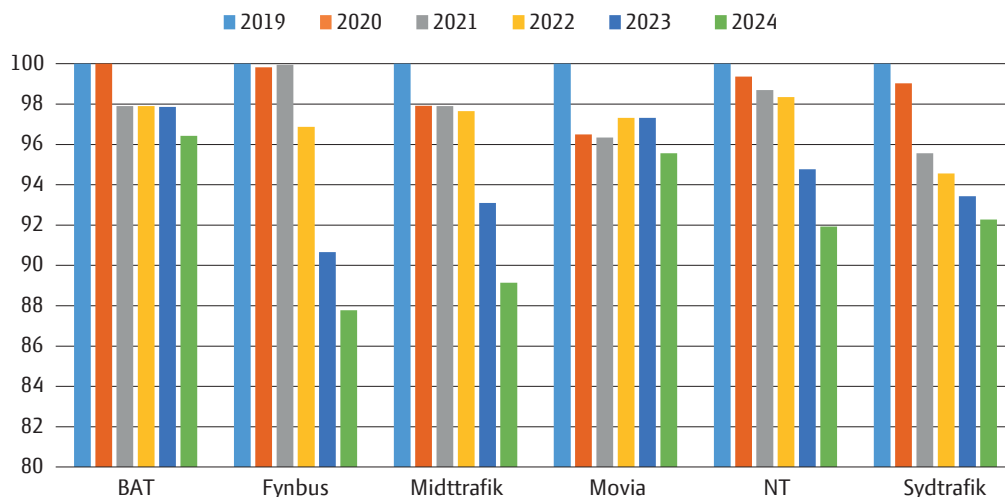


Note: Data fra Trafikstyrelsens www.passagertal.dk – busser/offentlige busser/påstigere

Trafikstyrelsens statistik viser, at hvor andelen af påstigere i de regionale busruter i 2010 udgjorde 15,6 pct. af trafiksekskabernes samlede passagertal, så er andelen vokset til 23,3 pct. i 2022 – en stigning på 7,7 pct. point.

De regionale trafiksekskaber har leveret supplerende nøgletal for busområdet. De viser bl.a. at Bussernes køreplantimer er blevet tilpasset efter Corona-pandemien, jf. figur 3.

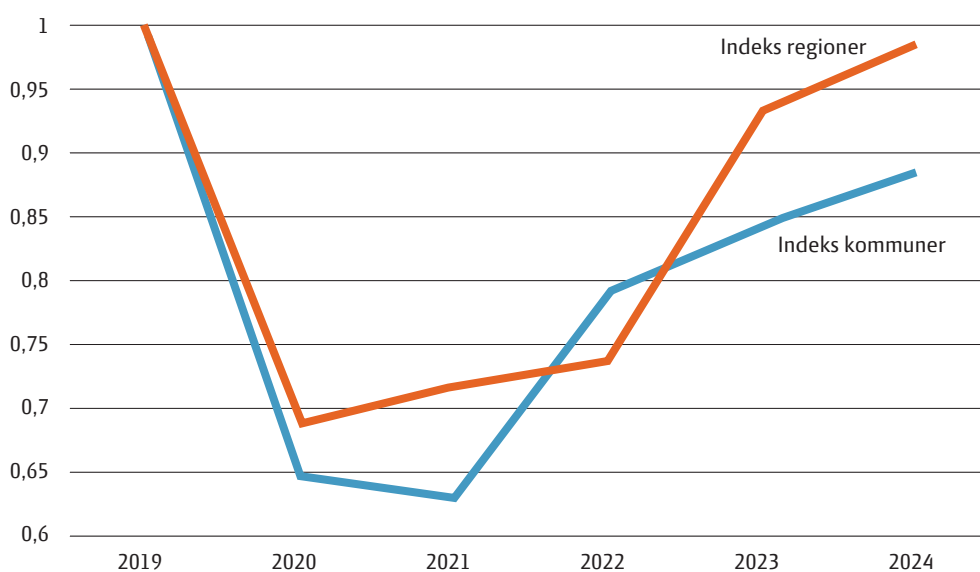
Figur 3: Køreplantimer (2019=100)



Et fald i antal køreplantimer indikerer, at der er fjernet afgang i fx weekender og yder-tidspunkter, eller at hele ruter er skåret bort. Men det kan også være udtryk for, at der er sket en prioritering af de mest benyttede linjer på bekostning af de marginale.

Regionerne prioriterer i højere grad busser i regionale hovednet, der med få stop transporterer passagerer til, fra og mellem større byer, uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser. Det vil alt andet lige medføre, at antal køreplantimer falder, men passagertallet kan stige. En sådan udvikling indikerer figur 4, der viser udviklingen i kommunale og regionale bussers antal passagerer pr. køreplanstime:

Figur 4: Indeks over kommuner og regioners antal passagerer pr. køreplanstime (2019=1)



Note: Uden data fra NT og Sydtrafik, jf. note fra tabel 1.

Figur 4 viser, at regionerne med indeks 0,99 i 2024 næsten er tilbage på 2019-niveau. Det tilsvarende tal for kommunerne er indeks 0,89. Det indikerer, at regionernes prioritering af regionale hovednet har bidraget til at drive busdriften mere effektivt. Dette er en konsekvens af et stigende tilskudsbehov fra trafikselskaberne, hvilket der har været behov for pga. øgede driftsomkostninger og færre passagerer og dermed færre passagerindtægter.

Udviklingen indikerer, at regionernes arbejde med at prioritere og samle kræfterne om regionale hovednet bærer frugt, og at passagerne belønner prioriteringen. Det vil givetvis betyde, at der i nogle tyndt befolkede områder vil ske forringelser, da busruter med et lavt passagertal er blevet reduceret. Her arbejder og udvikler regionerne på nye mobilitetsløsninger, jf. Danske Regioners indspil til ekspertudvalgets fase I om nye mobilitetsløsninger.¹

Trods reducerede køreplanstimer, er antallet af køreplanstimer ikke reduceret svarende til de stigende operatørdgifter, hvilket afspejler sig i et øget tilskudsbehov til trafikselskaberne. Regionerne har i 2024-budgettet tilstræbt at undgå store nedskæringer i den kollektive trafik trods de øgede omkostninger og reducerede indtægter i busdriften.

