

Projekt for Danske Regioner

Otto Anker Nielsen, professor og divisionsleder, DTU

Jens Portinson Hylander og Robin Nuruzzaman, VTI

Region Skånes tiltag for styrkelse af den kollektive transport, og sammenligning med danske regioner

Opsummering

Fagligt indspil til Danske Regioner vedr. organisering af kollektiv trafik

Om opgaven

Dette materiale er udarbejdet af Otto Anker Nielsen, Professor DTU samt Jens Portinson Hylander og Robin Nuruzzaman, VTI på opdrag af Danske Regioner.

Der har været en del debat i Danmark om Skånetrafikkens succes, og formålet med opdraget har derfor været at sammenligne den kollektiv trafik i Danske regioner med Skåne med henblik på læring herfra. Indspillet forventes at indeholde følgende elementer:

- View over organiseringen af den regionale kollektive trafik i Region Skåne med angivelse af de væsentligste ligheder og forskelle i forhold til Danmark.
- En komparativ opgørelse af passagertal, markedsandel samt midler til regional og lokal kollektiv trafik fra hhv. stat, region og kommuner i en periode fra fx 2000 til 2022 mellem Skåne og Danmark.
- Analyse af mulighederne for at overføre den skånske model for organisering af kollektiv trafik til en dansk kontekst – fx via opstilling af to eller flere modeller for organisering af regional kollektiv trafik i Danmark med angivelse af pro et contra.

Givet at Skåne er en Region i provinsen har vi vurderet, at erfaringerne her fortrinsvist er sammenlignelige med Regioner i Danmark uden for Hovedstadsområdet. Særligt Region Midtjylland ligner i størrelse og bystruktur om Skåne og en række af sammenligningerne er foretaget hermed, om end oversigterne medtager alle Danske Regioner. I forhold til Hovedstadsområdet ville komparative studier med andre storbyregioner som f.eks. Stockholm, Oslo, München eller Wien være mere relevante, om end de overordnede pointer om færre bestillere og mere brugervenlige takster, også er relevante for hovedstaden.

Da den Skånske model har vist sig ganske succesfuld har vi valgt at fokusere på de elementer, der særligt vurderes at have betydning herfor

- Fordele ved den helhedsorienterede planlægning af det samlede kollektive trafiksystem og organisationsmodellen
- Markant lavere driftsomkostninger og årsager hertil. Disse sikrer at man for samme økonomi kan opnå en mere omfangsrig drift.
- Effektiv netplanlægning, der både sikrer driftsmæssige besparelser og flere passagerer, og dermed højere selvfinansieringsgrad.
- Takstreform, der sikrer flere passagerer og højere selvfinansieringsgrad.

Derudover blev vi bedt om at vurdere andre forhold vedr. lokal skoletrafik, flextrafik, samkørsel, nationale mål, m.v. Disse viste sig efter vores vurdering ikke at adskille sig væsentligt fra Danske forhold og/eller har haft lille betydning for Skånetrafikkens succes. Grundet vanskelighed med at opnå sammenligneligt datagrundlag har vi udeladt at belyse disse forhold yderligere.

I det følgende gennemgås hovedresultater fra analysen i samme struktur og rækkefølge som det efterfølgende baggrundsmateriale.

Sammenfatning

I Region Skåne har man siden 1999 haft det entydige ansvar for driften af den kollektive trafik. Siden er den kollektive trafiks andel af den motoriserede kørsel steget. I 2009 havde man en markedsandel på 21% mod 31 % i 2022. Til sammenligning er andelen i Region Midtjylland 7,6%. På opdrag fra Danske Regioner, er der lavet en sammenligning af den kollektive trafik i Danmark og Skåne.

Sammenligningen viser bl.a. at;

- Region Skåne har en simplere organisering og finansieringsmodel. Billetindtægter udgør en relativ høj andel af den samlede omsætning (høj selvfinansieringsgrad). Grundet den meget højere markedsandel er det samlede offentlige driftstilskud dog lidt højere end i Danmark. Derimod er de fremadrettede statslige anlægsinvesteringer på et meget lavere niveau (sammenligning af de to Staters infrastrukturplaner)
- Skånetrafikken har overordnet og entydigt ansvar for både bybusser, kommunale busser og regionale busser, pågatog (lokaltoget), Øresundstog (som dækker regionaltrafikken internt i Skåne samt mellem Skåne, Hovedstadsområdet, Blekinge, Halland og Småland), samt letbanen i Lund. Planlægningen af den samlede regionale og lokale kollektive trafik sker således samordnet
- Skånetrafikken varetager al drift efter frivillige aftaler med kommuner, også i nogle tilfælde andre typer kollektiv trafik end den rutebundne
- Skånetrafikken gennemfører større udbud og har færre operatører, hvilket gør driften billig. Udbud sker efter forhandling, hvilket har opnået besparelser på kontrakter. Stambusnet reducerer opholdstid og giver derfor lavere omkostninger for produktiv tid.
- I Region Skåne har man konsekvent samlet kræfterne i effektive stambusnet fremfor fladedækning, hvilket har været med til at øge passagertallene og selvfinansieringsgraden. Studiet viser eksempler på tilsvarende gevinster i nogle danske byer og regioner, men ikke på sammen vis gennemført overalt i en hel region
- De dele af den danske kollektive bustrafik hvor der er store kontrakter og gennemført stambusnet i byer eller udrettede regionale ruter har sammenlignede driftsomkostninger som i Skåne, hvis man kompenserer for det højere lønniveau i Danmark.
- I Region Skåne har man indført en enkelt takststruktur. Pt. ikke muligt i DK, da mange aktører ikke kan blive enige.

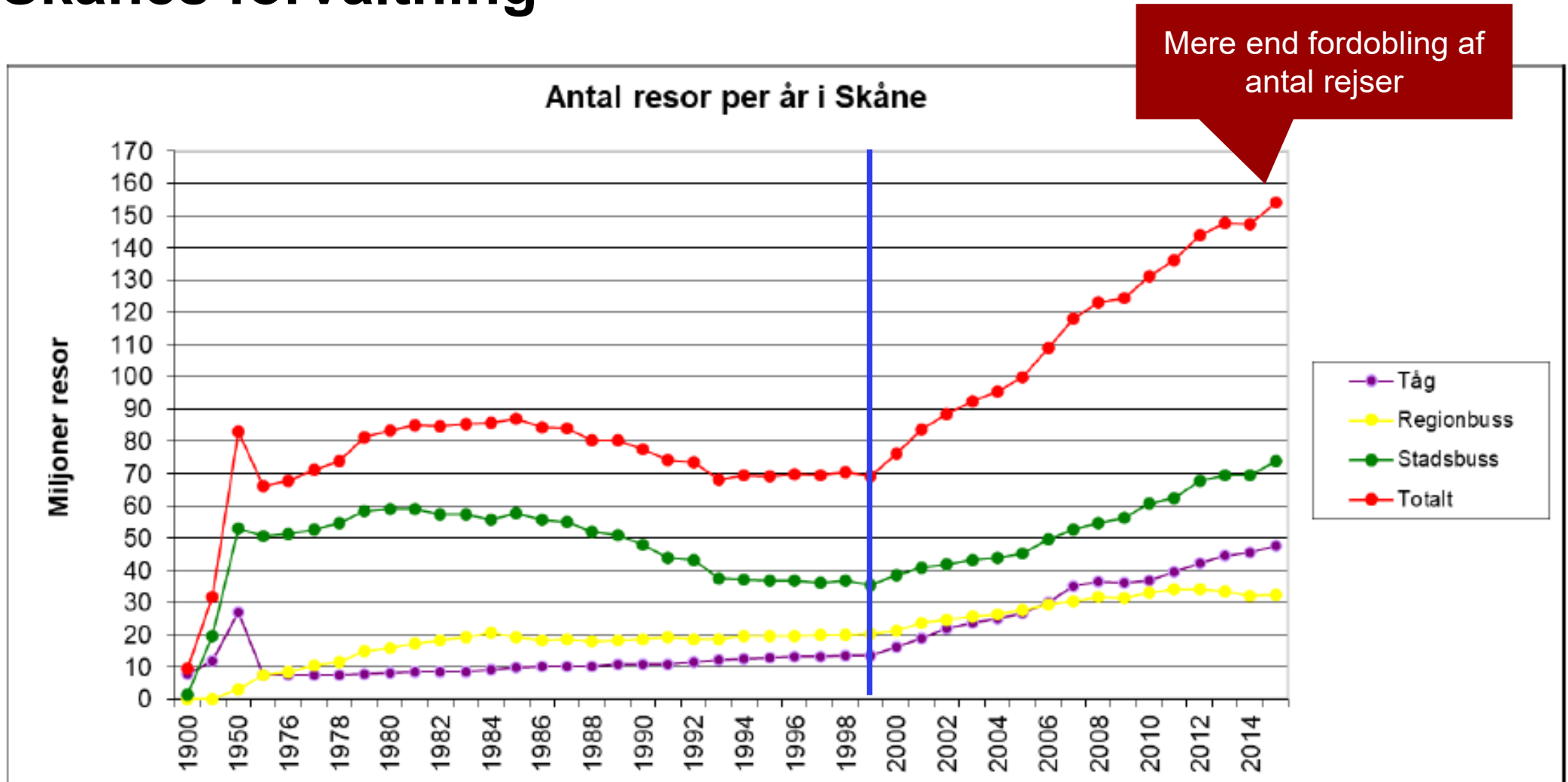
Historisk set har åbningen af Øresundsbron, etableringen af Citytunnellen samt øget kapacitet på Malmö centralstation (gennemkørende spor fra Citytunnellen i stedet for sæk banegård, samt flere perronspor) medvirket til væksten med Øresundstog.

Med udgangspunkt i den skånske model, peger vi bl.a. i analysen på ovenstående tiltag, som man kan lade sig inspirere af i en dansk model.

- Et benchmarkstudium vil have begrænsninger i form af forskellige opgørelsesmetoder i forskellige regioner og mellem Danmark og Skåne. Vi har så vidt muligt forsøgt at eliminere disse
- Basistal omkring driftsomkostninger er leveret af trafikselskaberne til Danske Regioner. Disse er såvidt oplyst de samlede omkostninger til rutebunden trafik divideret med antal køreplanstimer, herunder fordelt på fællesomkostninger (trafikselskabets omkostninger) og operatøromkostninger. Det er efterfølgende oplyst at der er visse forskelle i snitfladen mellem kommuner, trafikselskab og operatører, f.eks. At enkelte kommuner (f.eks. Esbjerg) stiller garageanlæg til rådighed, og at nogle kommuner har rutelagt skolebustrafik (med i tallene), mens skoletrafik i andre kommuner er specialkørsel eller i separate kontrakter direkte mellem kommunen og operatør uden om trafikselskabet (f.eks. Odense), og derfor ikke indgår i tallene. Situationen er så vidt oplyst den samme i Skåne med tilsvarende lokale forskelle mellem kommuner. På regionalt niveau og i de større byer udgør skolebusser dog en lille del af den samlede omsætning (f.eks. 3,2% i Odense), og de usikkerheden desangående i tallene vurderes derfor ikke at påvirke de overordnede konklusioner
- Så vidt oplyst er tallene for Danmark såvel Skåne uden flextrafik - åben og lukket kørsel. Det har ikke været muligt at få sammenlignelige tal for flextrafikken. Ud fra interviews er der dog ingen indikatorer på at det skulle være organiseret hverken mere eller mindre effektivt i Skåne end i Danmark.
- Skåne har som udgangspunkt opgjort busomkostninger per køreplans km., imidlertid har Skånetrafikken hjulpet med en omregning per kommune niveau i de 10 største byer til omkostninger per køreplanstime ud fra detailldata om køreplaner i hver kommune. Tilsvarende for den regionale bustrafik.
- Den svenske valutakurs har svinget meget. De forskellige tal er omregnet med kronekursen for det pågældende år. Enkelte steder har det givet en mindre afrundingsfejl, hvor tal har været mia. kr. med en decimal
- Region Syddanmark har oplyst at de regionale ruter kører efter målstyring, som i højere grad svarer til Skåne, end rekvirering af konkrete køreplaner. I øvrigt er Sydtrafiks operatøromkostninger per køreplanstime relativt lave, hvilket er en indikator på at det kan give fordel med målstyring fremfor detaljstyring.
- I Sammenligningen mellem Region Midtjylland og Skånetrafikken er der medtaget udgifter til sammenlignelig jernbanetrafik og letbanen i Aarhus, da vi ikke kunne få Skånetraffikkens samlede omsætning dekomponeret på trafikmidler. De Danske tal rummer imidlertid usikkerheder i forhold til andel af kontrakkørsel for Arriva og DSB inden for Regionen
- Trafikselskaberne har efter første præsentation af resultaterne oplyst at chaufførlønninger udgør mere end 50 pct. af omkostningerne i bustrafikken, og at de danske chaufførlønninger er 41 pct højere end i Sverige. Vi har ikke fuldt ud kunnet validere disse oplysninger, men har gennemført en følsomhedsanalyse af hvordan omkostningerne ville være i Skånetrafikken, hvis de havde dette lønniveau. Tilsvarende for det højere lønniveau i Hovedstadsområdet (tillæg til overenskomsten) relativt til resten af landet.

Succesfuld udvikling af nøgletal i Skåne

Skånetrafikken oprettet i 1999 som del af Region Skånes forvaltning

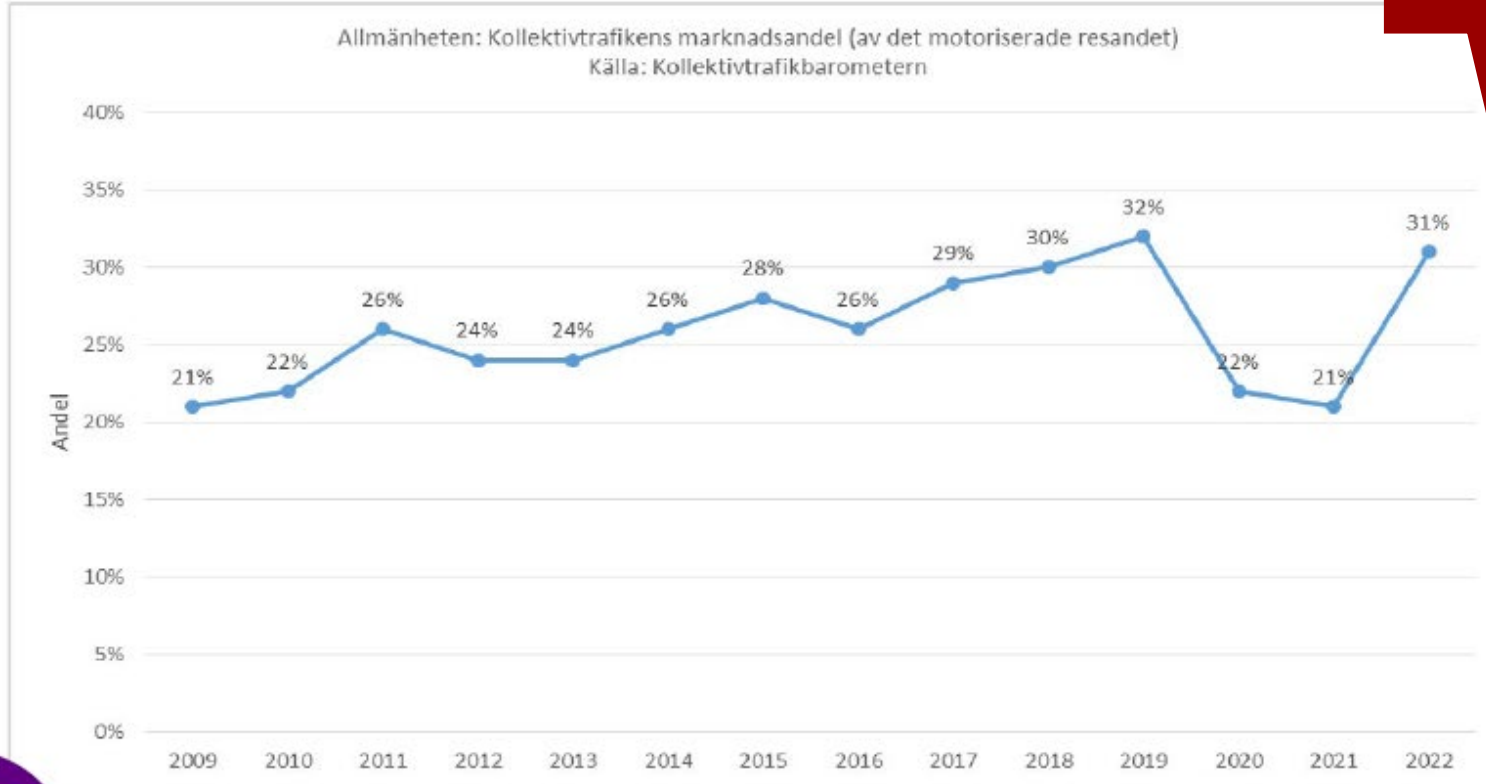


Mere end fordobling af antal rejser



**Marknadsandel:
Andel av motoriserade
resor**

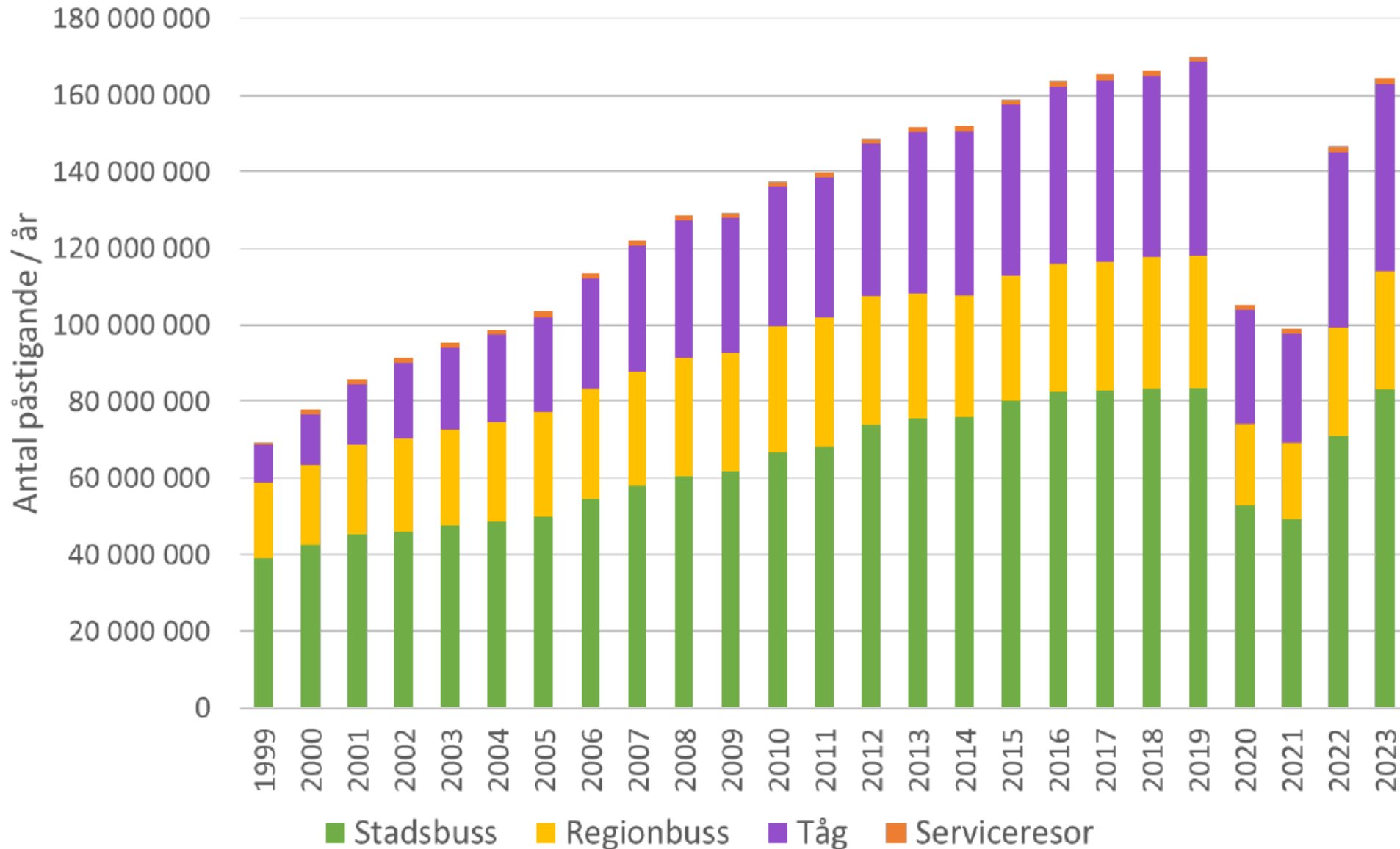
Vår marknadsandel



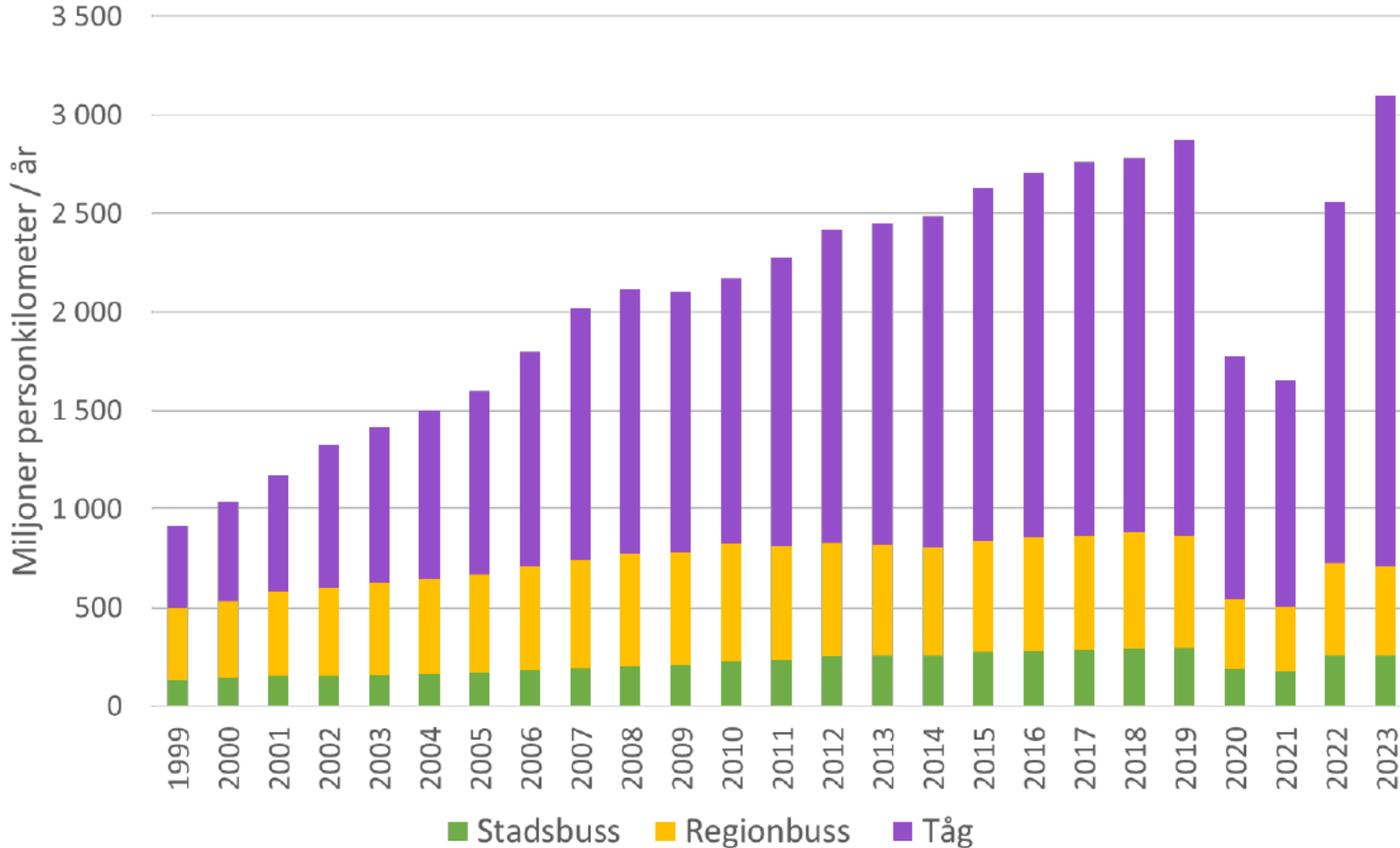
**50% vækst
markedsandel**

Skånetrafiken

Resandeutveckling

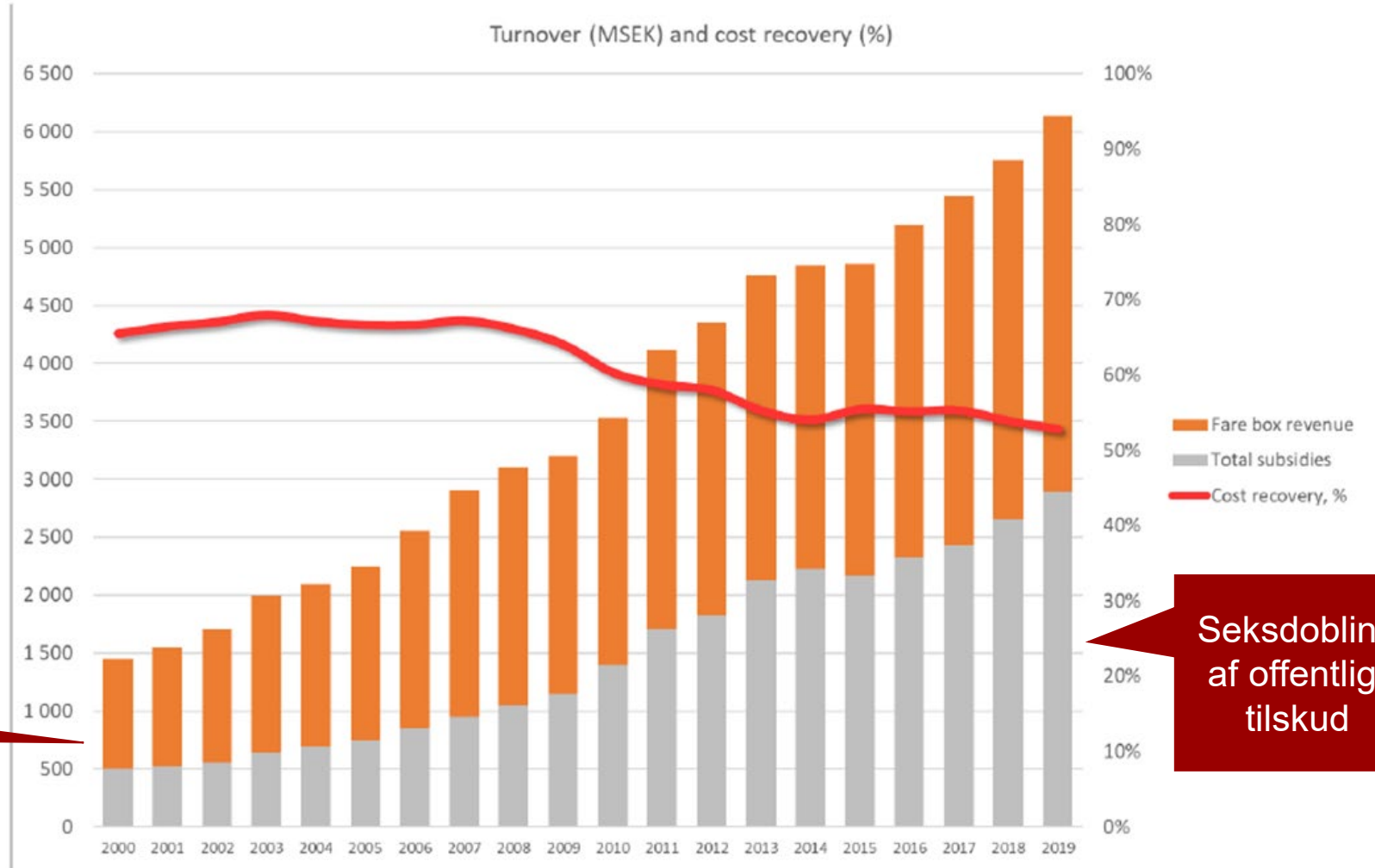


Persontransportarbejdet



Vækst i transportarbejdet primært tog
Den store vækst i antal påstigere i bus må således i vidt omfang have været sket i kombinationsrejser

Stigende omsætning
Svagt faldende
selvfinansieringsgrad
(indtægtsdækning)



Meget lavt udgangspunkt

Seksdobling af offentligt tilskud

To sammenlignelige regioner

Skåne

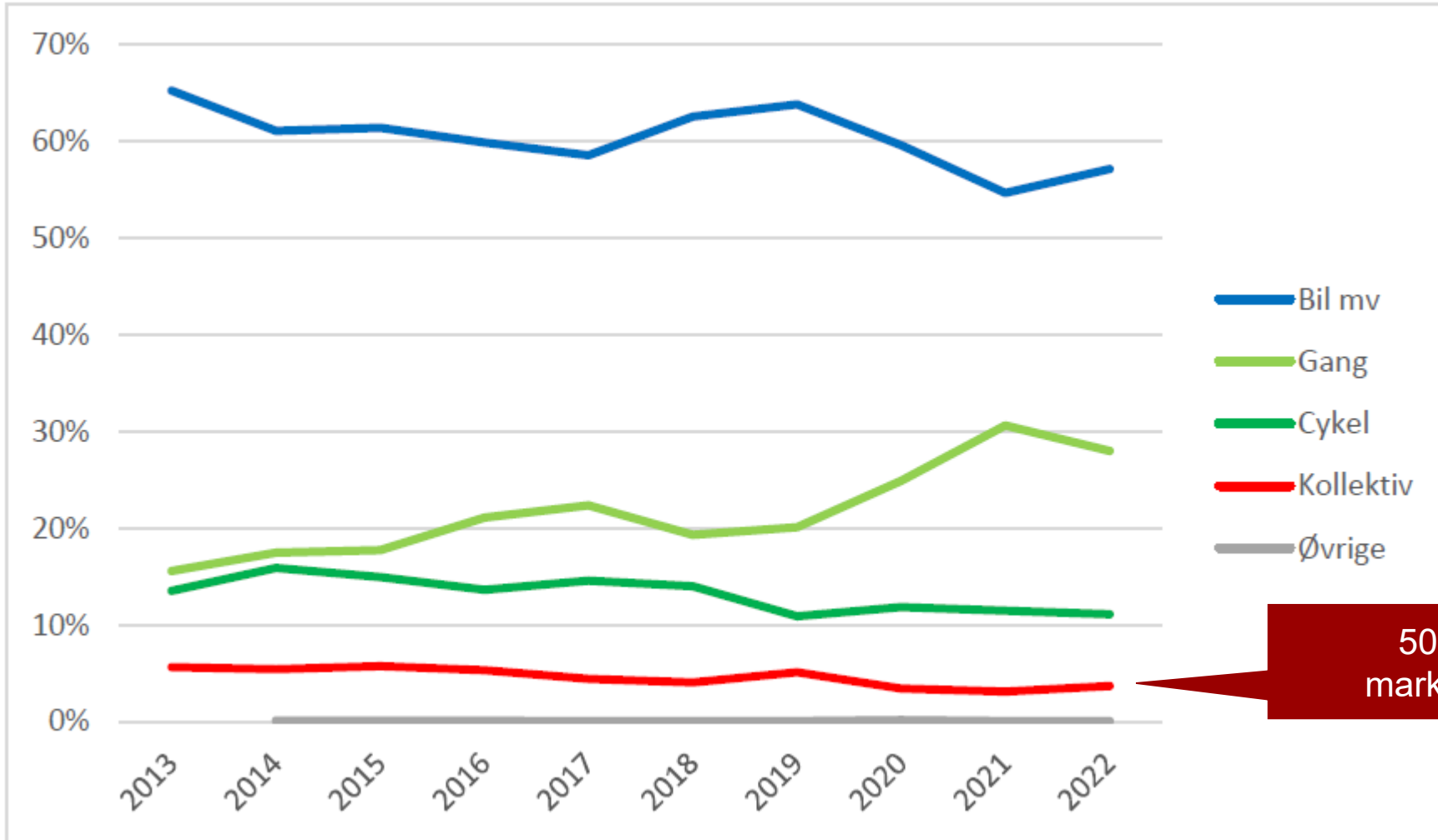
- 1,4 mio. Indbyggere
- 33 kommuner
- Største bykommuner
 - Malmö 350.000 *)
 - Helsingborg 150.000
 - Lund 125.000
 - Kristianstad 86.000
- Befolkning kommuner uden større byer
 - 689.000
- Vestligt bybånd
- 11,303 km², store land/udkantsområder

Region Midtjylland

- 1,24 mio. Indbyggere
- 18 kommuner
- Største bykommuner
 - Aarhus 350.000 *)
 - Viborg 98.000
 - Silkeborg 97.000
 - Randers 97.000
 - Horsens 96.000
- Befolkning kommuner uden større byer
 - 502.000
- Østligt bybånd
- 13,053 km², store land/udkantsområder

*) Skånes bykommuner har lidt mindre opland end de Danske, da der er flere landkommuner, f.eks. Bor 40.000 i byen Viborg mens der bor 41.000 i Kristiansstad

Udvikling Midttrafik, Andel rejser på transportmiddelkæder



*) Kilde Transportvaneundersøgelsen

Nogle indikatorer

Skåne

- Offentligt driftstilskud 2,0 mia. DKK *)
- Selvfinansieringsgrad 53%
- Samlet omsætning 4,3 mia. DKK
- Markedsandel af koll+bil 33% ***)
- Årlig statslig anlægsinvestering 0,7 mia. kr. 2022-2033

Bemærk at visse anlæg/basisinvesteringer i Danmark kommer fra Staten, mens de i Skåne tages over driften og er inkl.

*) 2019, 2,8 mia SEK.

***) Den kollektive trafiks markedsandel af den motoriserede transport

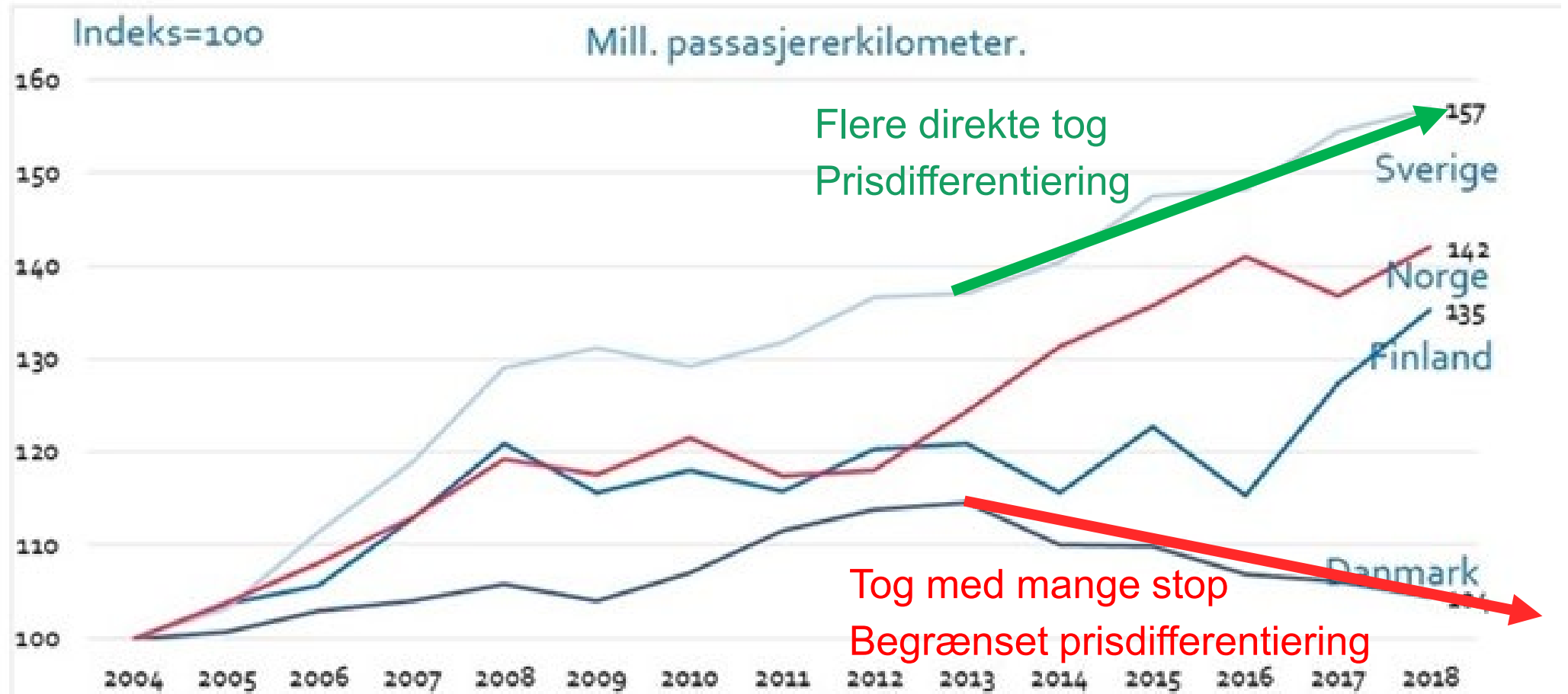
Region Midtjylland

- Offentligt driftstilskud 1,3 mia. DKK *)
- Selvfinansieringsgrad 40% **)
- Samlet omsætning 2,2 mia. DKK
- Markedsandel af koll+bil 7,6% ***)
- Årlig statslig anlægsinvestering 2,1 mia. kr. 2022-2035

*) 2019, bustrafik+tilskud til midtjyske jernbaner+Aarhus letbane+Arriva kontrakt del + DSB lokal/regional kørsel i Midtjylland

***) bus 44%, snit af alt 40%

Togtrafik i Norden



Hvad forklarer økonomien i kollektiv trafik?

$$\text{Selvfinansieringsgrad} = \frac{\text{Indtægt}}{\text{Udgift}} = \frac{\text{Passagerer} \times \text{betaling}}{\text{System} + \text{opholdstid} + \text{kørsel}}$$

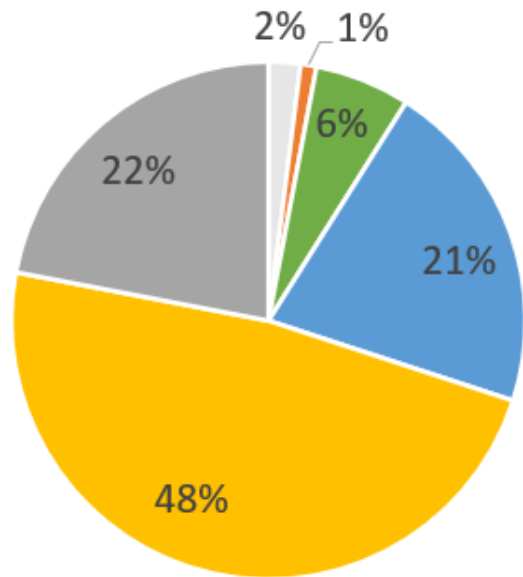
Svært sammenlignelige tal for jernbanetrafikken

- Mens der er åbenlyse succeser fra Skånetrafikken vedr. bustrafik, er det svært at sammenligne performance for jernbanetrafikken mellem de to lande, grundet for store forskelle i organisering og opgørelse af datagrundlag
- Dog har der været en særdeles stor vækst i den regionale togtrafik i Skåne, både i antal ture, og særligt i personkm. Men hvorvidt den skyldes bedre planlægning, takstreform eller organisatoriske forhold er svært at sige
- Fjerntrafikken er liberaliseret i Sverige. Dette har ledt til bedre økonomi (fjernelse af tilskud) og flere passagerer/større transportarbejde. Dette kan have haft en indflydelse også på den regionale tilbringer transport
- Nordjyske Jernbaner har succes med regional kørsel på statens jernbaner, dette svarer (i mindre skala) til modellen for Skånetrafikken
- Generelt tyder danske erfaringer med entydigt ansvar for infrastruktur og drift af togtrafik på at være en fordel (lokalbaner, metro og letbaner har høj pålidelighed og kundetilfredshed)

Høje markedsandele

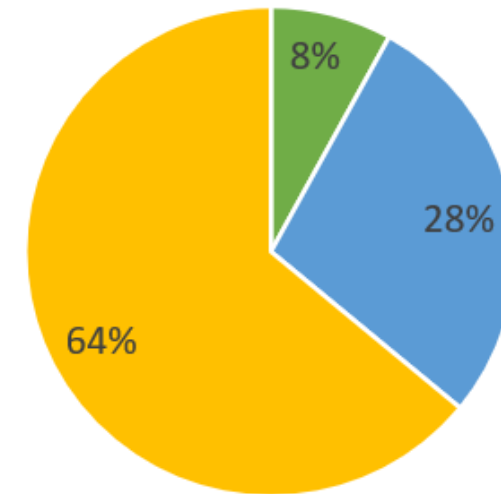
Färdmedelsfördelning i Skåne

Färdmedelsfördelning - personkilometer



■ cykel ■ till fots ■ buss ■ tåg ■ bil ■ annat

Färdmedelsfördelning - andel av motoriserat resande på väg (personkilometer)