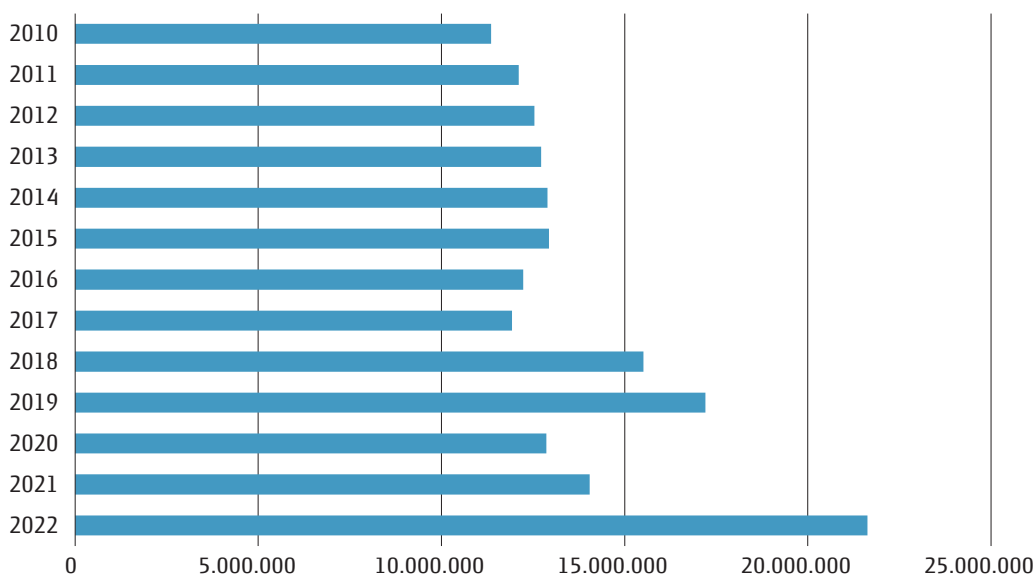
¹ regioner.dk/services/nyheder/2024/januar/indspil-til-ekspertudvalgets-fase-1-om-nye-mobilitetsloesninger/

Bane

Til at afdække udviklingen på privatbanerne er der brugt tal fra Trafikstyrelsen. Tallene viser en fremgang af passagerer, køreplantimer og et stigende tilskudsbehov. Ift. privatbanerne er der dog også sket en stor udvikling de seneste år med regional overtagelse af statslige strækninger i Region Nordjylland, Region Midtjylland og Region Sjælland samt åbning af Letbane i Århus i 2019 og i Odense i 2022. Dette afspejles i tallene.

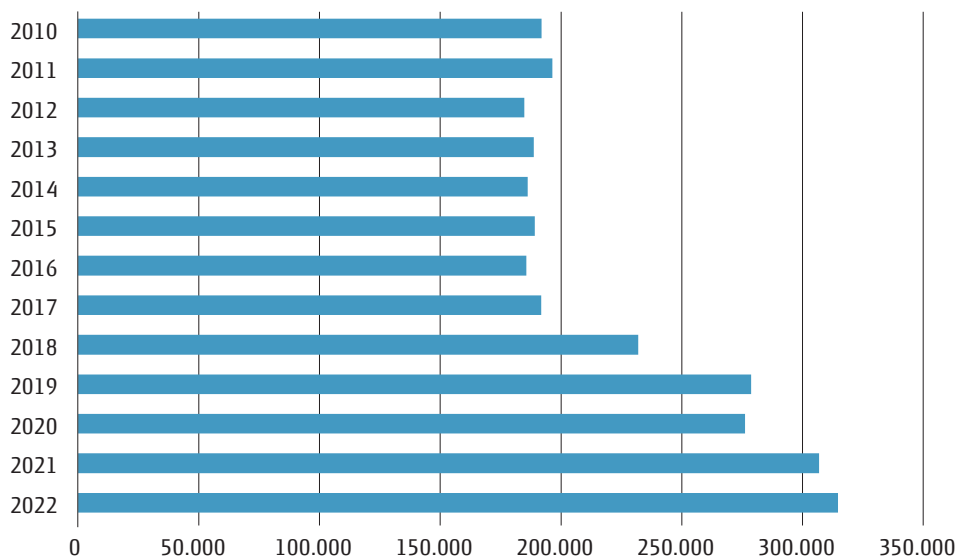
Figur 5 viser, at passagertallet på regionernes baner steg fra 11,4 mio. i 2010 til 17,2 mio. i 2019. Det er en stigning på 51 pct. på 10 år. I kølvandet på Covid-19 faldt passagertallet i 2020 til 12,9 mio., men det er steget til 21,6 mio. i 2022. En stigning på 67 pct.

Figur 5: Antal passagerer på privatbanerne



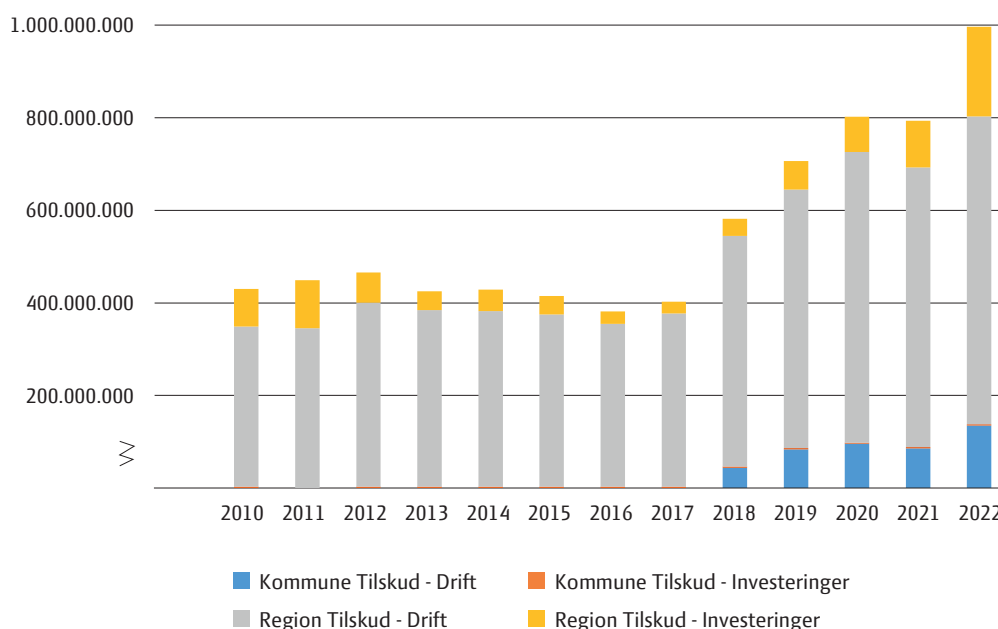
Figur 6 viser, at antallet af køreplantimer fra 2010 til 2019 steg fra 191.941 til 278.636, hvilket er en stigning på 45 pct. I 2022 var de steget til 314.625, hvilket ift. 2019 er en stigning på 13 pct. og ift. til 2010 er det en stigning på 64 pct. I modsætning til passagertallet havde køreplantimerne kun et minimalt fald mellem 2019 og 2020.