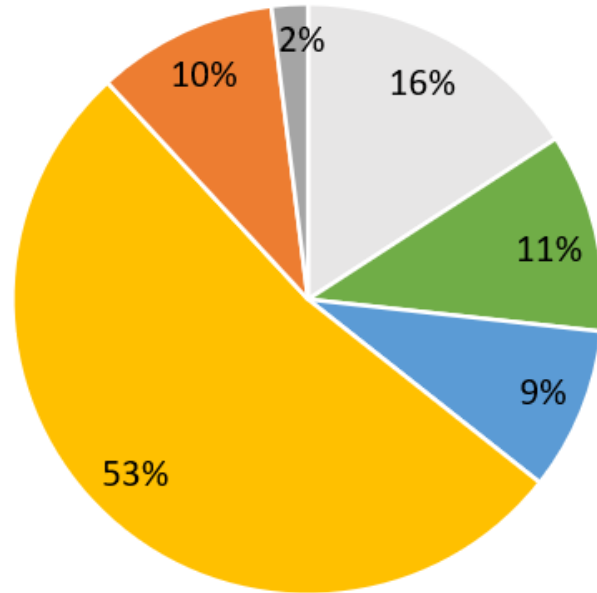


■ buss ■ tåg ■ bil

Baserat på resvaneundersökning 2018

Färdmedelsfördelning i Skåne

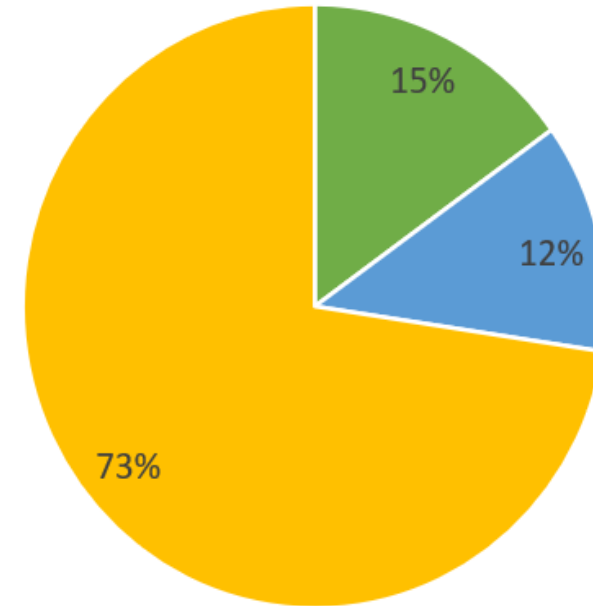
Färdmedelsfördelning - andel av totalt resande



■ cykel ■ buss ■ tåg ■ bil ■ till fots ■ annat

20 % av det totala resandet
(antal resor)

Färdmedelsfördelning - andel av motoriserat resande

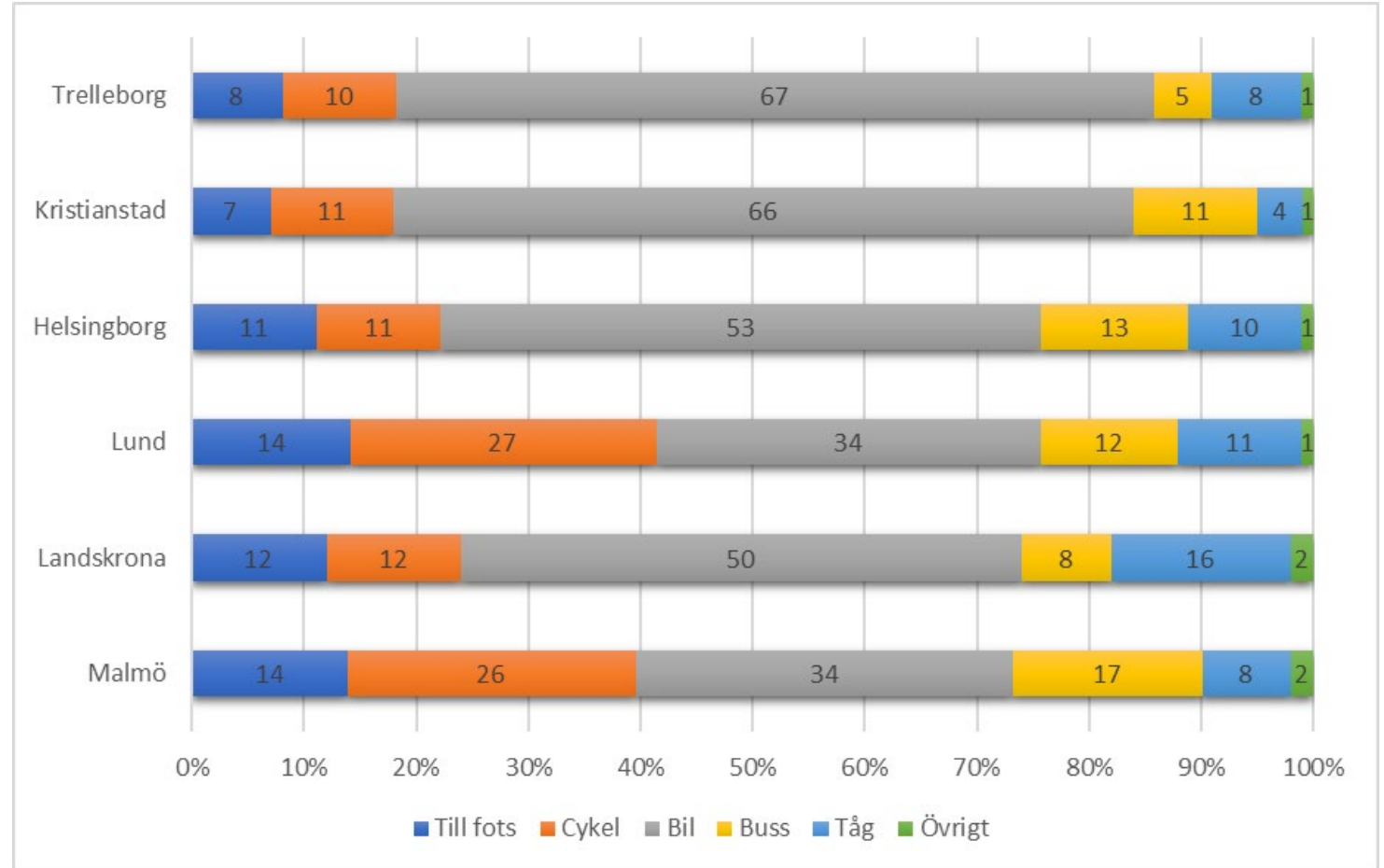


■ buss ■ tåg ■ bil

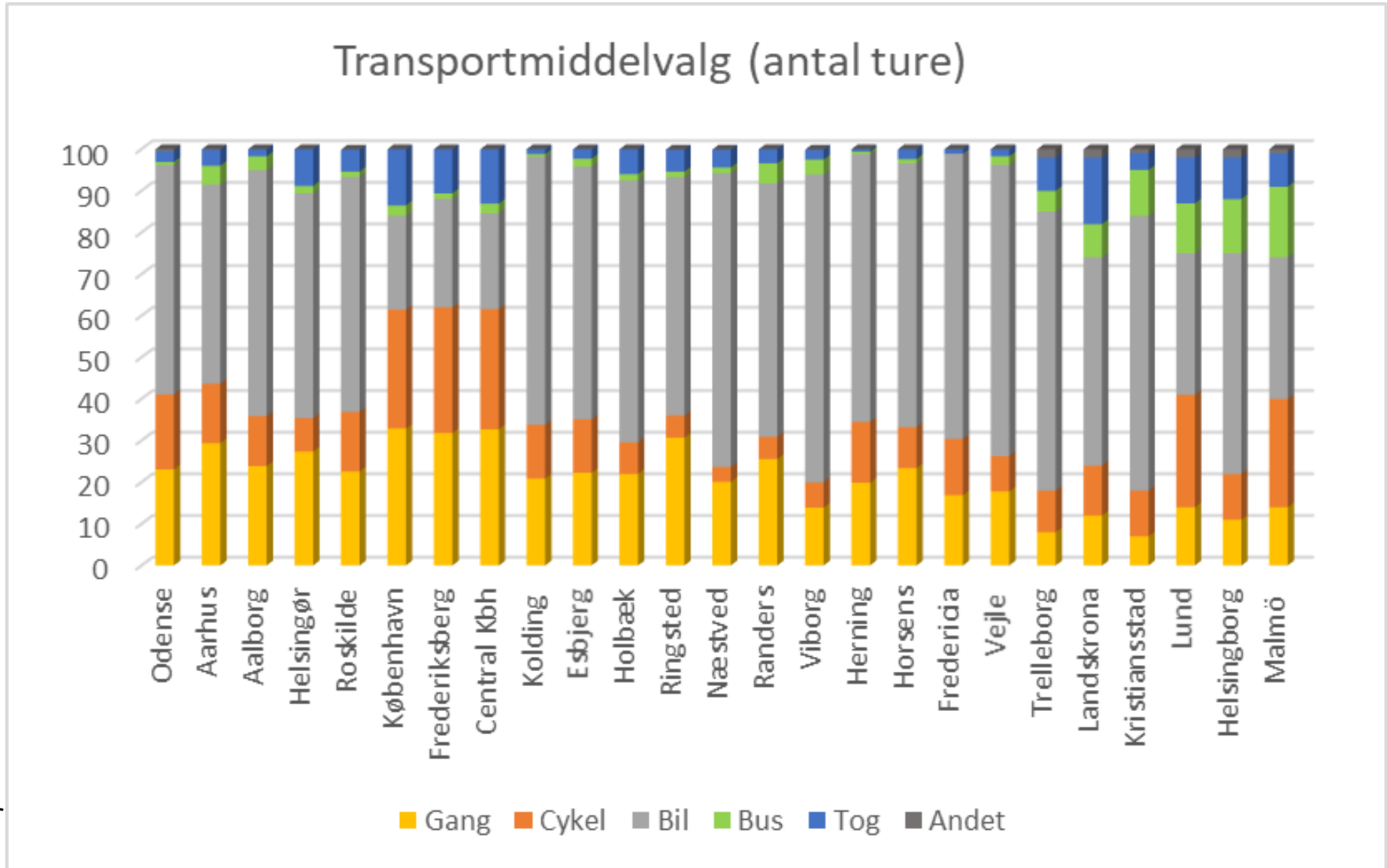
27 % av det motoriserade resandet
(antal resor)

Baserat på resvaneundersökning 2018

Färdmedels- fördelning i skånska städer 2018 (andel av antal resor)

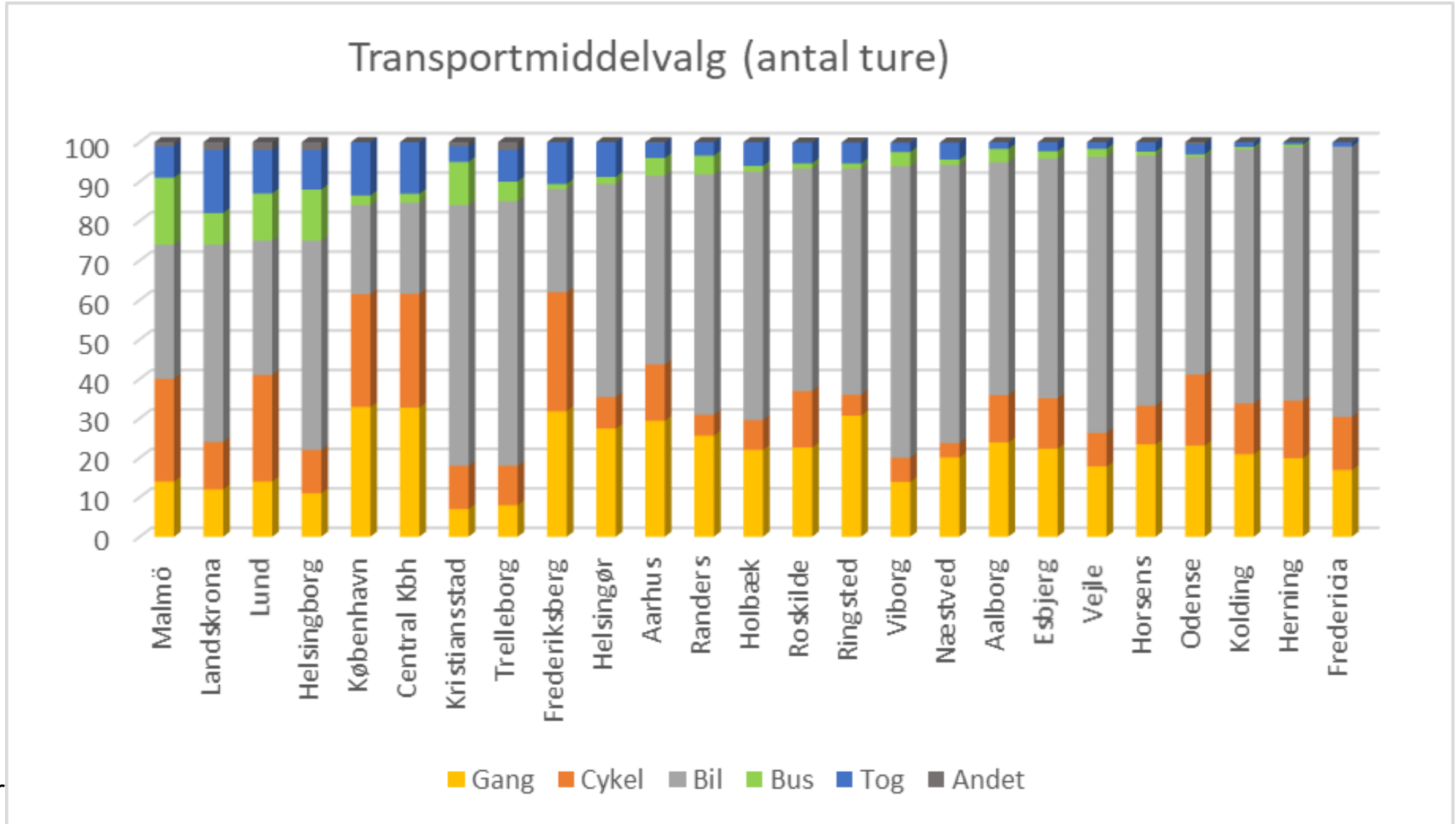


Transportmiddelvalg, større byer i Danmark og Skåne



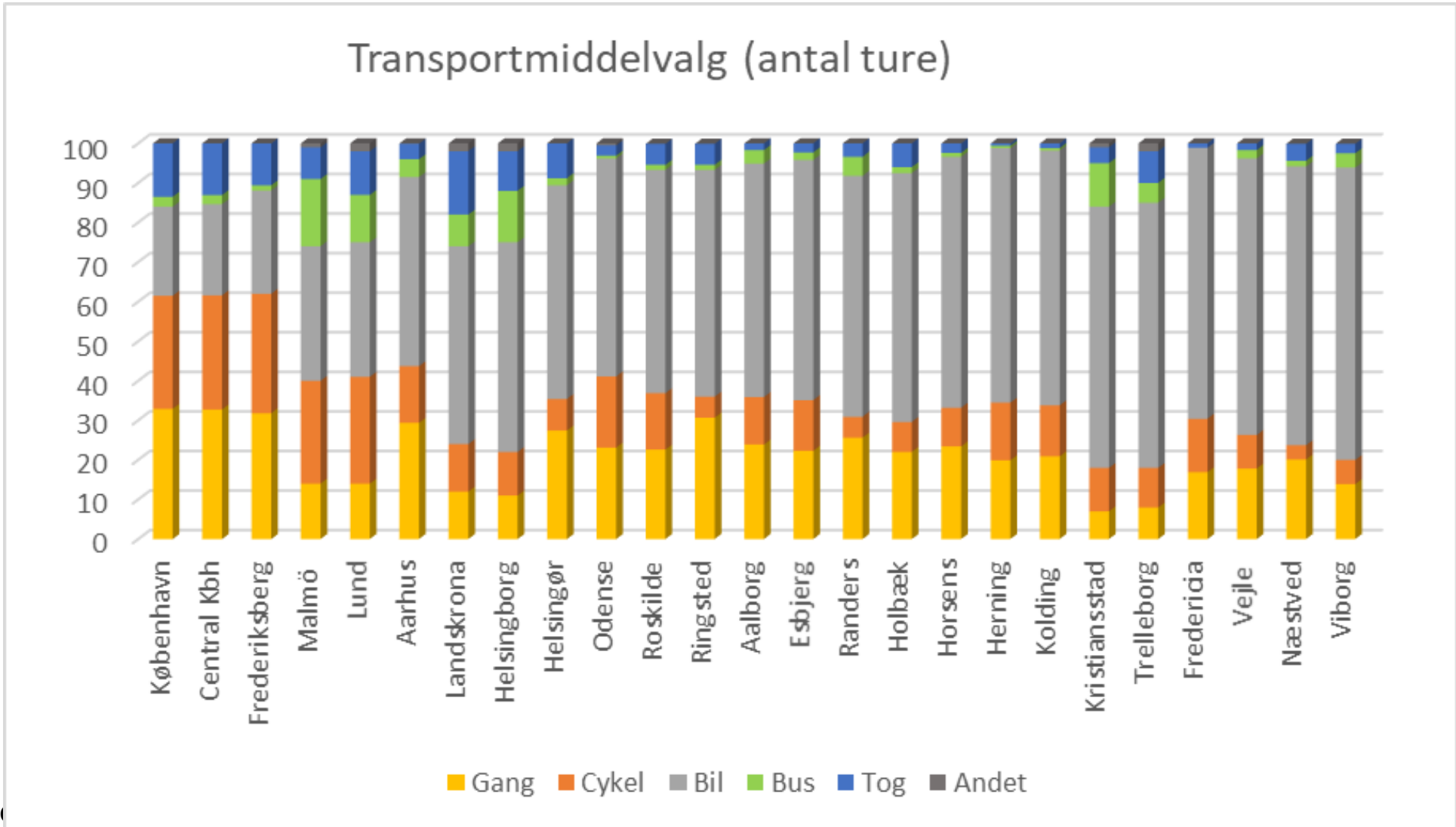
2018 Skåne
 2023 Danmark
 Tog inkl. kombirejser

Byer rangordnet efter andel kollektiv trafik



2018 Skåne
 2023 Danmark
 Tog inkl. kombirejser

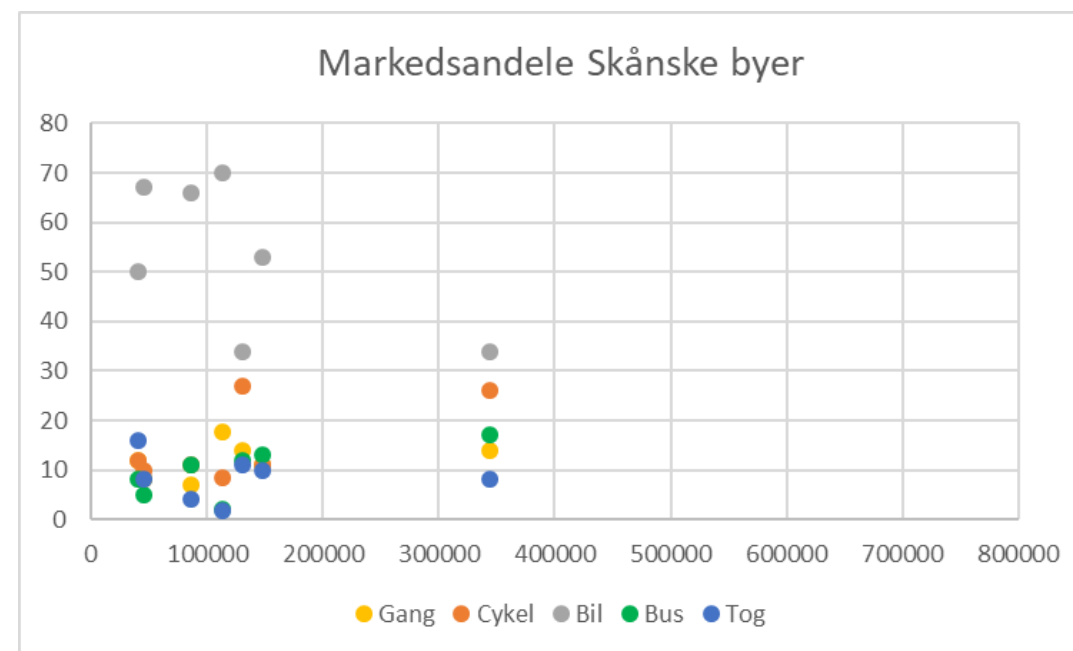
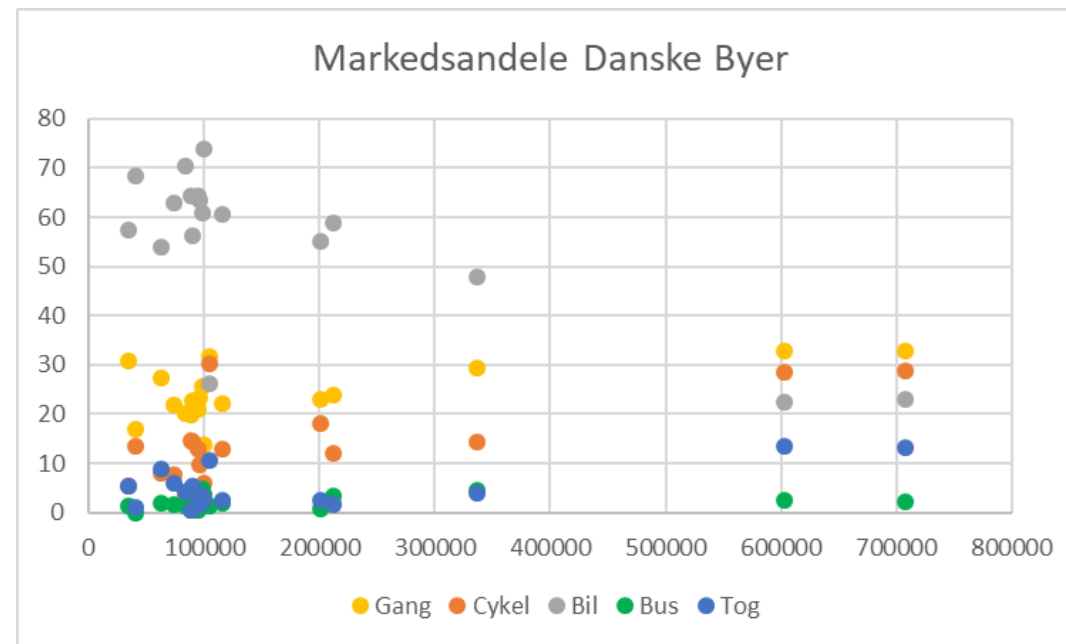
Byer rangordnet efter biltrafik (fra mindst til størst)