Figur 6: Antal køreplantimer på baner



Tilskuddet til privatbanerne er delt på tilskud til investeringer og tilskud til drift. Figur 7 viser, at regionernes tilskud i 2022 samlet var på 859 mio. kr. ift. 2010, hvor det var 427 mio. kr., er det steget med 101 pct. Det er en markant stigning sammenholdt med stigningen i antal passagerer fra 2010 til 2022, som lå på knap 64 pct. Det kommende afsnit vil behandle årsager til markant øget behov for tilskud til privatbanerne.

Figur 7: Tilskud til banerne



Banernes tilstand og investeringsbehov

Mange lokalbaner står over for større investeringer frem til 2035, jf. Privatbanerne – tilstand og fornyelsesbehov fra 2021 udarbejdet af Rambøll for Danske Regioner.² I rapporten vurderes banernes tilstand efter skalaen god, over middel, middel, under middel og efterslæb. Bortset fra Østbanen vurderes ingen baner på dette tidspunkt at have efterslæb. Østbanen er i øjeblikket ved at blive opgraderet. Tilbage i 2021 var det alene Hirtshalsbanen og Skagensbanen, der var i god stand. De resterende 11 baner blev vurderet til middel eller under middel med deraf følgende udsigt til fornyelsesomkostninger.

Af Rambøll-rapporten fremgår det, at skinneinfrastrukturen i 2021 havde en gennemsnitlig alder på 31,4 år. Med en gennemsnitlig levetid for skinner på 40-45 år betyder det, at der frem mod 2035 vil være behov for betydelige investeringer.

Rapporten ser et samlet behov "for investeringer på 7.980 mio. kr. i perioden 2021-2035. Derudover er der ønsker til yderligere investeringer i banerne i perioden for at kunne udvikle banerne og deres opland på mere end 3.308 mio. kr., hvor der i flere tilfælde vil være samfinansiering med staten. Herved beløber de samlede investeringer sig til mere end 11.313 mio. kr."

Investeringsbehovet vurderes dog pga. den efterfølgende pris- og lønudvikling at være ikke ubetydeligt undervurderet. Region Midtjylland oplyser fx, at en forventet udgift til batteritog og ladeinfrastruktur er steget fra 162 til 272 mio. kr. Movia har via Rambøll

² Privatbanerne – tilstand og fornyelsesbehov, Rambøll for Danske Regioner, 2021

fået udarbejdet rapporten *Infrastrukturanalyse 2026-2035*, der indeholder en opdatering af investeringsbehovet på banerne i Region Sjælland og Region Hovedstaden. Af rapporten fremgår det, at "Tilstandsvurderingen af Lokaltogs infrastruktur viser, at størstedelen af banerne i 2023 er i middel stand eller derunder." Desuden fremgår det, at tilstanden "primært er et resultat af banernes høje alder, og de væsentligste udfordringer for banerne er ballast, afvanding og blødbund... Banernes høje alder betyder, at der i perioden 2026-2035 vil være behov for øget vedligehold og fornyelse." Rapporten dokumenterer, at med udsigt til stadig mere ekstremt vejr, vil udgifterne til klimatilpasninger på baneområdet i form af udgifter til afvanding, dæmningsudvidelser, blødbundsudskiftning mv. skyde i vejret.

Prisudvikling på Gribskov- og Hornbækbanen

I 2019 godkendte regionsrådet i Region Hovedstaden en fornyelsesplan på 500 mio. kr. i perioden 2020-2026, som skulle dække nødvendige reinvesteringer for at opretholde lokalbanedriften. Fornyelsesplanen er blevet genberegnet, og i dag forventer Region Hovedstaden, at den vil koste omkring 1,1 mia. kr. Det øgede estimat skyldes hovedsageligt fordyrelser af på Gribskov- og Hornbækbanen. Noget af udviklingen skyldes, at man indregner et NAB/Ny AnlægsBudgettering-lignende tillæg. Derudover har den reelle prisudvikling været noget højere, end man havde forudsat i den oprindelige fornyelsesplan, og anlægsprojekter har været hårdt ramt. Fx har Lokaltog A/S oplevet en prisudvikling på 17,3 pct. for afviklede delprojekter i 2022 ift. det oprindelige budget i 2020. Skinner har isoleret set haft en prisudvikling på ca. 50 pct. i perioden.

Rammevilkår

I det følgende peges der på behovet for en justering af rammevilkår, der har potentiale til at forberede økonomien i trafiksselskaberne og regionernes budget til kollektiv transport. Det drejer sig om lokalbanernes rammevilkår, hvor tilskudsbehovet vil øges markant i de kommende år, og det drejer sig om rammevilkårene for udbredelsen af BRT/ Bus Rapid Transit.

Lokalbanerne

Lokalbanerne udgør en stor del af flere regioners budget til kollektiv trafik. Med udsigt til større investeringer frem til 2035 forventes budgettet at øges yderligere. De øgede omkostninger relaterer sig bl.a. til øgede udgifter til afbetaling af lån, rentebetalinger, skinnerenoveringer og vedligehold, indkøb af grønne tog og tilhørende ladeinfrastruktur samt tilpasninger til klimaforandringer og ekstremt vejr.

Det betyder alt andet lige, at der bliver mindre råderum til udvikling og drift af andre dele af den regionale kollektive trafik. Hvis der ikke sker en forbedring af regionernes økonomi på baneområdet, kan en konsekvens blive, at udgifterne til banerne, hvis passagertal i 2022 udgjorde under 1/3 af passagerne i de regionale busser, vil blive på bekostning af busdriften.³

I de følgende afsnit peges der på vilkår, der kan være med til at forbedre økonomien i lokalbanerne.