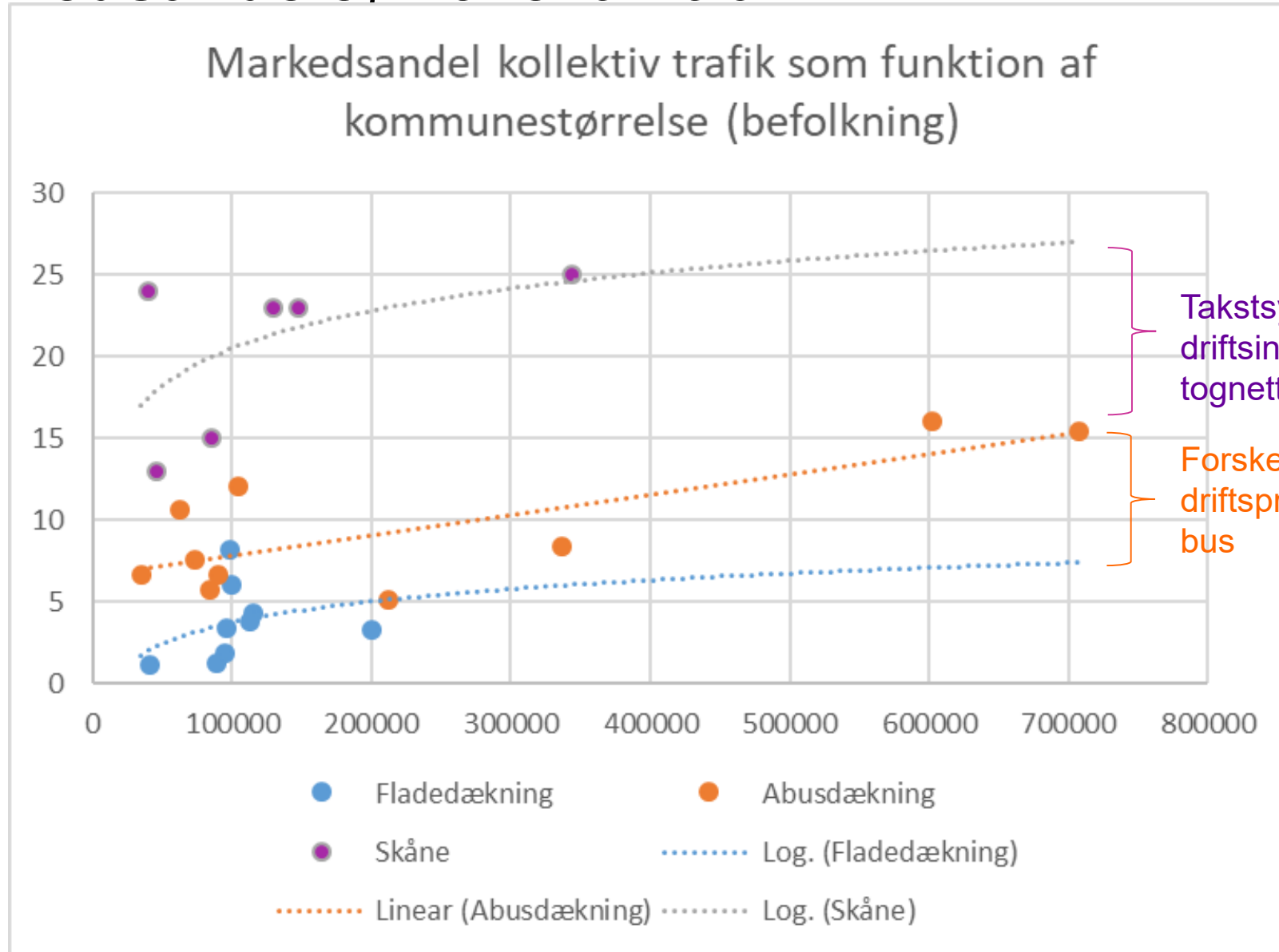
2018 Skåne
 2023 Danmark
 Tog inkl. kombirejs

Markedsandel som funktion af bystørrelse

2018 Skåne
 2023 Danmark
 Tog inkl. kombirejser

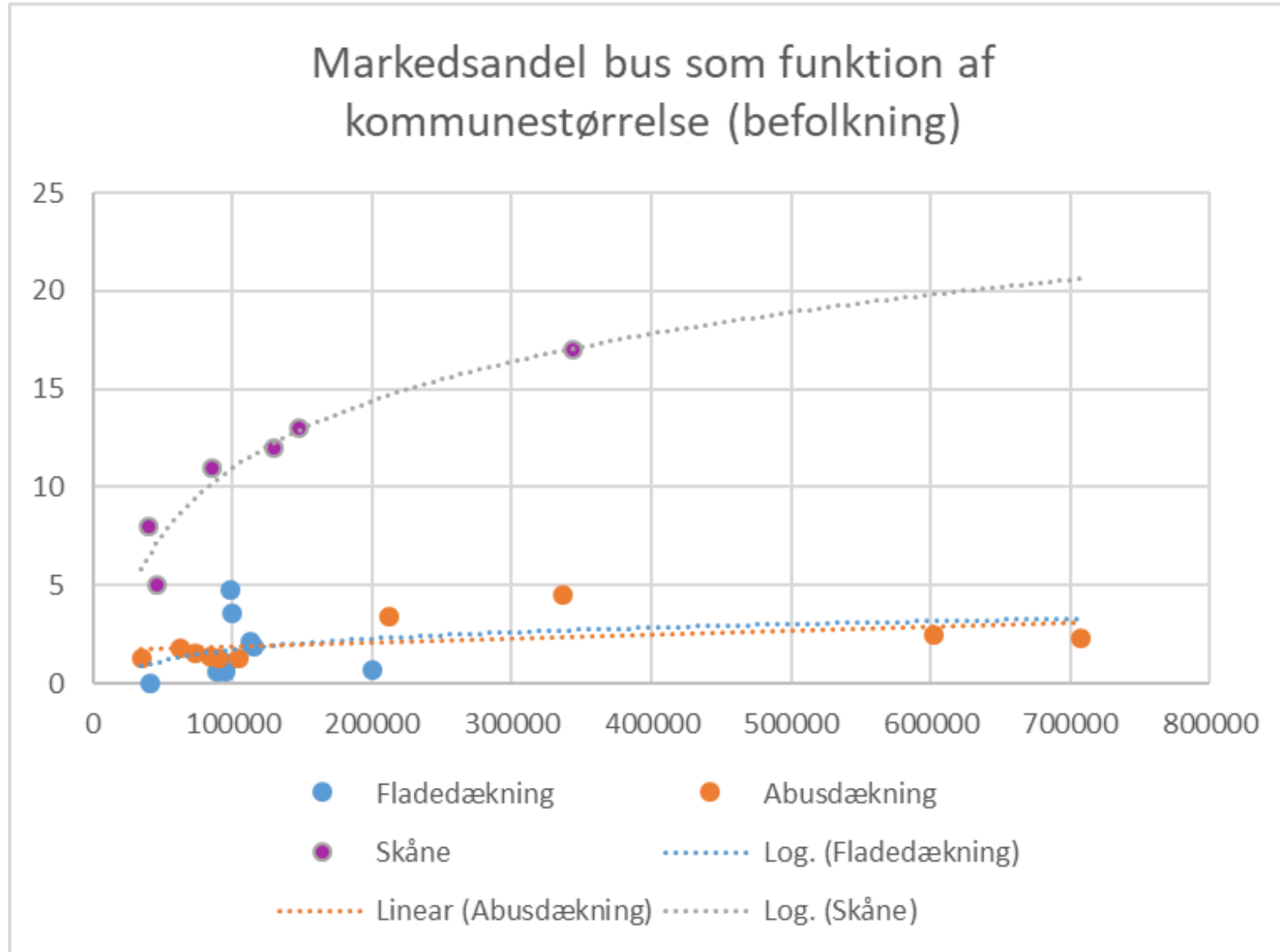


Markedsandele, Kollektiv trafik



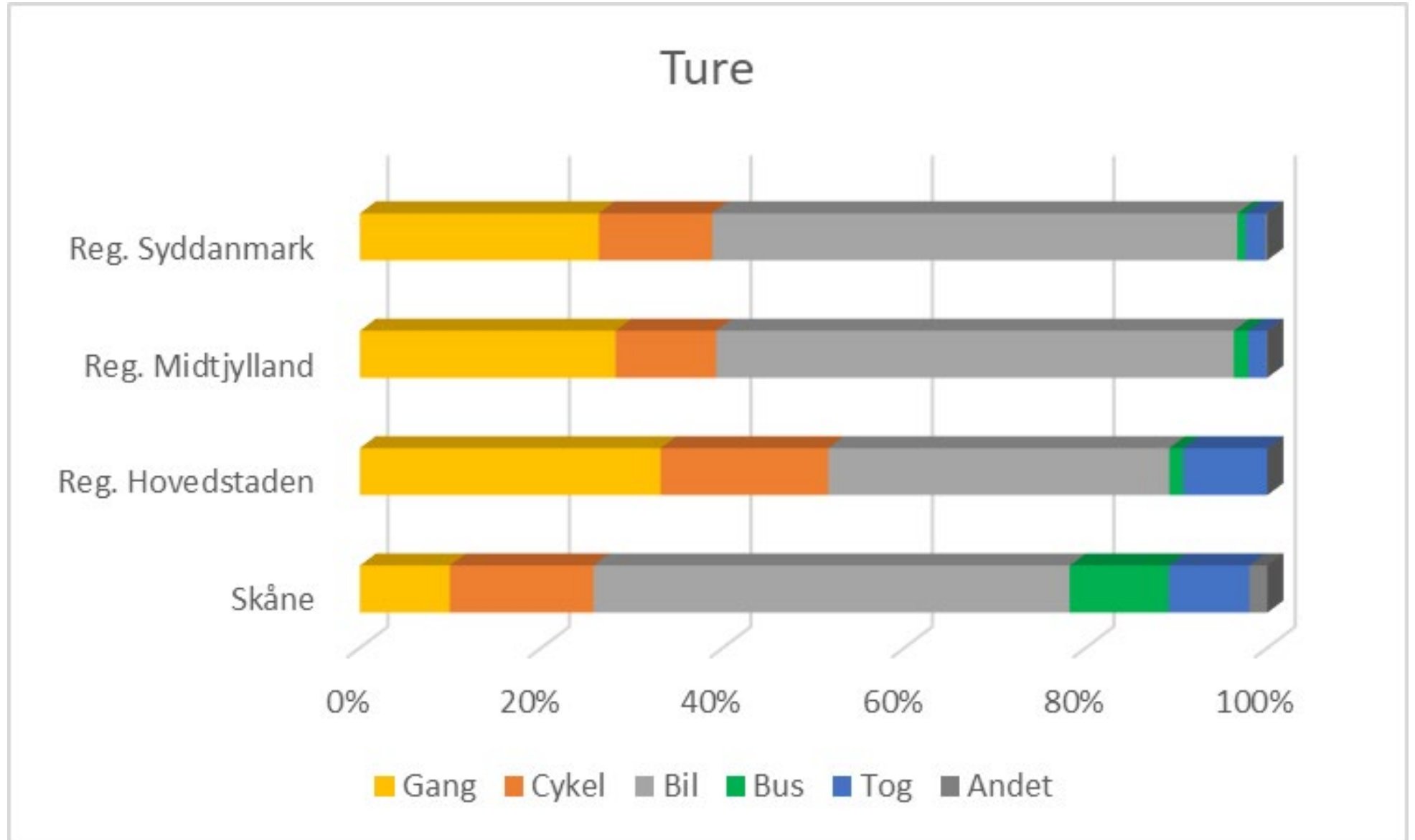
2018 Skåne
2023 Danmark
Tog inkl. kombirejser

Markedsandele, busstrafik



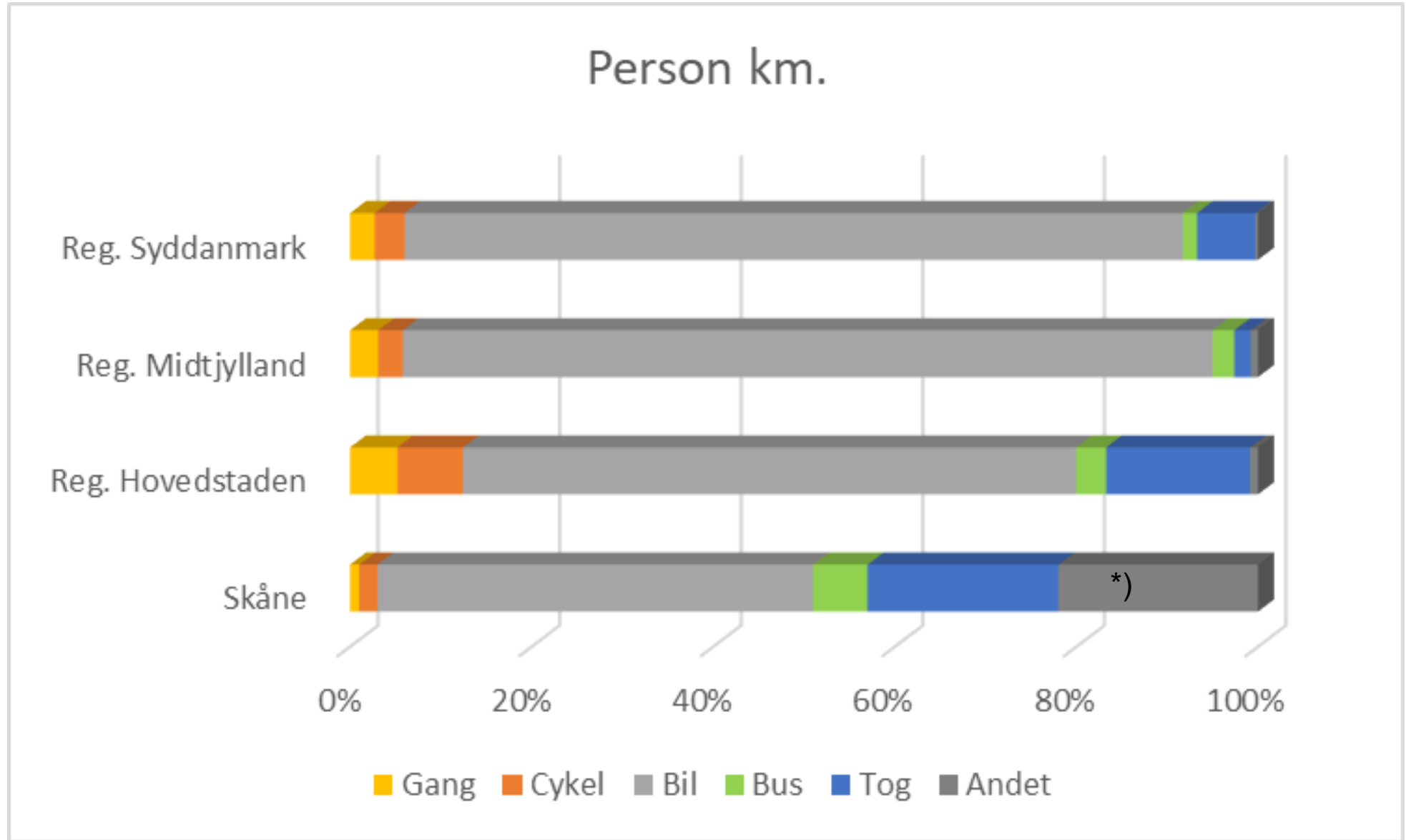
2018 Skåne
 2023 Danmark
 Alene rene busrejser

Markedsandele regioner



2018 Skåne
 2022 Danmark
 (alene sammenlignelige
 Tal for 3 regioner)
 Tog inkl. kombirejser

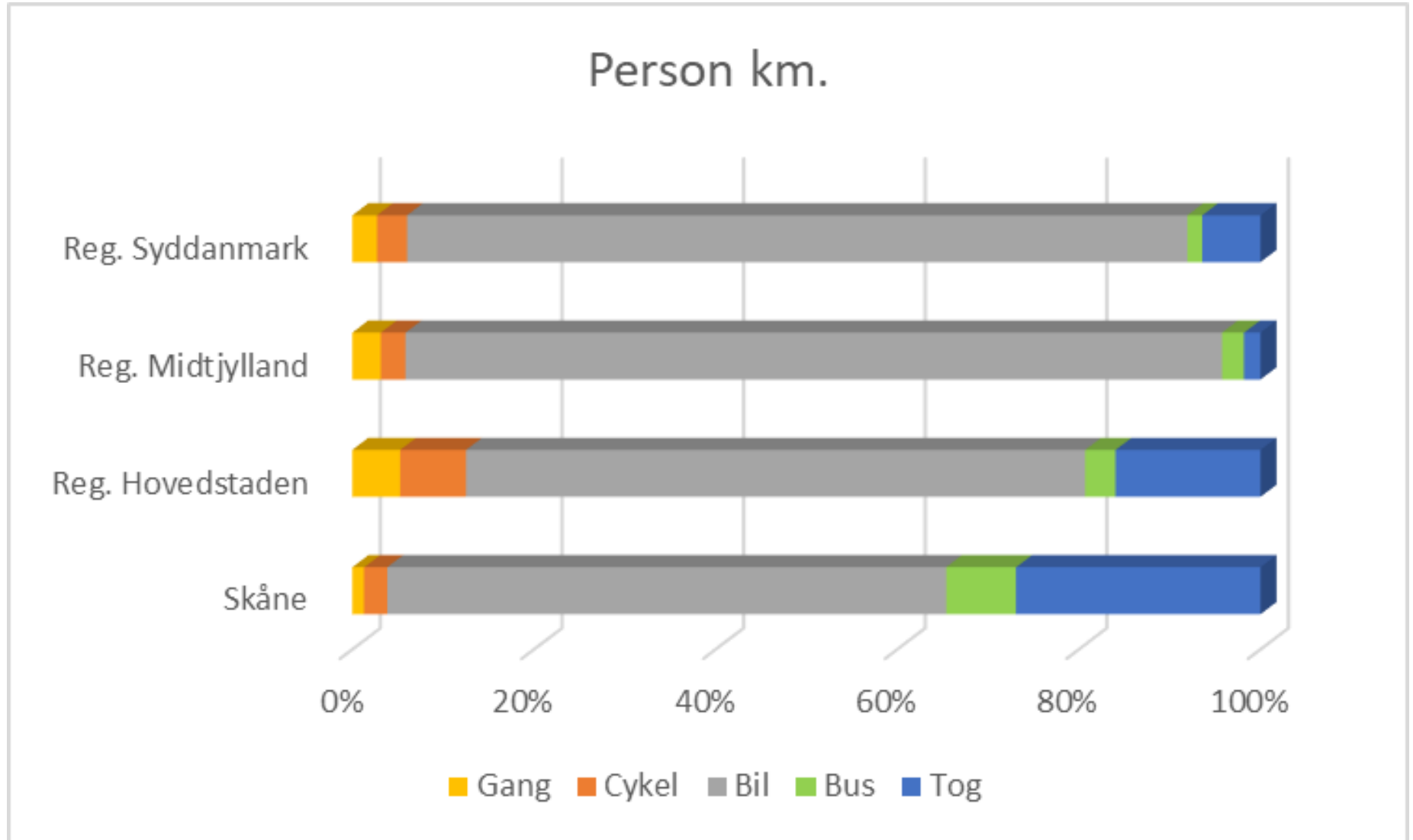
Markedsandele regioner



2018 Skåne
 2022 Danmark
 Tog inkl. kombirejser

*) Skåne har større andel af transportarbejde registreret som flyrejser

Markedsandele regioner, uden "andet"