Bloktilskud – privatbanekriteriet

I beregningen af bloktilskuddet til regionernes budget for regional udvikling udgør kriteriet "km privatbanespor" 27,5 pct. Som opfølgning på regionernes økonomiaftale for 2015 blev der nedsat en arbejdsgruppe, der havde til opgave at analysere bloktilskuddet til regionerne fordelt efter kriteriet for antal km banespor.⁴

Rapporten bekræfter km-kriteriets konserverende effekt ift. opretholdelse af baner. En region vil ved lukning af en bane normalt miste mere i bloktilskud, end den opnår i besparelse på at lukke banen. Dermed kan det – isoleret set – betale sig for regioner at fortsætte drift af og investeringer i baner og materiel. Af arbejdsgruppens rapport fremgår det, at "der er på denne måde foretaget en indirekte statslig prioritering af regionernes trafikudbud, således at en region ikke uden bloktilskudsmæssige konsekvenser kan vælge mellem bane eller busløsning ved udformning af den kollektive trafik."⁵

3 Baseret på tal fra Trafikstyrelsens www.passagertal.dk – hhv. 55.799t påstigere i regionale busser i 2022 og 18.348t påstigere i ikke-statslige baner (fratrasket tal for letbanen i Odense)

4 I arbejdsgruppen deltog Økonomi- og Indenrigsministeriet, Danske Regioner, Finansministeriet, Transportministeriet og KL. [Rapport fra arbejdsgruppen om kriteriet for antal kilometer privatbanespor. Økonomi- og Indenrigsministeriet, 2015](#)

5 At kriteriet om km banespor er påvirkeligt ift. ændringer i antal km blev ligeledes slået fast på samråd i transportudvalget d. 29/4 2015.

Investeringstilskud

Ud over bloktilskud får regionerne et investeringstilskud til privatbanerne, som gives til fornyelse og udvikling af banerne. Som en del af amternes overtagelse af ansvaret for lokalbaner i 2001 blev der aftalt et direkte investeringstilskud til hvert enkelt amt (senere region) frem til 2015, hvorefter midlerne skulle fordeles via bloktilskuddet. Det skete aldrig. I stedet er investeringstilskuddet blevet fastholdt på uændret niveau.

Investeringstilskuddet til lokalbanerne blev beregnet som investeringsbehovet i en 10-årig periode for 2000 til 2009. De årlige investeringstilskud var herefter 1/10 heraf, og investeringstilskuddet er forblevet uændret siden 2009. Tilskuddet blev fastlagt på et tidspunkt, hvor baner og tog generelt var i forholdsvis god stand. Tilskuddet har efterfølgende været utilstrækkeligt til at dække de faktiske investeringsbehov. Det understøttes af følgende:

- 'Regional bus og togbetjening'⁶ fra Trafikministeriet, 2000: "Det må således vurderes, at privatbanerne i årene efter 2010 står overfor en større investeringspukkel, og at de (meget) langsigtede gennemsnitlige reinvesteringssomkostningerne i infrastrukturen derfor væsentligt overstiger de gennemsnitlige omkostninger i den kommende 5-10 år periode".
- Trafikminister Jacob Buksti's besvarelse vedrørende 'Forslag til lov om amtskommunernes overtagelse af de statslige ejerandele i privatbanerne' af 13.12.2000: "Investeringstilskuddets størrelse skal desuden ses i forhold til, at der i forbindelse med overdragelsen gives adgang til at lånefinansiere privatbanernes investeringer. Inden for tilskuddets rammer vil det således være muligt at lånefinansiere investeringer svarende til den af Jernbanetilsynet forudsatte investeringsplan i perioden 2000-09. *Foreligger der yderligere investeringer efter denne periode, vil omkostningerne hertil ligge over det forudsatte investeringstilskud.*"
- Rambøll-rapporten om privatbanernes tilstand og investeringsbehov fra 2021: "De større investeringer i sporombygning og nye togsæt afskrives over en årrække og har de senere år for størstedelens vedkommende været lånefinansieret, da det årlige anlægstilskud fra staten ikke har kunnet dække disse investeringer det givne år. Regionerne og privatbaneselskaberne har derfor finansielle omkostninger til tidligere investeringer".

Med Infrastrukturplan 2035 blev et utilstrækkeligt investeringstilskud indirekte anerkendt, da der blev prioriteret 700 mio. kr. til privatbanernes vedligeholdelseefterslæb i 2022-2025. Bidraget gik bl.a. til Østbanen og bortfalder efter 2025.

Danske Regioner anbefaler, at der inden 2025 sker en opdatering af modellen for investeringstilskuddet, så der bliver mulighed for at prioritere midler til løbende vedligehold samt opsparring til investeringer i nye skinner/tog, der indtræffer ca. hver 40. år. Med sådan en model undgår man store efterslæb, som tilfældet på Østbanen, som medførte en række følgeomkostninger, der hævede den samlede pris. Prisen kan alt andet lige reduceres, hvis lokalbaneselskaberne får mulighed for at være på forkant med større renoveringer og indkøb.

6 [Regional bus- og togbetjening](#), Trafikministeriet, 2000

Danske Regioner foreslår at:

- Der i god tid inden udløbet af tilskud til vedligeholdelseefterslæb ultimo 2025 indledes forhandlinger mellem Finansministeriet, Transportministeriet og Danske Regioner om en opdatering og fremtidssikring af investeringstilskuddet til lokalbanerne.

Udvikling af lokalbaneområdet

Mhp. at fremtidssikre betjeningen af de nuværende baner samt skabe grundlag for at føje yderligere til, er der en række rammevilkår, der trænger til at blive opdateret – dels investeringstilskuddet, men også samarbejds- og udviklingsrelationen med staten samt koordinering af drift med DSB.

Der er positive erfaringer med regional overtagelse af DSB's regionale togstrækninger, hvilket samtidigt har øget driften og forbedret driftsøkonomien. Det indikerer, at der nogle steder kan være et potentiale for udvikling og overtagelse af yderligere bane-strækninger.⁷

Overtagelse af regional togdrift

I **Region Nordjylland** har overtagelsen af den regionale togdrift været en succes med flere afgangene til samme pris. Køreplanen er blevet mere effektiv med høj punktlighed, og kunderne nyder godt af flere tog og kortere rejsetid. I Region Nordjyllands nye regionale udviklingsstrategi er kollektiv trafik et centralt indsatsområde, og et effektmål er flere passagerer i den kollektive trafik i forhold til situationen før Corona-pandemien. I udviklingsstrategien fremgår det, at målet på sigt er "at forlænge regionaltogetrafikken fra Skørping til Arden og Hobro."

I takt med, at lokalbanernes tog bliver opgraderet, for så vidt angår hastighed og signal-systemer, vil der være mulighed for at betjene hovednettet og dermed koordinere driften af banerne med DSB. De lokale baner ville kunne betjene strækninger som Nykøbing Falster til Ringsted eller Roskilde samt Holbæk og Kalundborg. Det vil give mulighed for en arbejdsdeling med DSB, hvor DSB alene betjener de længere rejser, hvilket har potentiale til at nedsætte rejsetiden, mens de lokale baner gør stop ved alle stationer og etablerer halv timesdrift og dermed bidrager med øget mobilitet til alle stationer på en given strækning.