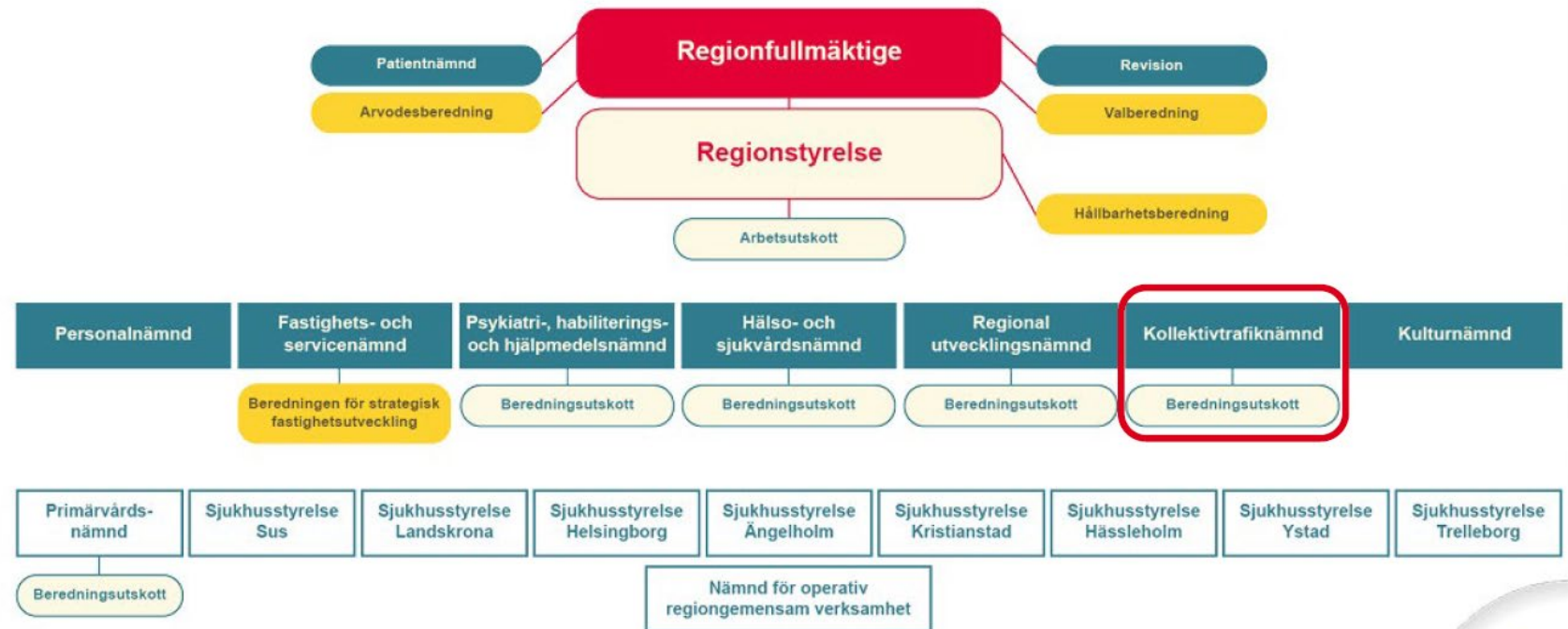
2018 Skåne
 2022 Danmark
 Tog inkl. kombirejser

Organisering med entydigt ansvar

Baggrund

- Skånetrafikken blev oprettet i 1999 som en del af sammenlægningen af Skåne og Christiansstad Län
- Del af Region Skåne

Politisk organisation 2023–2026



Skånetrafikken

- Lille brik i Regionen
- Regionen har bredere ansvar end i Danmark (skatteopkrævning, kultur, ejendomsregistre, kollektiv trafik, ud over sygehuse/sundhed)

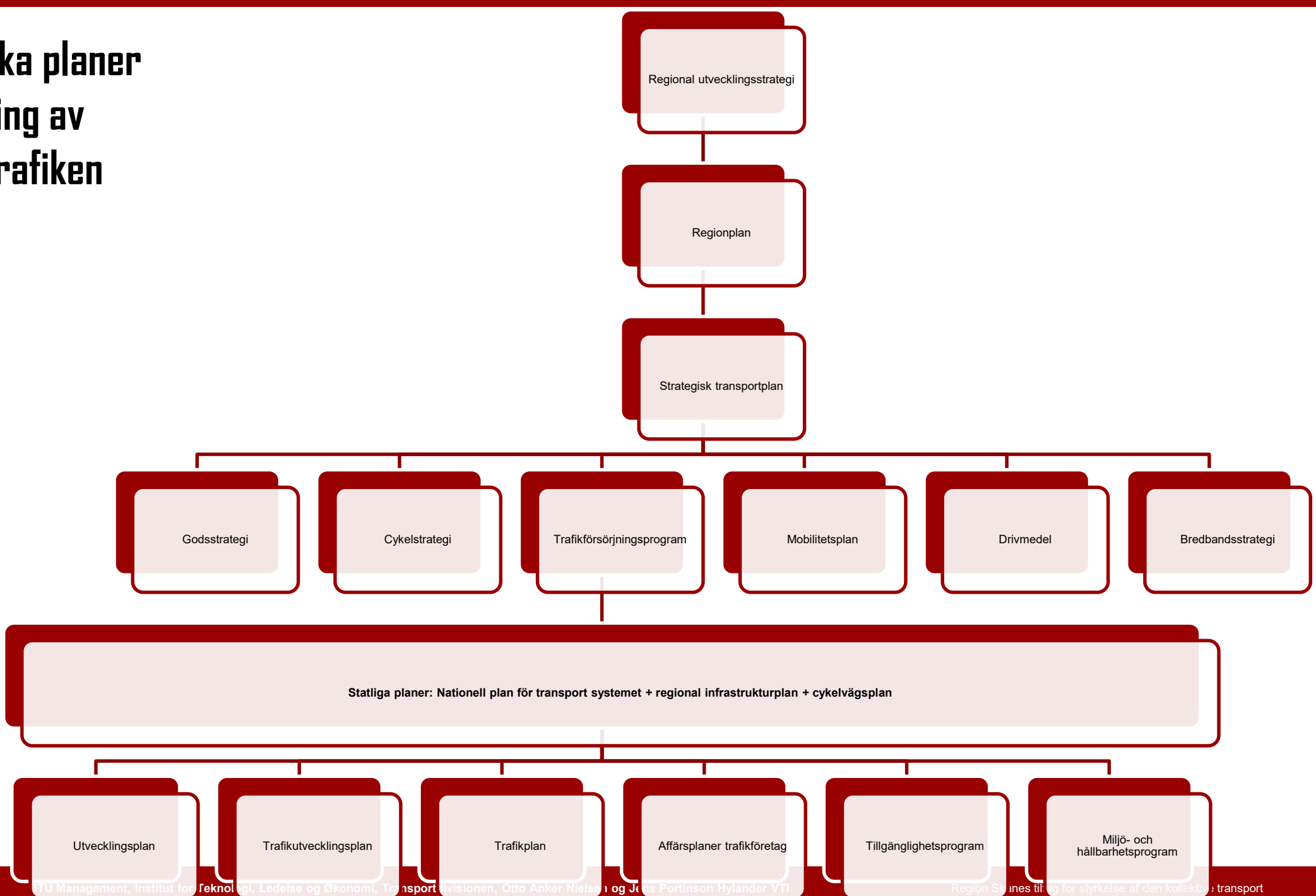


Skånetrafiken

Organisering av kollektivtrafiken i Skåne



Strategiska planer för styrning av kollektivtrafiken i Skåne



Regionplan för Skåne 2022–2040

Mål och planeringsstrategier



Strategi 1:
Utveckla den flerkärniga
ortsstrukturen



Strategi 2:
Stärk tillgängligheten
och bind samman Skåne



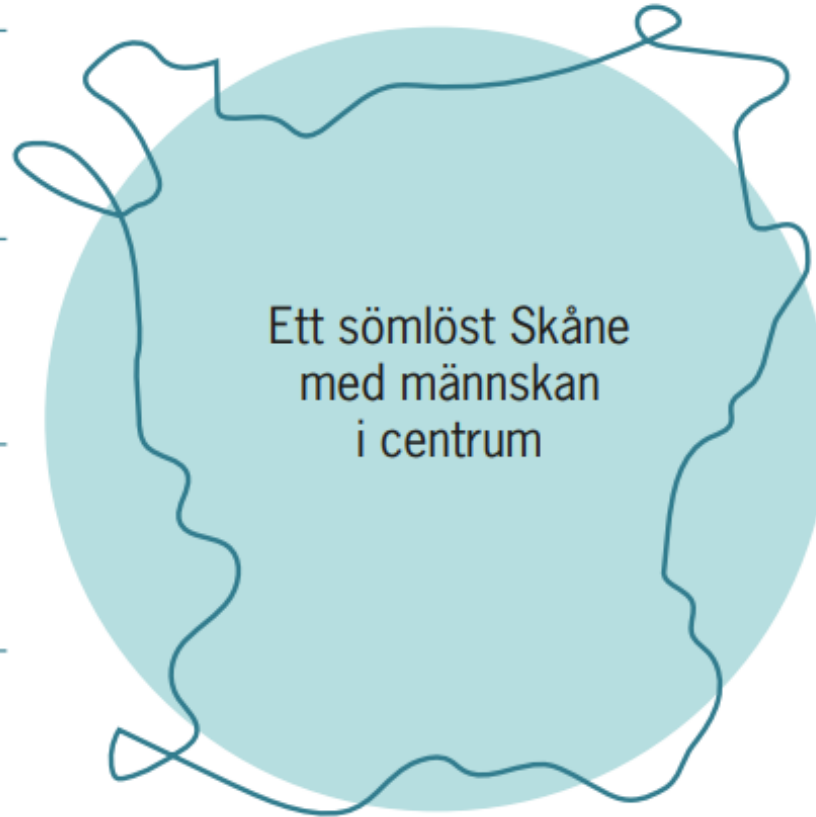
Strategi 3:
Växa effektivt med en
balanserad och hållbar
markanvändning



Strategi 4:
Stärk Skånes relationer
med omvärlden



Strategi 5:
Skapa attraktiva och
hälsofrämjande livsmiljöer



Ett sömlöst Skåne
med människan
i centrum

Strategi 6:
Synliggör det ömse-
sidiga beroendet mellan
stad och landsbygd



Strategi 7:
Säkerställ blågrön
infrastruktur av tillräcklig
kvalitet och kvantitet



Strategi 8:
Minska vår klimat-
påverkan och anpassa för
ett förändrat klimat



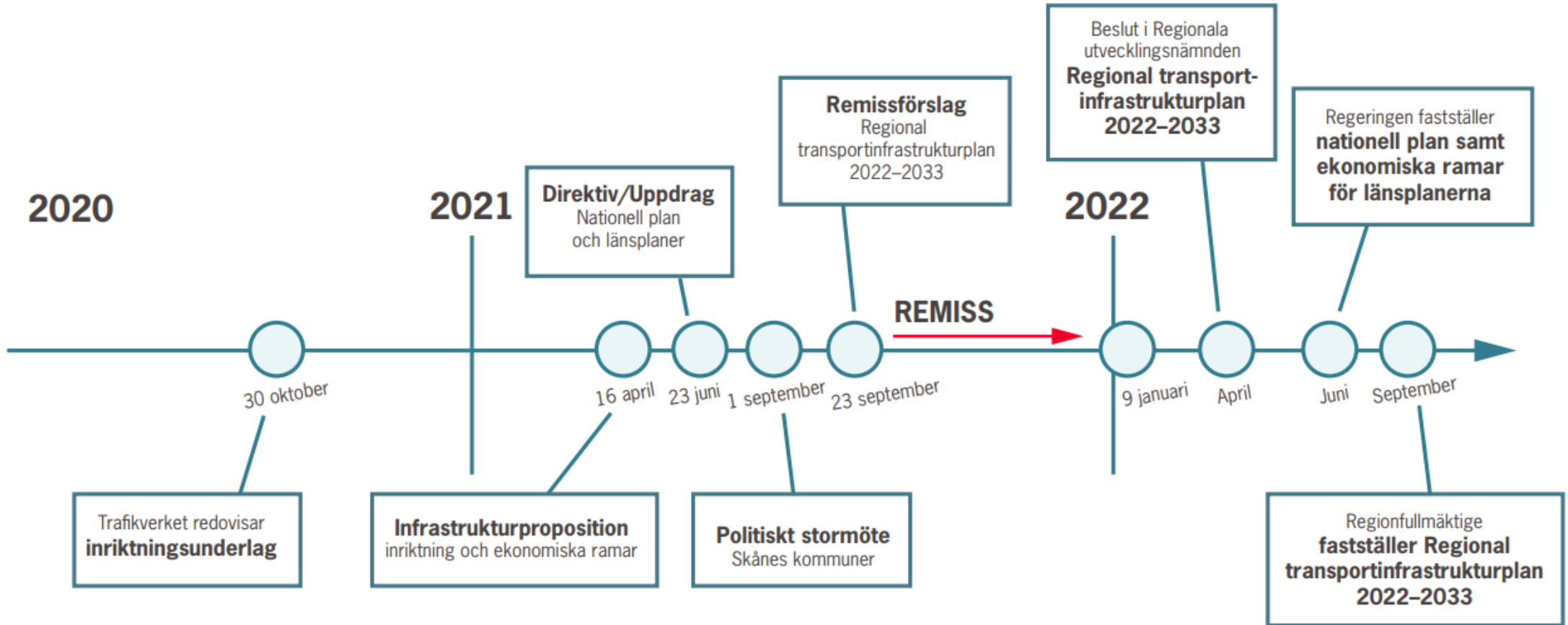
Strategi 9:
Utveckla utbudet av bostäder
och säkerställ ett effektivt
nyttjande av det befintliga



Strategi 10:
Utveckla och förvalta teknisk
infrastruktur för ett växande
Skåne med nya behov



Framtagandeprocess



Bilden visar processen för framtagandet av ny regional transportinfrastrukturplan.

Ekonomiska förutsättningar

Vår verksamhet finansieras genom intäkter och regionbidrag. Biljettintäkter är kopplade till ett ökat resande, prishöjning, nytt biljettsystem och indexering. Den största delen av kostnaderna är ersättningen till trafikföretagen. Kostnaderna för serviceresor redovisas separat.

I övriga kostnader ingår bland annat hyror, IT och drift, drift och underhåll av hållplatser, stationer och teknisk utrustning, information och marknadsföring, kontrollantverksamheten, övriga köpta tjänster, provisioner och förseningsersättningar.

I finansiella kostnader står avskrivningar och räntor för Öresundståg och Pågatågen för de största delarna.

24 av 33 kommuner har överlåtit ansvaret för färdtjänst och riksfärdtjänst till Skånetrafiken. Region Skåne subventionerar sjukresor. Dessa tjänster faller under serviceresor.

Källa: Skånetrafikens verksamhetsplan 2020 – 2023; Trafikförsörjningsprogram för Skåne 2020-2030

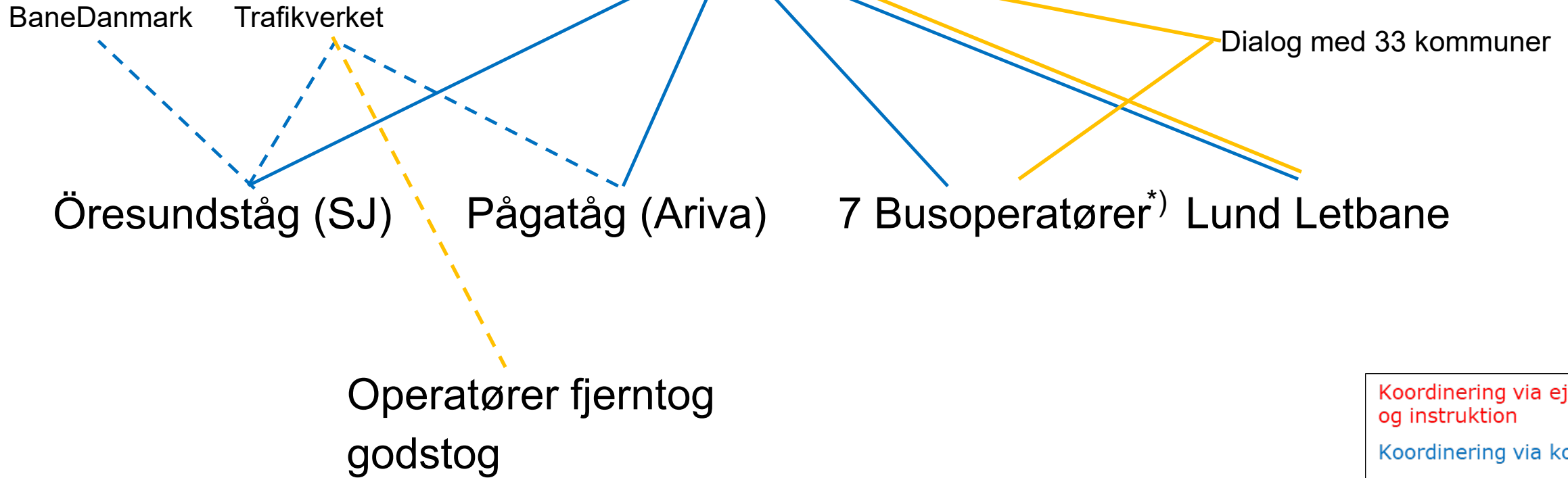
Så här används pengarna



Aktører og koordineringsmekanismer

Region Skåne

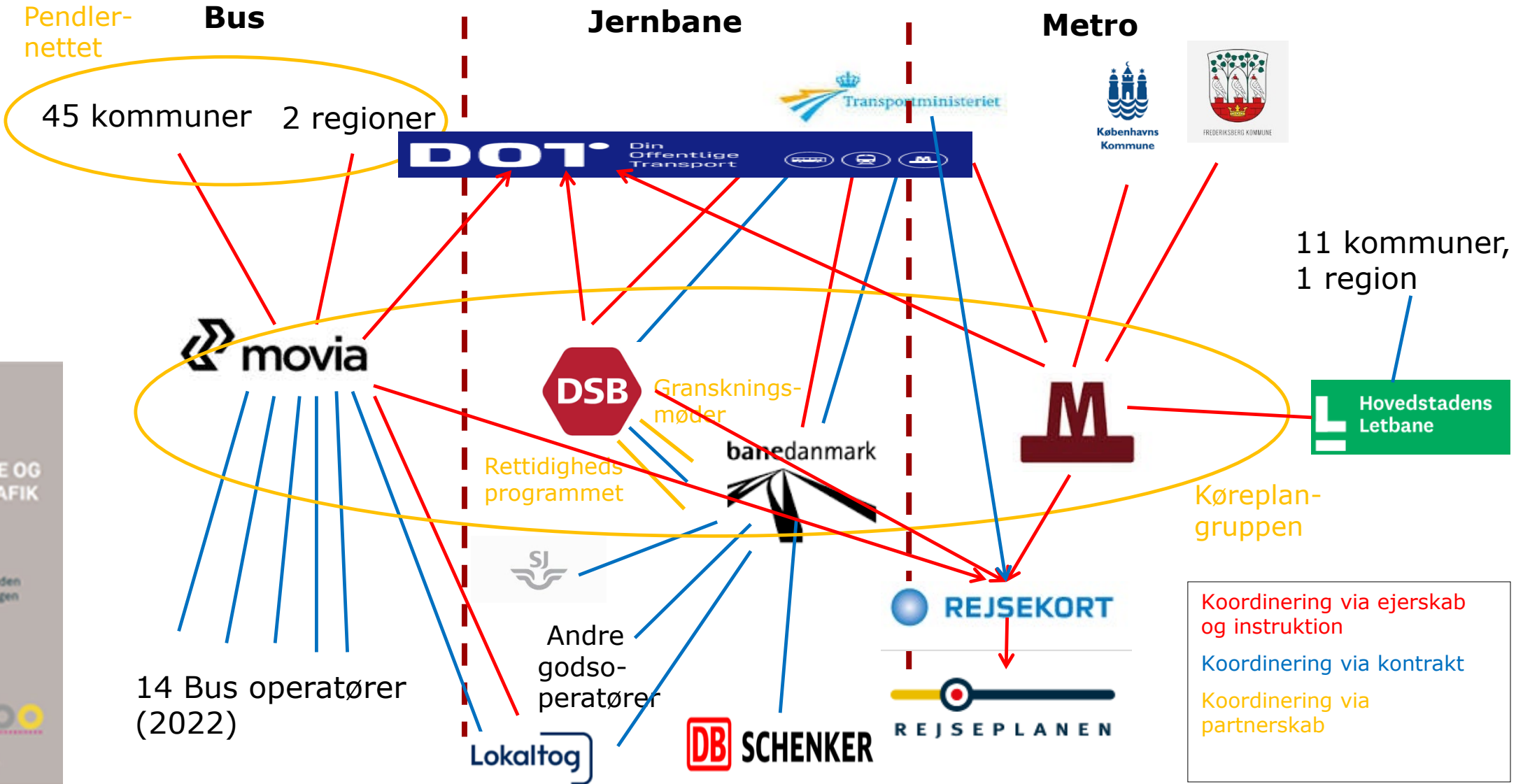
Skånetrafikken (efter 1999)