Region Sjælland har i en kommentar til den seneste DSB-kontrakt efterspurgt en drøftelse af mulighederne i yderligere samdrift mellem de regionale lokalbaner og statens baner. Det har potentiale til at gavne pendlere i landdistrikter med kortere rejsetid til og fra arbejde og uddannelse og samtidigt sikre, at mindre stationer ikke efterlades uden betjening. Samarbejdet om betjeningen mellem Køge og Roskilde fremhæves af Region Sjælland som et eksempel til efterfølgelse. På denne strækning varetager regionen be-

⁷ Banestrækninger kunne være Struer-Thisted, Holbæk-Kalundborg, Holbæk-København, Kalundborg-København samt at lade Tølløse-banen fortsætte til Holbæk. Desuden er det uafklaret hvad der skal ske med strækningerne, som Arriva kører for staten, når kontrakterne udløber i 2028 (mulighed for forlængelse til 2030).

tjeningen for staten og har kunnet binde den sammen med den eksisterende lokalbane til glæde for passagerne.⁸

Øget samarbejde kan potentielt afhjælpe en vidensudfordring og skabe synergieffekter ved indkøb af nyt materiel og vedligehold af baner. Som et eksempel kan der peges på et muligt samarbejde om fælles indkøb af batteritog til lokalbaner og de statslige sidebaner, da der skal udskiftes tog på flere strækninger efter 2030. Det vil give mulighed for et større udbud, hvilket kan give bedre priser. Det vil også give mulighed for at opbygge kompetencer og mulighed for at udlåne materiel på tværs af togoperatører.

Øget samarbejde

Transitio er et svensk selskab ejet af 20 svenske regioner. De står for indkøb af rullende materiel og lejer det ud til ejerne. Det reducerer omkostningerne til vedligehold, og det giver mulighed for større udbud.⁸

Danske Regioner foreslår at:

- Transportministeriet og Danske Regioner går i dialog om afdækning af mulige synergieffekter ved øget samarbejde om bl.a. fælles indkøb, rammeudbud og koordinering af drift.

Bus Rapid Transit/BRT

BRT-konceptet med op til 25 m lange busser, der trængselsfrit kommer igennem trafikken i egne, dedikerede baner, har potentiale til et samtidigt løft af kvaliteten i kollektiv trafik samt øgede passagerindtægter og mindskede driftsomkostninger.

- **Kvalitet:** Via dedikerede busbaner, prioritering i lyskryds mv. kører BRT'en uden om biler, der holder i kø pga. trængsel ved indfaldsveje samt inde i byerne. Passagerne kommer som følge heraf hurtigere fra A til B og oplever større rettidighed.
- **Økonomi:** Når bussen kommer hurtigt frem, øger det konkurrencekraften i forhold til bilen, hvilket har potentiale til at øge passagertal og -indtægter. Øget fremkommelighed mindsker driftsomkostningerne. Samlet mindskes tilskudsbehovet fra kommuner og regioner.

Via en særlov blev der givet statsligt tilskud til Danmarks første BRT, der blev indsat i 2023 i Aalborg. Bussen binder byen sammen med det kommende Aalborg Universitetshospital. Siden åbningen er passagertallet steget langs BRT-ruten, og det har haft en positiv afsmittende effekt på det omkringliggende busnet: "I månederne siden opstarten af Plusbussen har bybusserne i Aalborg oplevet en gennemsnitlig passagerfremgang på mere end syv procent. En stor del af væksten er selvsagt kommet fra Plusbussen."¹⁰

8 [Udvalget for regional udvikling, uddannelse, kollektiv trafik og internationalt samarbejde - Mødelokale 1 \(regionsjaelland.dk\)](#)

9 [AB Transitio – Kunskapspartner inom spårfordon](#)

10 [Formand: Plusbussen bidrager til spirende optimisme | Nordjyske.dk](#)

To BRT-linjer er medtaget i en aftale fra juni 2021 om udmøntning af investeringsmidler i Bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035: 200S, der kører mellem Gladsaxe og Avedøre samt 400S i Ring 4 mellem Ishøj og Lyngby. Der blev afsat hhv. 900 og 525 mio. kr. forudsat, at der blandt de berørte kommuner tilvejebringes finansiering til den resterende andel af projektet. Af aftalen fremgår det desuden, at aftaleparterne er enige om at afsætte midler til at udarbejde et endeligt beslutningsgrundlag for projektet, samt at gennemførelsen af forundersøgelserne forudsætter lokal medfinansiering på 50 pct.¹¹

Det videre arbejde er strandet ved, at staten indtil videre har afvist, at medfinansieringen af anlæg kan ske uden for det kommunale anlægsloft, samt at anlægsudgifter kan lånefinansieres med en 40-årig afdragsprofil. Tilbage meldingen fra Transportministeriet til kommuner og region var at: "Det er ikke Transportministeriet, der har ressortansvaret for de økonomiske rammevilkår for kommuner og regioner, ej heller for de økonomiske rammevilkår for et eventuelt BRT-anlæg".

Danske Regioner foreslår at der:

- Gives bedre rammevilkår for BRT-projekter – bl.a. ved at medfinansiering af anlæg kan ske uden for anlægsloftet, samt at lånefinansiering hertil kan afbetales over en periode på fx 40 år.
- Oprettes en ny BRT- og fremkommelighedspulje, der kan støtte lokale og regionale fremkommeligheds- og BRT-projekter – herunder støtte til at forberede og afdække projekter.

Øvrige rammevilkår

Danske Regioners indspil til ekspertudvalgets fase 1¹¹, peges der på nye mobilitetsløsninger som samkørsel, parker & Rejs anlæg mm., der forventes at kunne bidrage til at øge antallet af passagerer og dermed trafik selskabernes økonomi. Indspillet efterspørger ændringer af en række rammevilkår mhp. at bane vejen for implementering af nye mobilitetsløsninger – herunder mulighed for offentligt tilskud til samkørsel efter fransk forbillede.