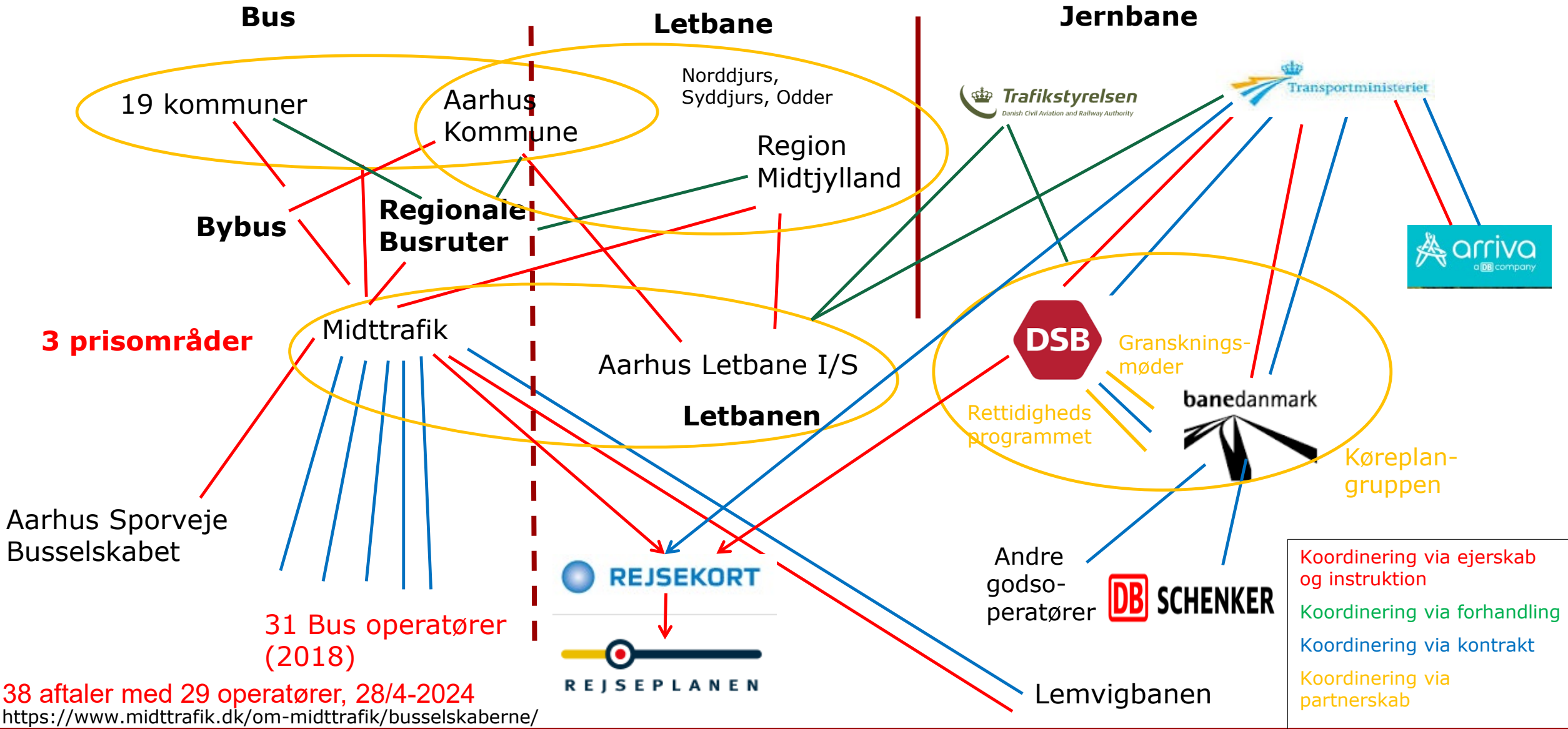
Koordinering via ejerskab
 og instruktion
 Koordinering via kontrakt
 Koordinering via
 partnerskab

*) Fordelt på 16 kontrakter

Øst for Storebælt (Hovedstadsområdet, Vest og Sydsjælland)



Aktører og koordineringsmekanismer i Region Midtjylland



38 aftaler med 29 operatører, 28/4-2024
<https://www.midttrafik.dk/om-midttrafik/busselskaberne/>

Skåne; Paraply organisation med entydigt ansvar for regional og lokal kollektiv trafik

- Skånetrafikken er en del af den regionale forvaltning, der også rummer regional planlægning
- Pengene er et basisbudget som del af Regionen
- Tilskud til visse anlæg fra Staten efter forhandling, samt i puljer.
- Løsninger diskuteres med Kommuner (byer og grupper af landkommuner), kommuner kan tilkøbe drift
- Lokale busfremkommelighedstiltag i vejnet finansieres af kommuner

Danmark; Komplex forhandling og koordinering mellem mange organisationer

- Intet link mellem trafikselskab og arealplanlægning
- Pengene kommer via forhandling med Regioner og kommuner
- Tilskud til visse anlæg fra Staten efter forhandling, samt i puljer
- Finansiering forhandles med Regioner og Kommuner (individuel og i grupper)
- Lokale busfremkommelighedstiltag i vejnet finansieres af kommuner

Skåne; Målstyring fremfor politisk detailstyring

- Helhedsorienteret planlægning af et samlet effektivt transportsystem
- Principper og mål for minimumsbetjening, bl.a. af Landsbyer
- Driftsmæssig optimering
- Kommuner har ikke direkte økonomisk incitament, f.eks. for fremkommelighedstiltag

Danmark; Politisk detailstyring^{*)}

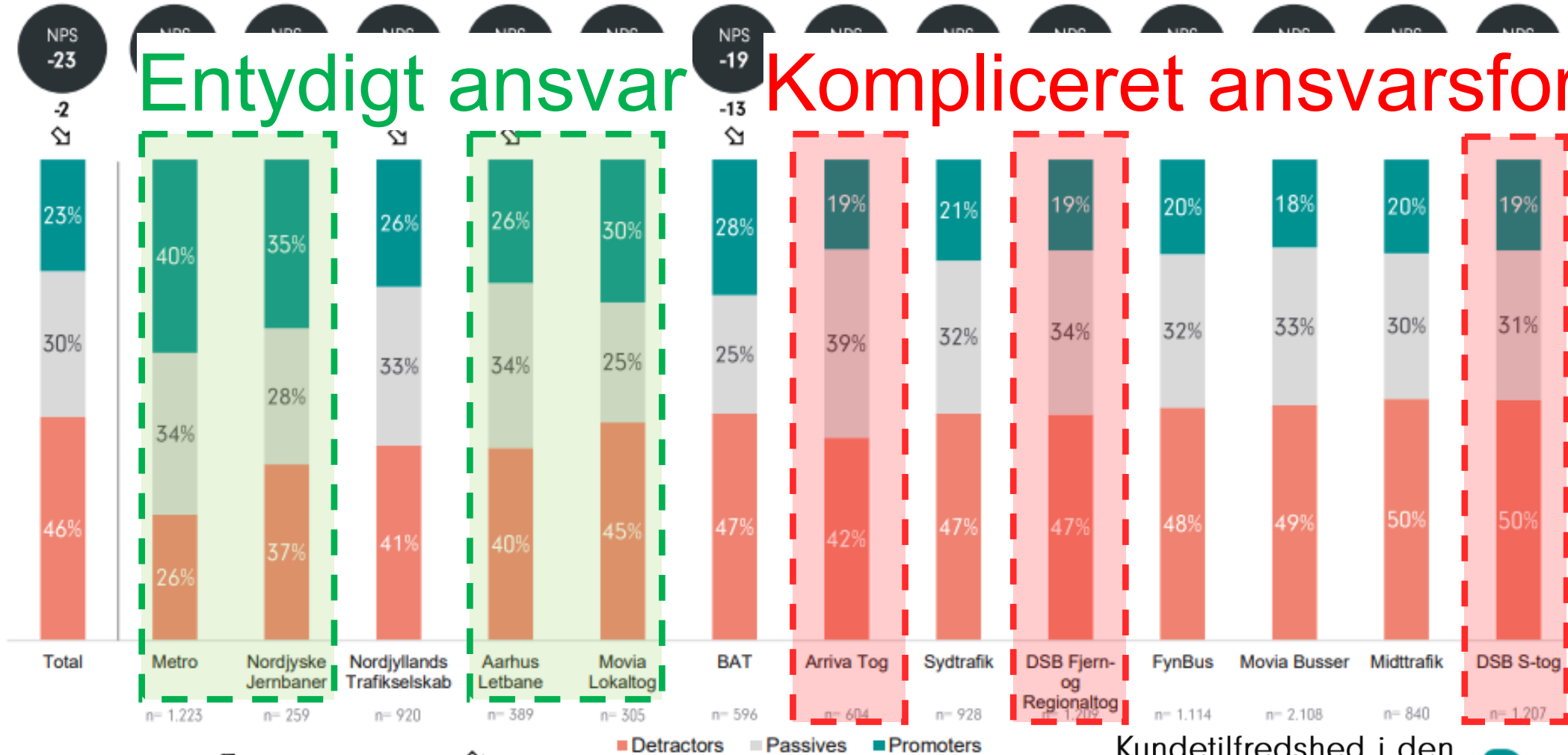
- Ikke formel samlet planlægning og koordinering af bybusser, kommunale busser, fælleskommunale busser, regionale busser, letbaner, lokalbaner, regional kontraktkørsel på statslige bane (Arriva, DSB Øresundstog)
- Ingen principper for minimumsbetjening, lokale forskelle på serviceniveau
- Opfyldelse af politiske krav
- Kommuner har økonomisk incitament, f.eks. for fremkommelighedstiltag, dog ikke fuldt ud hvis fordelene går til regionale busser, samt trafikvækst fordeles til andre aktører via indtægtsfordelingsmodellen (regionen, DSB, fælleskommunale ruter)

^{*)} Region Syddanmark har dog målstyring af den regionale bustrafik nogenlunde på samme vis som i Skåne. Sydtrafik har relativt lave operatøromkostninger per køreplanskm.

Ansvarsforhold

- Entydigt ansvar
 - Økonomi afhængighed af billetindtægter og passagergrundlag
 - Fokus mod kundetilfredshed
 - Lokalt/regional ejerskab og fokus
- Komplekst ansvar
 - Økonomi afhængighed af kontrakter, KPI'er
 - Fokus mod kontraktoverholdelse

Tendensen i selskabernes NPS er nedadgående, og kun få selskaber kan præstere en fremgang



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘
 Se s. 40 for forklaring af signifikansniveau
 NPS for 'Total' er opgjort for offentlig transport generelt

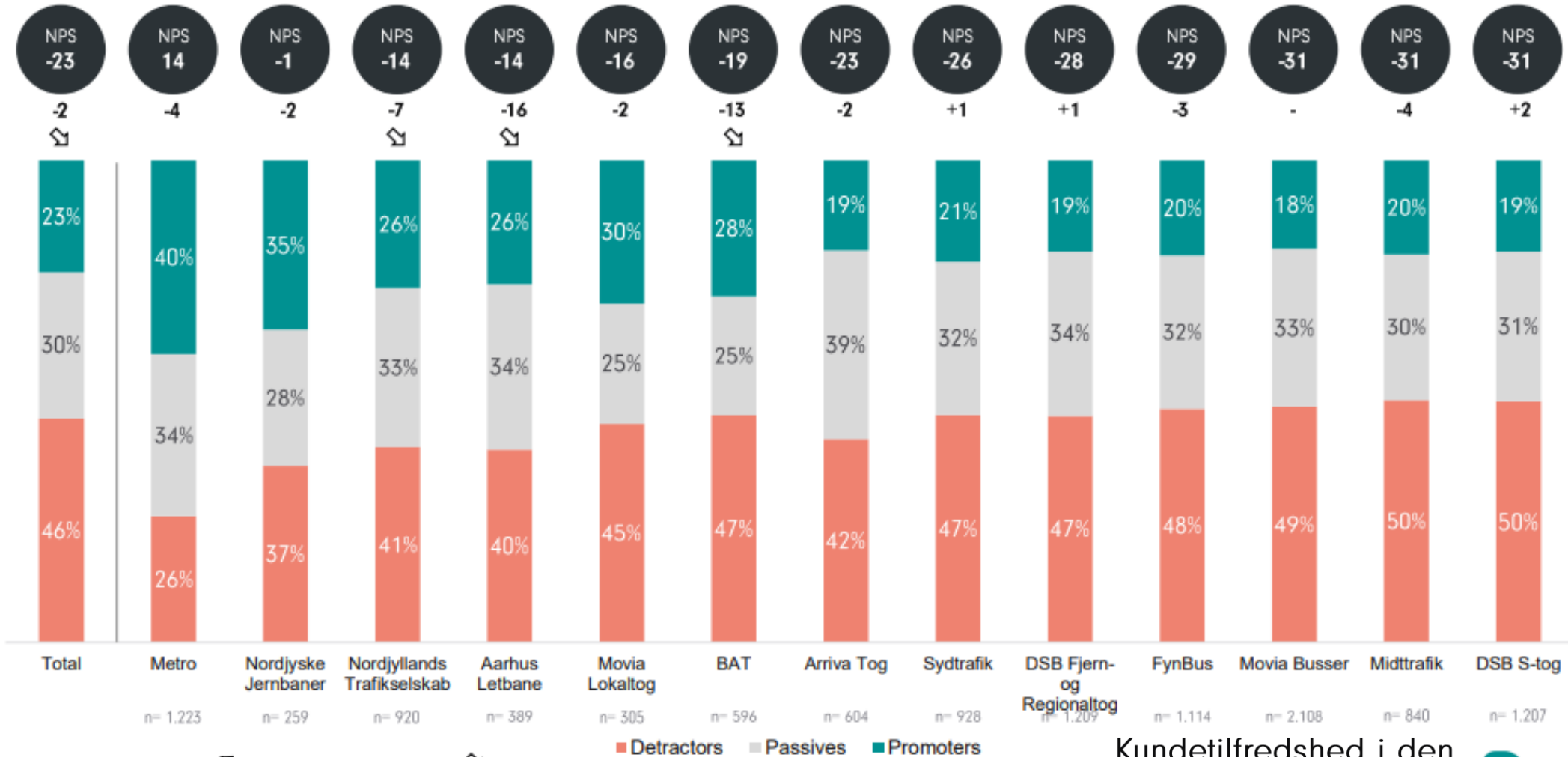
© 2020 – Side 18 | Base: Alle passagerer n = 11.702
 Spørgsmål: "Hvor sandsynligt er det, at du vil anbefale [SELSKAB] til venner og bekendte?"

Kundetilfredshed i den kollektive trafik

Afrapportering af resultater for 2020
 Indsamlingsperiode: 19/10-18/11 2020



Tendensen i selskabernes NPS er nedadgående, og kun få selskaber kan præstere en fremgang



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘
 Se s. 40 for forklaring af signifikansniveau
 NPS for 'Total' er opgjort for offentlig transport generelt

© 2020 – Side 18 | Base: Alle passagerer n = 11.702
 Spørgsmål: "Hvor sandsynligt er det, at du vil anbefale [SELSKAB] til venner og bekendte?"

Kundetilfredshed i den kollektive trafik

Afrapportering af resultater for 2020
 Indsamlingsperiode: 19/10-18/11 2020



Professionalisering af bestyrelser

- Trafikselskabers bestyrelser
 - Typisk politikere og (måske) medarbejderrepræsentanter (f.eks. 9 politikere i midttrafik)

- Statslige salg
 - DSB færger -> Scandlines, Københavns Lufthavn -> Macquarie, DSB Gods -> DB Cargo, Banestyrelsens Rådgivningsdivision -> Atkins
 - Fra underskud til overskud, og flere passagerer/gods/kunder

- Professionelle bestyrelser (typisk direktører, professionelle bestyrelsesmedlemmer eller eksperter)
 - Stor ekspertise inden for domænet
 - Viden om kunder og markedsføring
 - Viden om ledelse af store driftsorganisationer
 - Specialister i finansiering

Små statslige investeringer

Svensk transportinfrastrukturfinansiering

- Statliga transportinfrastrukturplanen löper över 12 år och uppdateras 1 gång per mandatperiod. Uppdelad i två delar:
 - Statliga investeringar i transportnätverket av nationell betydelse
 - Regionala planer för investeringar på regional nivå, inkl. medfinansiering för satsningar på kollektivtrafik.
- Båda delar finansierade av staten men de regionala planerna bestäms via respektive region.
- Investeringar i kollektivtrafik i statliga nätet 2022-2033:
 - Väg; 1.729 mio. SEK
 - Järnväg; 5.851 mio. SEK
- Investeringar i kollektivtrafik via regionala planen 2022-2033
 - 2.024 mio. SEK
- 780 mio. SEK investeras i cykelinfrastruktur 2022-2033

Små statlige investeringer i Skåne planerede framåt, men store satsninger i systemet mellem 1990 – 2020

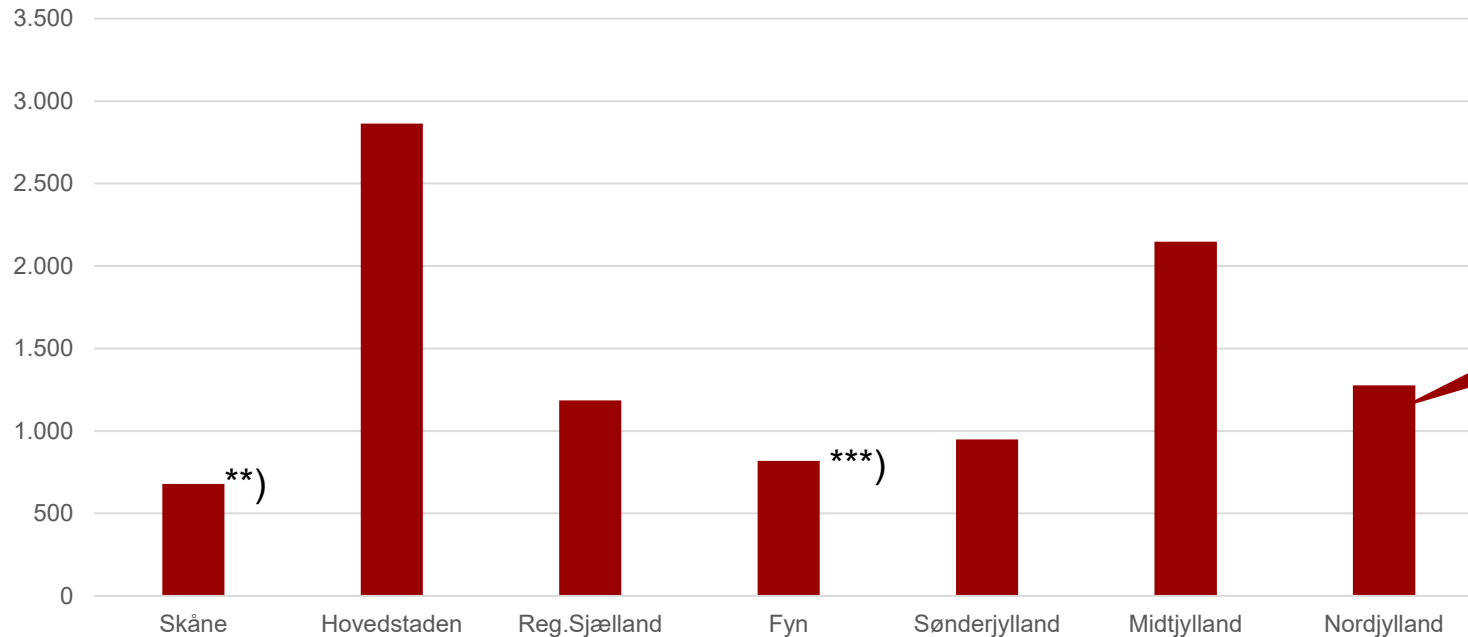
År	Investering i kollektivtrafik i Skåne	Transportslag
1991	Knutpunkten i Helsingborg öppnas	Kollektivtrafik
1992	Malmöhusöverenskommelsen sluts	Väg, järnväg, kollektivtrafik
1993	Beslut om dubbelspårsutbyggnad av Väst kustbanan	Järnväg
1996	Ystadbanan (Malmö - Ystad) elektrifieras	Järnväg
2000	Öresundsbron invigs, Öresundstågen startar trafik	Järnväg
2001 - 2003	Ny sträckning av västkustbanan mellan Helsingborg – Landskrona invigs	Järnväg
2003	Österlenbanan (Ystad – Simrishamn) elektrifierad	Järnväg
2003	Lundalänken (BRT) invigs	Buss
2010	Citytunneln invigs	Järnväg
2013	Persontrafik på Kontinentalbanan Malmö - Trelleborg återupptas	Järnväg
2014	MalmöExpressen (BRT) invigs	Buss
2015	Hallandsåstunneln öppnas	Järnväg
2019	HelsingborgsExpressen (BRT) invigs	Buss
2020	Persontrafik på Lommabanen återupptas; Spårvägen i Lund invigs	Järnväg, spårväg
2021	Persontrafik på Söderåsbanan återupptas	Järnväg
2023	Fyrspår mellan Malmö - Lund öppnar	Järnväg

Statslige investeringsplaner, per år, alle transportmidler

Skåne 2022-2033 Transportinfrastrukturplan

Danmark 2022-2035 Infrastrukturplan (inkl. Igangværende projekter) *)

Samlet Statsligt Investeringsniveau kollektiv trafik



En meget større andel af investeringerne i Danmark er Statslige, hvor de i Sverige bæres af Regionerne/Trafikselskaberne ofte som del af driftsbudgetter. Regionerne i Sverige opkræver regional skat

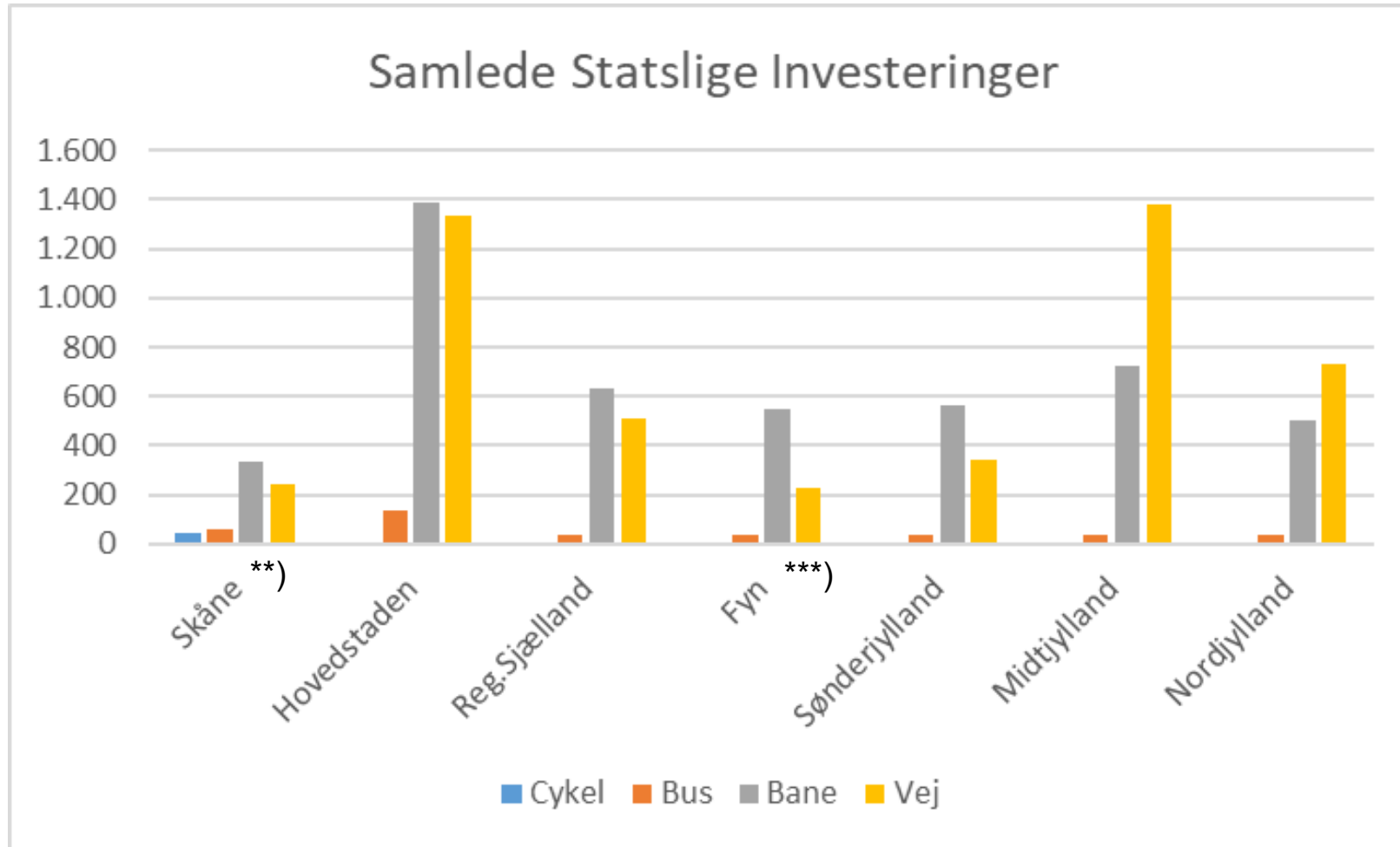
*) Den Danske plan indeholder nogle mindre puljer og udviklingsprojekter, der er fordelt mellem regioner og projektyper efter skøn. Inkl.. overførte midler til forsinket signalprogram, kørestrøm
 ***) Ekskl. midler til bane over Vestfyn, der er overført fra tidligere forlig

***) Kurs 0,64

Statslige investeringsplaner, per år, alle transportmidler

Skåne 2022-2033 Transportinfrastrukturplan

Danmark 2022-2035 Infrastrukturplan (inkl. Igangværende projekter) *)



*) Den Danske plan indeholder nogle mindre puljer og udviklingsprojekter, der er fordelt mellem regioner og projekttyper efter skøn. Inkl. overførte midler til forsinket signalprogram, kørestrøm

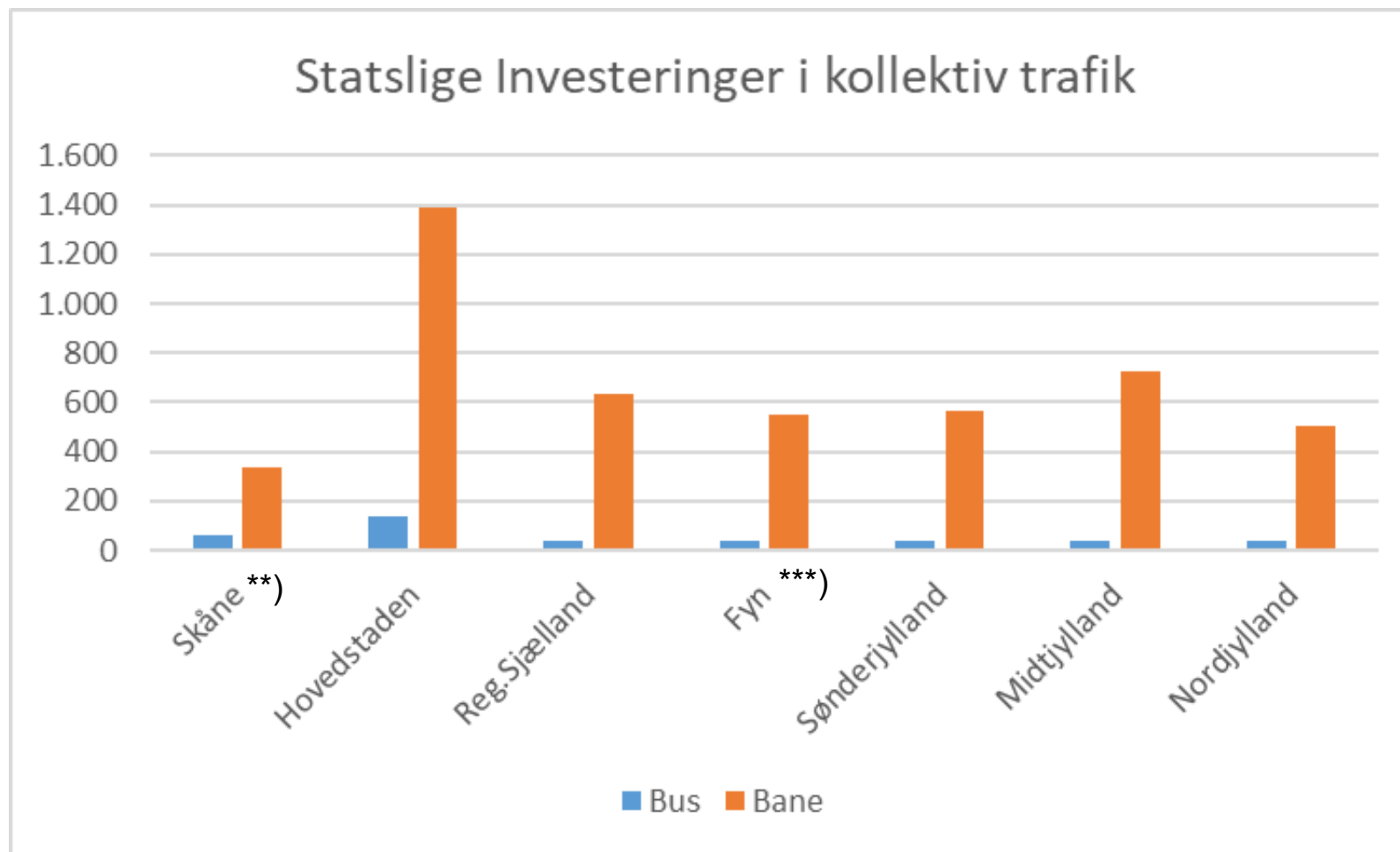
**) Ekskl. midler til bane over Vestfyn, der er overført fra tidligere forlig

**) Kurs 0,64

Statslige investeringsplaner, per år, Kollektiv trafik

Skåne 2022-2033 Transportinfrastrukturplan

Danmark 2022-2035 Infrastrukturplan (inkl. Igangværende projekter) *)

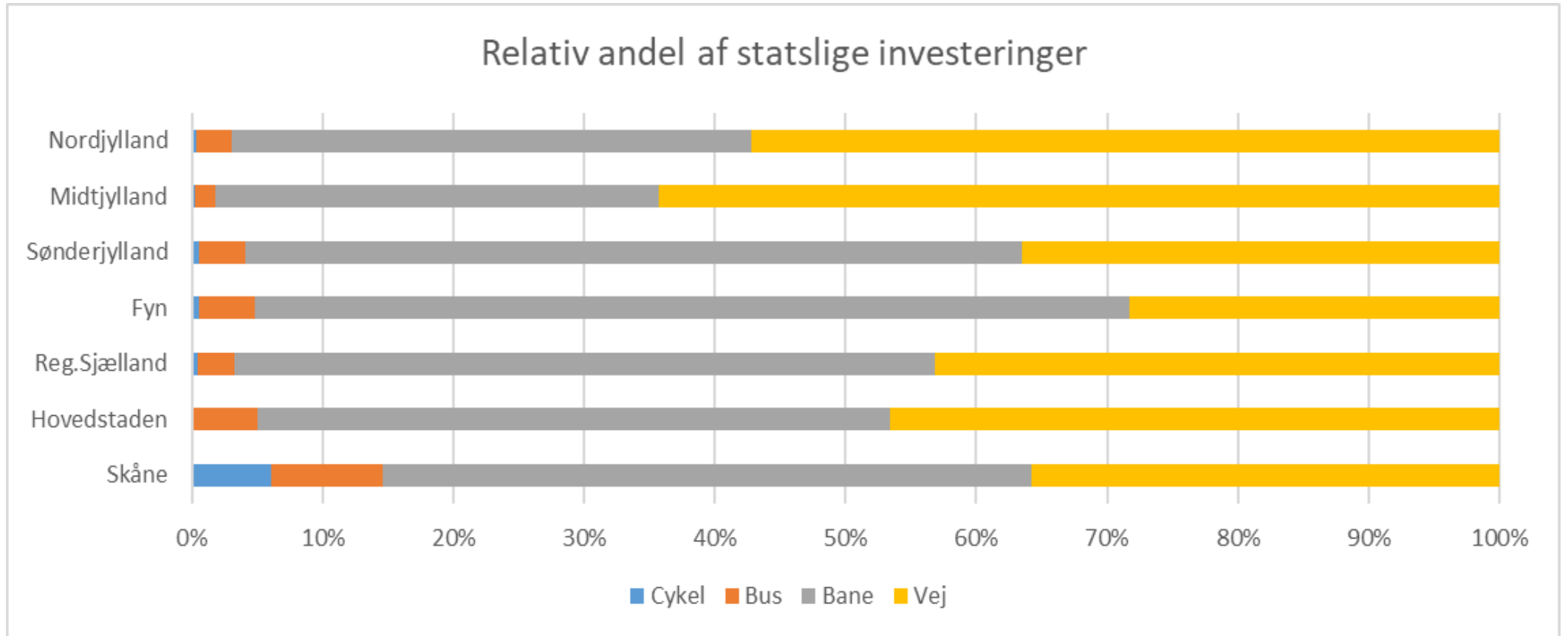


*) Den Danske plan indeholder nogle mindre puljer og udviklingsprojekter, der er fordelt mellem regioner og projektyper efter skøn. Inkl. overførte midler til forsinket signalprogram, kørestrøm

***) Ekskl. midler til bane over Vestfyn, der er overført fra tidligere forlig

***) Kurs 0,64

Statslige investeringer fordelt på transportmidler



Lave driftsomkostninger

Forskel i organisering gør det svært at sammenligne tal (passagertal og økonomi)

Skåne

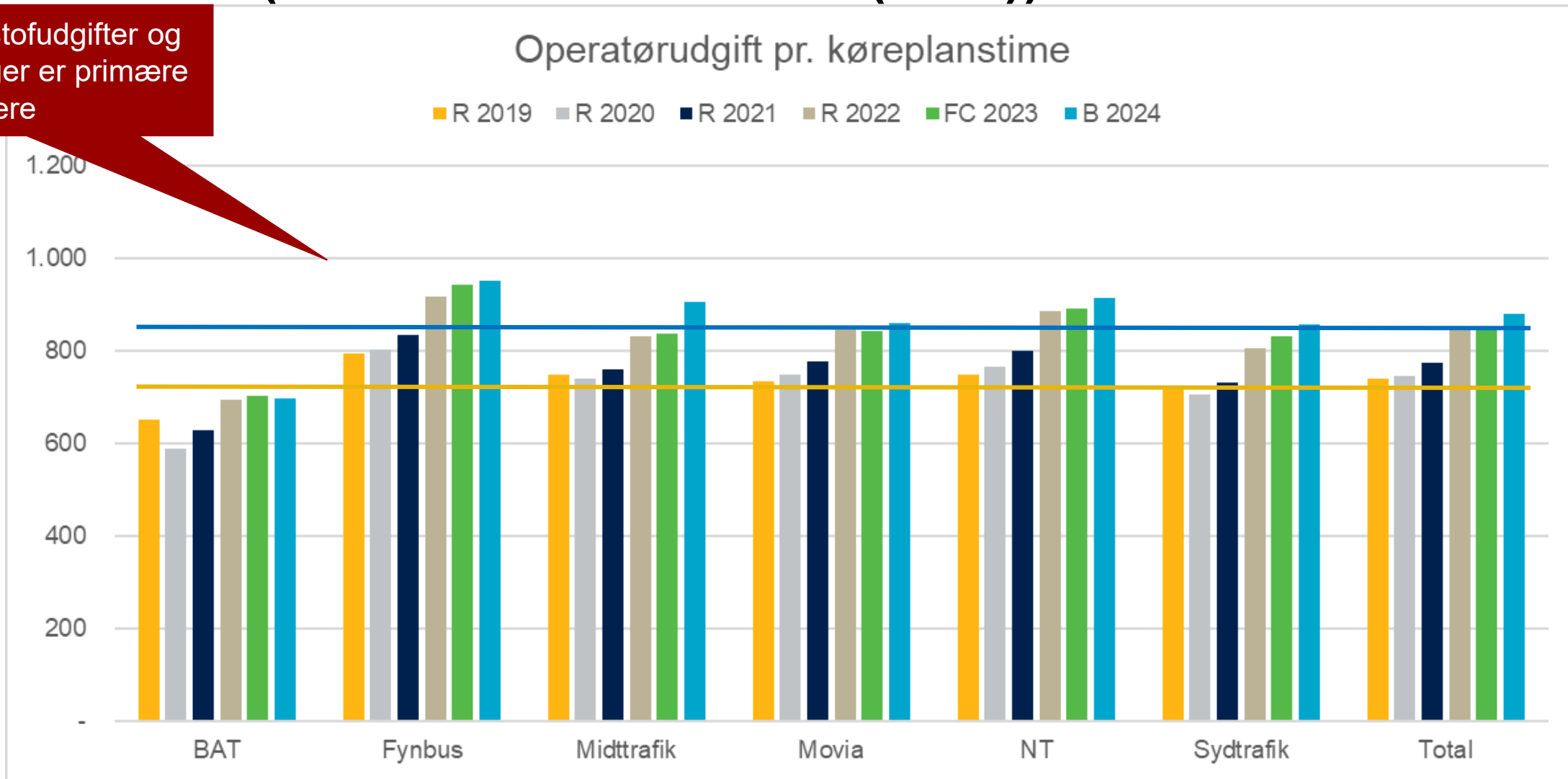
- Omkostninger/km (vi har fået grunddata og justeret tal til omkostninger/køreplanstime)
- Ingen skelnen mellem fællesomkostninger og leverandøromkostninger
- Tal for regional og kommunal/bybus samlet (vi har fået grunddata for at dekomponere disse)
- Letbanen i Lund svær at udtrække fra andre tal (vi har undladt Lund fra nogle af analyserne)
- Regional og lokal togtrafik inkluderet i overordnede nøgletal for Skånetrafikken
- Trafikverket (Staten) afholder udgifter for jernbaneinfrastruktur, ikke opgjort per region
- Markedsandele i forhold til motoriseret transport (vi har fået data fra den svenske transportvaneundersøgelse og sammenlignet med det)