11 Aftale om udmøntning af investeringsmidler i Bedre og billigere kollektiv trafik for perioden 2022-2035 (trm.dk)
12 regioner.dk/services/nyheder/2024/januar/indspil-til-ekspertudvalgets-fase-1-om-nye-mobilitetsloesninger/

Brugervenlige zoner og takster

Forbedret brugervenlighed er én af måderne at få flere til at vælge kollektiv mobilitet – både i forhold til nye rejsende og til at få eksisterende passagerer til at benytte bus og tog mere til pendling og fritid. En undersøgelse fra Passagerpuls viser, at 56 pct. af dem, der bruger kollektiv transport 2-3 gange om ugen, ville bruge det endnu mere, hvis billet- og takstsystemet bliver lettere at forstå. Samtidig tilkendegiver 39 pct. af dem, der primært bruger bilen, at de ville bruge bus og tog oftere, hvis det var nemmere at finde og købe den rigtige billet.¹³

MaaS-app under udvikling

Det er internationalt unikt, at Danmark har et landsdækkende Rejsekort, der sikrer rejsehjemmel til bus og tog i hele landet. De fysiske blå punkter til at registrere rejserne er dog dyre i drift, og systemet er efterhånden forældet. Det følger af L 206 om 'fremme af digitale mobilitetstjenester mv.', at 'trafikselskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S og DSB skal i et aktieselskab benævnt Rejsekort & Rejseplan A/S drive og udvikle et elektronisk rejseplansystem for oplysning om rejsetider, rejseplanlægning og priser m.v. og et elektronisk rejsekortsystem for billettering og betaling m.v.'¹⁴

En sådan Mobility as a Service/MaaS-app kan blive en samlende, brugervenlig indgang til kollektiv mobilitet, hvor rejsen planlægges og købes fra dør til dør. En MaaS-app formodes relativt let at kunne tilkoble nye rabatprodukter og understøtte øget brug af den kollektive mobilitet.

Danske Regioner foreslår at:

- Der ved overgangen til den fælles, kommende MaaS-app er særlig fokus på brugervenlighed mhp. at understøtte let og økonomisk attraktiv brug af kollektiv mobilitet til både pendling og fritid.

De mange zoner og takster

En reduktion i antallet af zoner vil alt andet lige medføre, at kortere rejser bliver dyrere, end de er i dag, hvorimod længere rejser bliver billigere. Det understøtter samtidigt to hensyn:

- At de kortere rejser med bus, tog og metro bliver lidt dyrere understøtter øget brug af gang og cykling, hvilket bidrager til at mindske trængslen i byerne og øger folkesundheden.
- At de længere rejser bliver billigere vil gøre den offentlige transport uden for byerne og i større sammenhængende byområder økonomisk mere konkurrencedygtig i forhold til bilen.

¹³ [Bedre billetsystem kan give flere passagerer i bus og tog \(taenk.dk\)](#)

¹⁴ [Lov om ændring af lov om trafikselskaber og jernbaneloven \(Fremme af digitale mobilitetstjenester m.v.\) \(retsinformation.dk\)](#)

Danske Regioners Udvalg for Regional Udvikling og EU fik på en studietur i Region Skåne indblik i deres forenkling af zonestrukturen fra 202 til nu blot tre takstzoner. Skåne- trafikens bestyrelsesformand, nuværende regionsrådsmedlem og tidligere borgmester i en mindre kommune i Skåne, Carina Zachau, tilkendegav, at baggrunden for, at forenklingen blev gennemført var, at en samlende regional aktør stillede sig i spidsen. I det følgende ses en sammenligning af zoner og takster mellem de to naboregioner på hver side af Øresund:

Case: Sammenligning af zoner og takster i Region Hovedstaden vs. Region Skåne

- Region Hovedstaden: 2.568 kvadratkilometer med 1,8 mio. indbyggere
- Region Skåne: 11.027 kvadratkilometer med 1,4 mio. indbyggere.

At der er mange zoner i den kollektive trafik i Danmark kan illustreres af, at der samlet er 211 zoner på Sjælland og øerne samt ca. 100 i Region Hovedstaden.

I nedenstående tabel 1 og 2 sammenlignes de tre zoner og tre overordnede billettyper i Skåne med de tilsvarende i Region Hovedstaden:

Tabel 1: Tre billettyper, zoner og tilhørende priser for rejser med bus og tog i Region Skåne

Billet	Rejselængde		
	Kort (8 km til 18 km)	Mellem (35 km)	Hele Skåne
Enkelt	19 kr	35 kr	72 kr
24 timer	37 kr	71 kr	143 kr
30 dage	380 kr	580 kr	801 kr

Note: Priser omregnet fra SEK til DKR

Mhp. at sammenligne priserne i de to regioner er der udvalgt tre rejser i Region Hovedstaden, der ca. svarer til de i tabel 1 nævnte rejselængder og billettyper, jf. tabel 2:

Tabel 2: Tre billettyper, rejselængder og priser for rejser med bus og tog i Region Hovedstaden, samt prisforskel ift. tilsvarende rejse i Region Skåne

Billet	Rejselængde		
	Kort (4 zoner, ca. 8 km)	Mellem Kbh H-Hillerød St. (ca. 35 km)	Lang rejse i regionen (Eks: Dragør-Hunde- sted, 13 zoner)
Enkelt (med Rejsekort)	34 kr (+79 pct.)	64 kr (+83 pct.)	91,75 kr (+27 pct.)
24 timer (hhv. Citypass S og L)	90 kr (+143 pct.)	180 kr (+154 pct.)	180 kr (+26 pct.)
30 dage	840 (+121 pct.)	1530 kr (+164 pct.)	2.290 kr (+186 pct.)

Som det fremgår, er alle rejser i det mere simple skånske zone- og billetsystem betydeligt billigere end på dansk side. Særligt prisen for et periodekort på 30 dage er betydeligt dyrere i Danmark. I forhold til at kunne rejse i hele regionen, tilbydes i Skåne en rejse længde, der hedder hele regionen. En tilsvarende billet findes ikke i hovedstadsområdet i Danmark, hvor der til sammenligning er valgt en lang rejse i Region Hovedstaden fra Dragør til Hundested. Det bemærkes, at billetten er afgrænset til denne strækning og dermed ikke er fleksibel.

Fordele og ulemper ved færre takstzoner

Danmark er inddelt i knap 1.000 takstzoner. Antallet af zoner kan blive opgjort forskelligt afhængigt af billettype. En rejse fra A til B med brug af Rejsekort opgøres efter fugleflugtslinjen, mens opgørelsen ved brug af periodekort sker efter antal gennemkørte zoner. Forskellen i antal zoner for den samme rejse gør det vanskeligt for brugerne at forstå priserne.

DI har i samarbejde med Incentive udarbejdet en rapport¹⁵ om takster og billetprodukter. Rapporten peger på, at en kompleks struktur ikke kun går ud over kunderne og selskabernes mistede indtægt, men at staten og selskabernes økonomi kan forbedres, da der går mange penge til administration af de mange komplekse ordninger.

Ifølge DI's rapport kan der være ulemper ved at reducere takstzonerne. De peger bl.a. på, at der kan komme store prishop for personer, der bor på kanten af to store takstzoner, og det kan blive dyrere for korte ture. DI anbefaler dog større og færre takstzoner, da det vil gøre strukturen mere enkel. I DI's rapport er der foretaget et litteraturstudie af effekter af ændret måling af rejse længde i andre lande. Det indikerer, at der kan være positive effekter i forhold til antallet af passagerer ved at reducere antallet af zoner.

En takststruktur må afveje kommercielle, samfundsøkonomiske og fordelingsmæssige hensyn – og samtidig være tilstrækkeligt enkel til, at brugerne umiddelbart finder den forståelig og rimelig.

Udfordringer ved at reducere zoner

En reduktion i antallet af zoner er ikke uden problemer. Få store zoner frem for mange små kan f.eks. betyde, at hvis man bor lige på kanten af en zone, kan man betale mere for en kort tur ift. til en lang tur på tværs af en enkelt zone. Der findes dog modeller, hvor zonerne er dynamiske og altid tager udgangspunkt i ens aktuelle lokation, hvormed man omgår denne udfordring. Derudover vil større zoner som hovedregel gøre det dyrere at rejse kort og billigere at rejse langt.

Danske Regioner peger ikke entydigt på en model, men med inspiration fra udlandet opfordres der til, at der startes en diskussion om mulighederne for en mere enkel billetzonestruktur i Danmark.

15 Enkle priser og produkter kan give passagerfremgang i den kollektive trafik - DI Transport (danskindustri.dk)

Et gennemgående tema i litteraturen er, at takster har betydning for, hvor meget man benytter kollektiv transport, men at kvaliteten af den kollektive trafik – forstået som frekvens, rettidighed mv. – har relativt større betydning. En sænkelse af prisen på 10 pct. vil give 3 pct. flere passagerer, mens 10 pct. øget kvalitet (frekvens, rettidighed mv.) vil give 5 pct. flere passagerer.¹⁶ I dette indspil fremhæves Region Skåne som et sted, hvor det er lykkedes at gå fra 202 til 3 zoner som en del i en større indsats, der har givet flere passagerer i den kollektive transport. Det anerkendes, at Region Skåne samtidigt har investeret markant i den kollektive transport, hvilket også spiller en stor rolle i udviklingen.

I modsætning til fysisk infrastruktur har forbedringer af brugervenlighed af takststruktur, billetter, priser og rabatter den fordel, at det potentielt kan implementeres relativt hurtigt og billigt.

Danske Regioner foreslår at:

- Overgangen til en kommende, fælles MaaS-app bruges som anledning til at forenkle den komplekse zonestruktur i Danmark, så det bliver lettere og økonomisk mere attraktivt at bruge kollektiv mobilitet til både pendling og fritid.

Mange takstmyndigheder og billettyper

Trafikelskaberne og togoperatørerne har retten til at fastsætte billetpriser inden for rammerne af den statslige regulering af prisniveauet. I Danmark har ni selskaber takstkompetencer forskellige steder i landet. I Østdanmark har Movia, DSB og metroselskabet delt takstkompetencer, mens Vestdanmark er inddelt i fire takstsæt, hvor NT, Midttrafik, Sydtrafik og FynBus har takstkompetence i hver deres region, og DSB og Arriva har takstkompetencer for togrejser i hele Vestdanmark. På tværs af Storebælt har DSB takstkompetencen, og på Bornholm er det BAT.

Eksistensen af mange takstmyndigheder med ansvar for hhv. landsdækkende, regional og lokal kollektiv mobilitet kan vanskeliggøre mulighederne for en modernisering af zoner og takster.

I Danmark findes der forholdsvis mange billettyper. Enkeltbilletter, rejsekort og periodekort er de mest udbredte billettyper. Der findes også Pendler20 til dem, der kun pendler 2-3 dage om ugen, kommercielle billetter (DSB orange), og en række særlige billetter hos hvert trafikelskab.

I det følgende gives der et overblik over billetter og rabatter, der synes uhensigtsmæssige set fra et brugerperspektiv:

- Forskellige priser med bus og tog på Fyn og i Jylland – men ikke på Sjælland: Togrejser på Fyn og i Jylland er prissat højere end rejser med bus. Det betyder, at en togrejse er dyrere end en busrejse gennem de samme zoner uanset din

16 Se fx UITP, Better public transport fare policy for more resilient funding

kundetype. Det betyder også, at du betaler mere for en rejse, hvis du har taget tog på en del af rejsen. Det gælder dog ikke for rejser inden for Region Nordjylland.¹⁷

- **Kvalitetstillæg med Metroen:** Det koster mere at rejse med metro end en tilsvarende tur med bus og tog. Baggrunden er det såkaldte kvalitetstillæg på 1 kr. ekstra i gennemsnit pr. passager for at benytte metroen. Kvalitetstillægget er forudsat som en del af finansieringen af Metro Cityringen.¹⁸ Det betyder fx, at en pendlerkort-kunde, der rejser i Hovedstadsområdet, på forhånd skal tage stilling til, om kortet skal være med eller uden brug af metroen.
- **Mængderabat med Rejsekort på Fyn og i Jylland – men ikke på Sjælland:** Rabatten udregnes efter, hvor meget der rejses og typen af Rejsekort. Rejsende kan få op til 40 pct. rabat med personligt Rejsekort og op til 25 pct. rabat med Rejsekort Flex eller Anonymt.
- **DSB's Orange-billetter** inkluderer ikke en tilslutningsrejse med bus eller tog, men det gør en almindelig DSB-billet. Det øger incitamentet til at køre i bil til og fra stationen.

Internationalt er der identificeret en række innovative billetprodukter, der vurderes at have potentiale til at forenkle brugen af den kollektive trafik og dermed tilskynde til øget brug.

Fare capping/prisloft – passagerer får automatisk den bedste pris: I dag skal en passager i den kollektive trafik på forhånd tage stilling til, om man vil benytte sig af enkeltbilletter, eller om der forventes at blive foretaget tilstrækkeligt mange rejser til, at det kan betale sig at købe et pendlerkort. Ved køb af et pendlerkort skal den rejsende på forhånd betale et større beløb for den kommende periodes rejser. Med et prisloft vendes bevisbyrden om. Forbrugeren køber enkeltbilletter, og hvis det efterfølgende viser sig, at fx en 24 timers billet, et ugekort eller et månedskort ville have været mere økonomisk fordelagtigt, kommer forbrugeren automatisk til at betale rabatprisen. Yderligere rejser vil således opleves som 'gratis'. At man ikke på forhånd skal forudse rejsemønster, gør alt andet lige brugen af kollektiv trafik mere attraktiv. En amerikansk undersøgelse viser, at introduktionen af et månedligt prisloft øgede passagertallet med fire pct.¹⁹

- Transport for London har siden 2005 anvendt et prisloft for rejser foretaget med kontaktløs betaling (kreditkort eller Oystercard). Der opereres med et dagligt og et ugentligt prisloft.
- Los Angeles har introduceret et dagligt (5\$) og ugentligt (18\$) prisloft. Man betaler maksimalt for tre daglige rejser, og maksimalt for 10 rejser på en uge. Målet er at tilskynde rejsende til at bruge offentlig transport mere, og der gives yderligere rabat til ældre og studerende.

Flat rate abonnement til kollektiv transport: Region Midtjyllands Regionalpolitiks Forum om Mobilitet har arbejdet med idéer til et nyt og mere simpelt billetsystem – bl.a. et abonnement på fri rejse i et givent område. Området kan være større i yderområder, hvor den kollektive trafikbetjening er mindre hyppig, end i nærheden af de større byer. Ideen er at gøre det nemmere for kunderne at gennemskue prisen for rejsen samt at øge incitamentet til at bruge den kollektive transport. Der er eksempler på sådanne flat rate-løsninger i andre lande:

- Østrigs KlimaTicket Ö²⁰ giver for en årlig pris på 1.095 euro/8.163 kr. adgang til al lokal, regional og national kollektiv transport. Det svarer til en dagspris på

17 [Priser | rejsekort.dk](#)

18 [Kvalitetstillæg indføres i metroen, når Cityringen åbner - Metroen](#)

19 Abubakr Ziedan m.fl (2024), The app or the cap? Which fare innovation affects bus ridership?, Transport Policy, vol 145, p.247-58

20 [KlimaTicket](#)

22 kr. Passagerpulsen har estimeret, at en lignende billet i Danmark har potentiale til at reducere brugen af bil med 5 pct. om året.²¹

- Tysklands Deutschland Ticket giver for en månedlig pris på 49 euro/365 kr. adgang til lokale og regionale tog og busser men ikke IC og lyntog. Det svarer til en dagspris på 12 kr. Den tyske boligminister udtalte før lanceringen: "I byerne er huslejen høj og antallet af boliger knapt. Altså den omvendte situation af på landet. Med 49-euro-ticket bliver det for mange mere enkelt og gunstigt at bo på landet."²² Den danske transportminister har i et svar til Transportudvalget estimeret, at indførelsen af en lignende model i Danmark, hvor en billet koster 400 kr. om måneden, og 1.500 kr. over Storebælt, vil resultere i et billetindtægtstab på 1,2 mia. kr.²³
- I Schweiz er tognettet meget veludbygget. Her giver et GA Travelcard adgang til tog og øvrig kollektive trafik i hele landet. Et årskort koster 52.000 kr. for 1. klasse og 32.000 kr. for 2. klasse. Månedlige betalinger er en mulighed, og et Half Fare Travelcard giver for 960 kr./måned halv pris på billetten. En repræsentant fra schweiziske SBB tilkendegav ved Fremtidens transport-konference d. 29. januar 2024, at 1 mio. ud af 8 mio. schweizere har et Travelcard, at det er populært blandt velstillede pga. attraktive og punktlige rejsetider, samt at det betragtes som en del af det at være en god samfundsborger.

Et andet eksempel til mulig inspiration er Stockholm, hvor der i hovedstaden og de omkringliggende områder er indført én stor takstzone, hvori passagerne kan rejse ubegrænset på en enkeltbillet inden for en periode på 75 minutter til en pris på 42 SEK/27 DKR.²⁴

Danske Regioner foreslår at:

- Overgangen til en kommende, fælles MaaS-app bruges som anledning til at indføre få og mere overskuelige billet- og rabattyper mhp. at understøtte lettere og mere økonomisk attraktiv brug af kollektiv mobilitet til både pendling og fritid.

21 [Passagerpulsen \(2021\), Potentialet ved en årsbillet til kollektiv transport](#)

22 <https://politiken.dk/rejser/art9307461/Et-lignende-tiltag-ville-have-stor-effekt-i-Danmark-mener-ekspert>

23 <https://www.ft.dk/samling/20222/almdel/tru/spm/332/svar/1981463/2755901.pdf>

24 [Enkelbiljetter | SL](#)

Modernisering af takststigningsloftet

Takststigningsloftet er fastsat som udviklingen i det omkostningsbaserede indeks, som er defineret i bekendtgørelsen om takstændringer i offentlig servicetrafik. Metoden til at beregne takststigninger fungerer ved en moderat prisudvikling, men kom til kort i en situation med høj inflation. Modellen har indtil 2021 fungeret rimeligt, da prisudviklingen har været moderat, men den har været u hensigtsmæssig i en tid med store prisstigninger (grundet Covid-19 og krigen i Ukraine). Da takststigningsloftet justeres én gang årligt og med godt et års forsinkelse, så steg billetpriserne markant på et tidspunkt hvor forbrugerpriserne ellers havde stabiliseret sig i samfundet generelt.

Det følger af *Bekendtgørelse om takstændringer i offentlig servicetrafik i trafik-selskaber og hos jernbanevirksomheder* (BEK nr 951 af 23/06/2020) § 7 Stk. 3 at: "Der kan fastsættes en ny metode til beregning af den vægtede takstændring, hvis det kan dokumenteres, at den nye metode indebærer en mere korrekt opgørelse af den vægtede takstændring i takstsystemet. Den nye metode skal følge modellen i bilag 2 og skal godkendes af Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen."

Trafikvirksomhederne og Trafikstyrelsen opfordres til administrativt at aftale, at den tidsmæssige forsinkelse i den nuværende model reduceres.

Ungerabat

Det nuværende ungdomskort er utidssvarende og besværligt at bestille. Det har betydet, at i en årrække er kun en del af de midler, der er afsat til ungekortet på finansloven, blevet brugt. I Danske Regioners indspil til fase I blev trafikvirksomhedernes fælles forslag til en ny ungerabat fremhævet og anbefalet. Forslaget vil medføre, at den unge beholder rabatten mellem bopæl og uddannelsessted, og derudover får alle unge 25 pct. rabat på rejsekortet i hele landet. Forslaget bidrager til et enklere produkt for de unge samtidigt med, at det giver alle unge samme rabat.

Danske Regioner foreslår at:

- Indføre en ny ungerabat, der vil gøre det mere attraktivt for flere unge at vælge kollektiv mobilitet, hvilket kan ske inden for den oprindelige økonomiske ramme til ungdomskortet. Anbefalingen er baseret på et forslag fra trafikvirksomhederne og var også en del af Danske Regioners indspil til ekspertudvalgets fase I.