Danmark

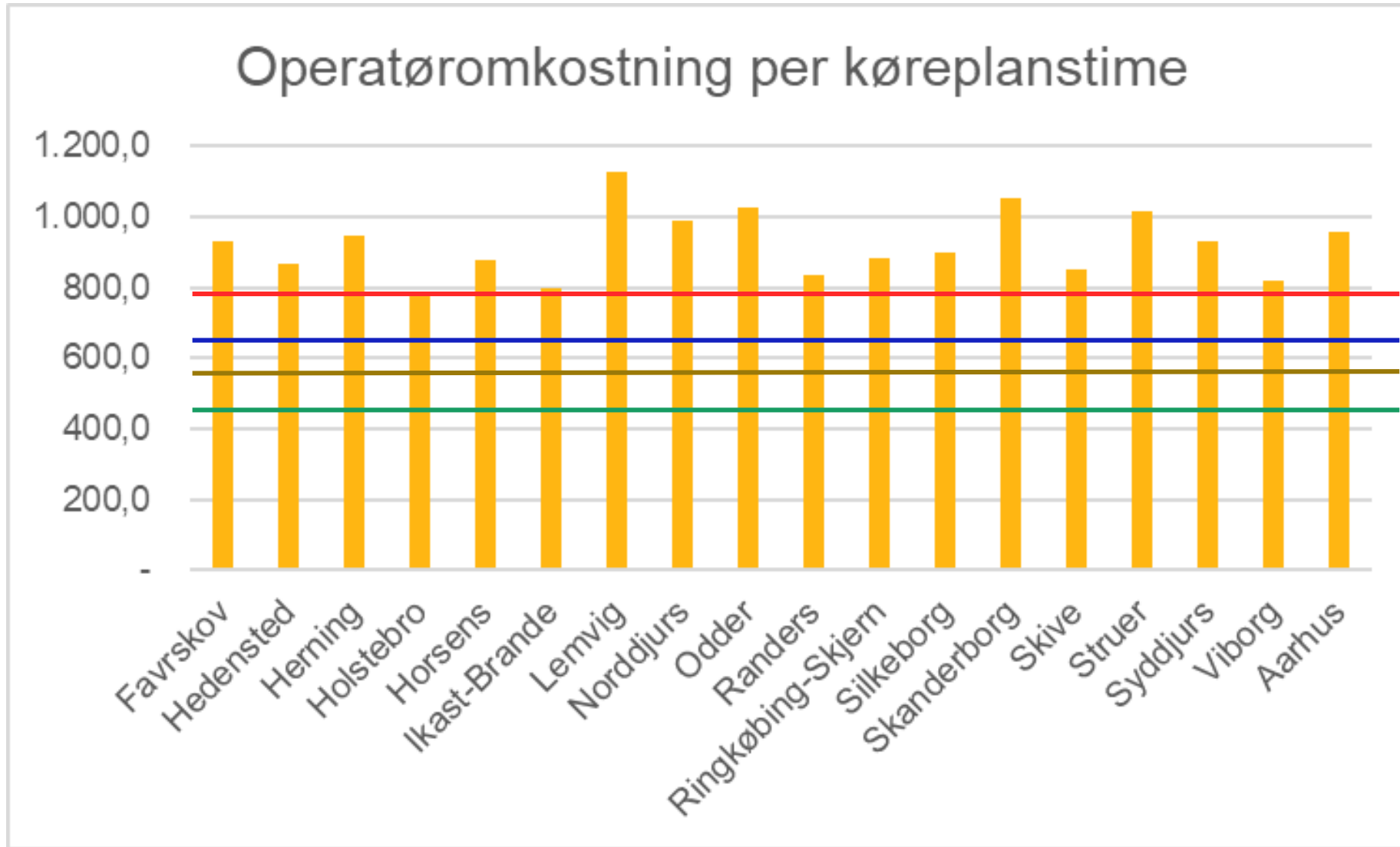
- Omkostninger/køreplanstime
- Skelnen mellem fællesomkostninger og leverandøromkostninger
- Separate tal for Regional og kommunal/bybus, sidstnævnte fordelt på kommuner
- Letbaner kan udtrækkes fra andre tal
- Regioner alene ansvarlige for lokaltog, men herfor også jernbaneinfrastruktur, som indgår i budget modsat skåne
- Staten finansierer øvrig regional og lokal togtrafik, via kontrakter med DSB og Arriva, herunder også jernbaneinfrastruktur. Tal ikke regionaliserede, og er derfor fordelt efter skøn
- Markedsandele både i forhold til motoriseret transport og i forhold til al transport

Generelt stigende operatørudgifter per køreplanstime i Danmark – nogle mindre regionale forskelle (bortset fra Bornholm (BAT))

Øgede brændstofudgifter og chaufførlønninger er primære drivere



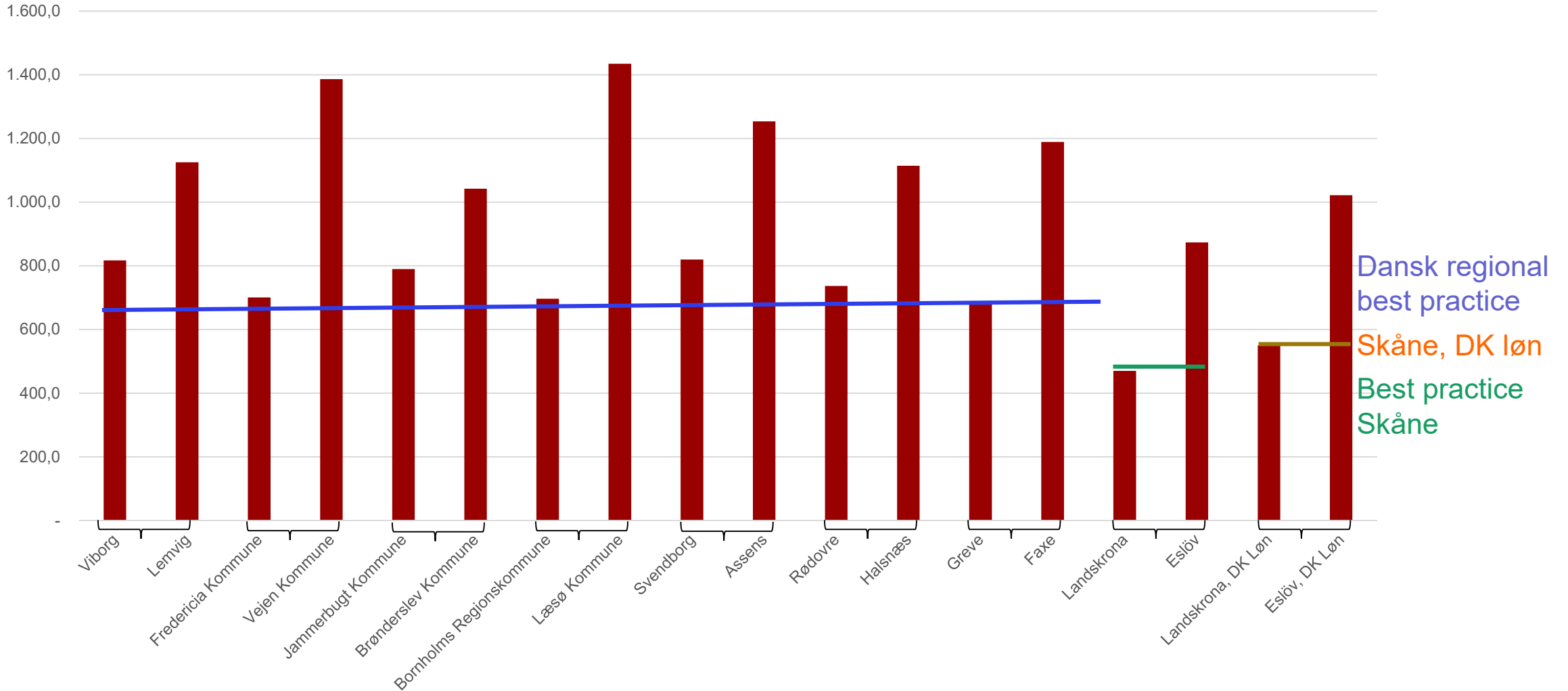
Region Midtjylland, store forskelle i driftsomkostninger per time en bus kører



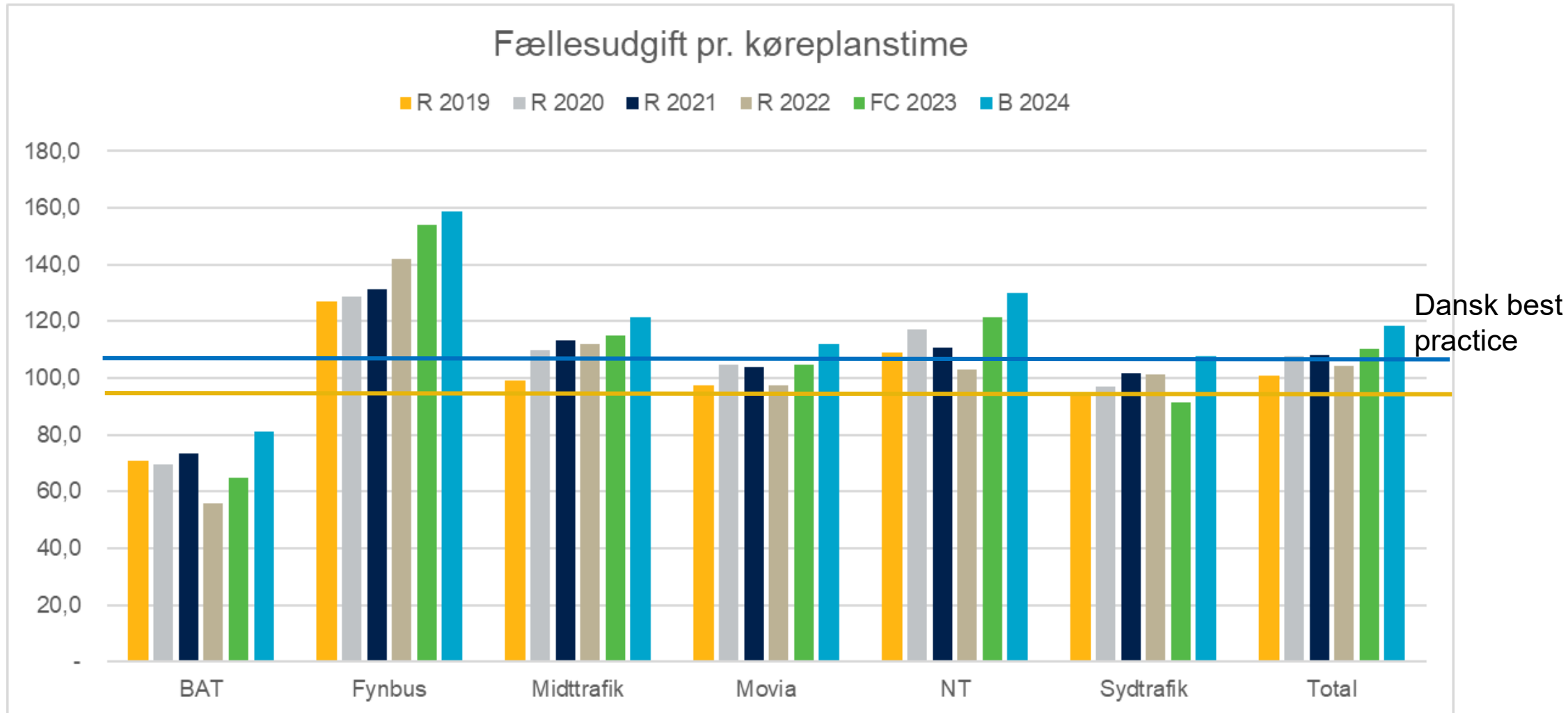
Regional best practice
 Dansk best practice
 Skåne hvis Dansk lønniveau
 Best practice Skåne

Sammenligning best/worse per region/trafikselvskab

Operatøromkostning per køreplanstime



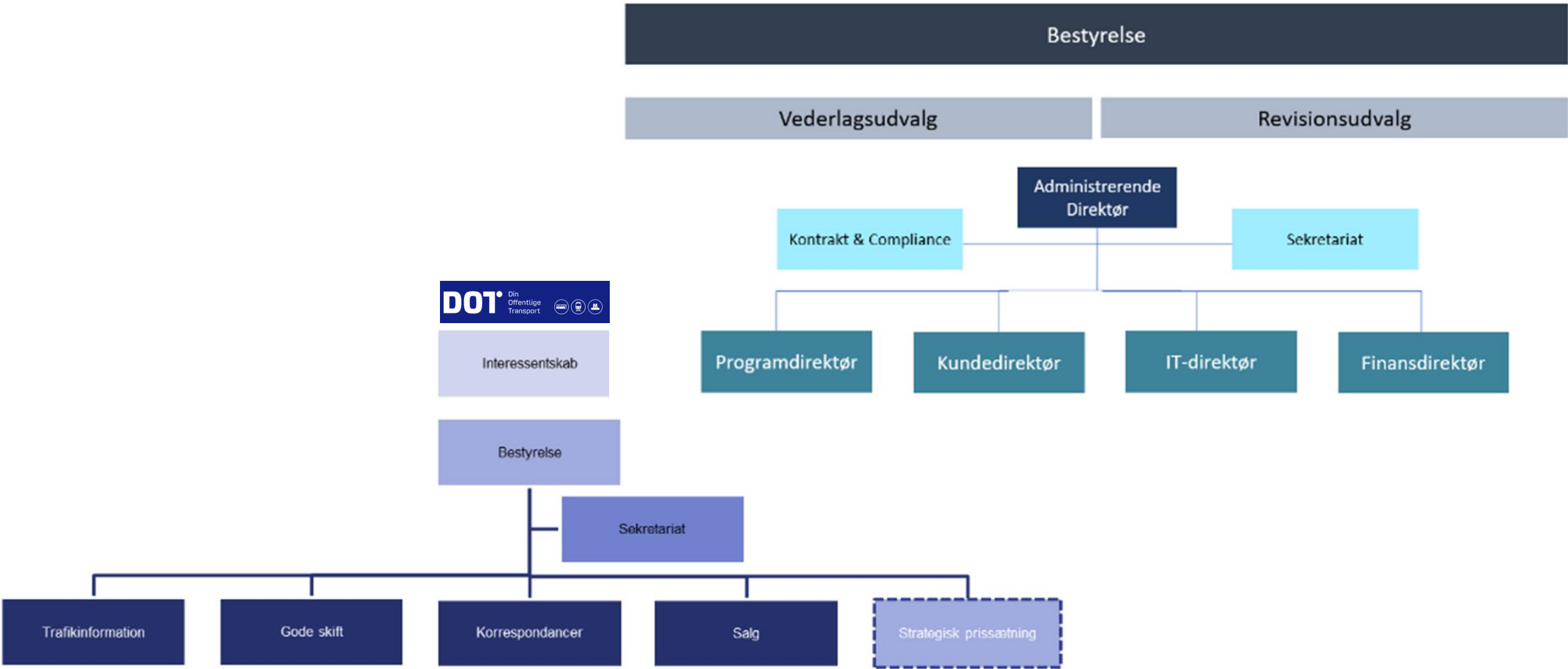
Store forskelle i fællesudgifterne i Danmark



Operatøromkostning hvis alle i Danmark fulgte dansk best-practice?

- Udgifter til bustrafik Danmark
 - Operatørudgifter 6981 mio. Kr.
 - Fællesudgifter 940 mio. Kr.
 - Total 7.921 mio. Kr.
- Besparelse hvis alle fulgte dansk best practice
 - Operatørudgifter 1.603 mio. Kr. (-23,0%)
 - Fællesudgifter 87 mio. Kr. (-9,3%)
 - Total 1.690 mio. kr. (-20,3%)
- Løsningen er sandsynligvis større fælleskommunale udbud med mere kørsel, og effektiv stambusnetplanlægning med minimering af spildtid, ideelt set med samordnet planlægning af regionale, kommunale og fælleskommunale ruter
- Dog er det svært at opnå dette i kommuner med begrænset potentiale for kollektiv trafik

Rejsehjemmel samordnet på nationalt plan i Danmark



Samme funktion i Skånetrafikken

Men forskelligt setup og rejsehjemmel i hver Svensk Region, som gør det mindre kundevenligt for rejser mellem regioner, med skift til lokal kollektiv trafik

Kund och intäkt



Operatørudgifter per køreplanstime, større byer

- Odense; 996 (selvfinansieringsgrad 22%)
- Aarhus; 955 (selvfinansieringsgrad 52%)
- Aalborg; 909 (selvfinansieringsgrad 47%) (inkl. BRT?, som er længere og mere højklassede busser)
- Helsingør; 899 (selvfinansieringsgrad 40%)
- Roskilde; 889 (selvfinansieringsgrad 35%)
- København; 818 (selvfinansieringsgrad 55%)
- Frederiksberg; 774 (selvfinansieringsgrad 56%)
- Kolding; 757 (selvfinansieringsgrad 29%)
- Esbjerg; 716 (selvfinansieringsgrad 28%^{*)}

Grøn drift med elbusser virker som en fordel rent økonomisk

- Malmö; 655 (selvfinansieringsgrad 55%)
- Helsingborg; 564 (selvfinansieringsgrad 47%)
- Trelleborg; 531 (selvfinansieringsgrad 41%)
- Landskrona; 470 (selvfinansieringsgrad 42%)
- Kristiansstad; 456 (selvfinansieringsgrad 51%)

Skåne; lavere operatøromkostninger og god selvfinansieringsgrad

^{*)} Esbjerg stiller angiveligt garageanlæg til rådighed

Nøgletal, såfremt Svenske Chaufførlønninger var så høje som i Danmark,^{*)} og meromkostningen blev dækket af større tilskud

- Odense; 996 (selvfinansieringsgrad 22%)
- Aarhus; 955 (selvfinansieringsgrad 52%)
- Aalborg; 909 (selvfinansieringsgrad 47%) (inkl. BRT?, som er længere og mere højklassede busser)
- Helsingør; 899 (selvfinansieringsgrad 40%)
- Roskilde; 889 (selvfinansieringsgrad 35%)
- København; 790 (selvfinansieringsgrad 57%)
- Malmö; 766 (selvfinansieringsgrad 47%)
- Kolding; 757 (selvfinansieringsgrad 29%)
- Frederiksberg; 748 (selvfinansieringsgrad 58%)
- Helsingborg; 660 (selvfinansieringsgrad 40%)
- Trelleborg; 621 (selvfinansieringsgrad 35%)
- Landskrona; 550 (selvfinansieringsgrad 36%)
- Kristiansstad; 534 (selvfinansieringsgrad 44%)

*) Ifølge Danske Trafiksselskaber udgør chaufførlønninger mere end 50 pct. af omkostningerne i bustrafikken i Danmark, de danske chaufførlønninger i Danmark er 41 pct højere end i Sverige.

***) Tilsvarende hvis København og Frederiksberg ikke havde 7% højere Chaufførløn end i resten af Danmark, jf. oplysninger fra Movia

Store forskelle på operatørudgifter og selvfinansieringsgrad af regionale buslinjer

- Hovedstaden; 931 kr. (selvfinansieringsgrad 37%)
- Nordjylland; 924 kr. (selvfinansieringsgrad 38%)
- Sønderjylland; 900 kr. (selvfinansieringsgrad 44%)
- Fyn; 886 kr. (selvfinansieringsgrad 41%)
- Midttrafik; 870 kr. (selvfinansieringsgrad 56%)
- **Sjælland; 795 kr. (selvfinansieringsgrad 60%)**
- Skåne; 733 Dkr (selvfinansieringsgrad 40%)

Movia/Region Sjælland har rettet nettet ud med hurtige R-og S-busser med højere frekvens

Den lave selvfinansieringsgrad kan skyldes takststrukturen med relativt billige lange ture

Operatørudgifter og selvfinansierungsgrad af regionale buslinjer, hvis lønniveau var ens

- Nordjylland; 924 kr. (selvfinansierungsgrad 38%)
- Hovedstaden; 900 kr. (selvfinansierungsgrad 38%)
- Sønderjylland; 900 kr. (selvfinansierungsgrad 44%^{*)})
- Fyn; 886 kr. (selvfinansierungsgrad 41%)
- Midttrafik; 870 kr. (selvfinansierungsgrad 56%)
- Skåne; 858 Dkr (selvfinansierungsgrad 34%)^{**)}
- Sjælland; 795 kr. (selvfinansierungsgrad 60%)

^{*)} Såfremt Chaufførlønninger i Hovedstadsområdet var på samme niveau som resten af landet

^{**)} Såfremt Svenske Chaufførlønninger var så høje som i Danmark, og meromkostning blev dækket af større tilskud

Effektive driftsprinsipper i Skåne, udbud og aftaler med operatører

Trafikavtal för mera effektiv trafik

När potentiella entreprenörer lämnar anbud måste de baka in alla sina förväntade kostnader i någon av de tre posterna (i regel angivna som à-priser)

- Fordon: hur många bussar av en viss typ kommer till användning när under avtalets gång. Ska de köpas in, övertas, leasas?
- Tidtabellskilometer: hur många tidtabellslagda kilometer rullar samtliga bussar, och hur fördelas erforderlig tomkörning etc. (i huvudsak kopplat till totala rullkostnader)
- Tidtabellstimmar: hur många timmar kommer förare att behöva schemaläggas, som ett resultat av tjänsteplaneringen

Rekommendationer

- **Släpp lös innovation i driften**

I regel vet entreprenörerna bäst hur de kan optimera avvägningen av ovanstående kostnadsposter. Därför ska de ges tillräckliga frihetsgrader i avtalet för att göra detta.

- **Föreskriv ett ramverk**

Det leder till att de timmar man betalar också är timmar då bussarna är i drift! Det tjänar både kommunen och resenärerna på!

- **Inför resandeincitament**

Utöver kvalitetsbonus/-malus är det lämpligt att införa resandeincitament (RI). Det kan bidra till att entreprenören är intresserad av att utveckla trafiken där det finns efterfrågepotential. RI är ingen "extra ersättning". Det är ett belopp som blir som ett à-pris bland andra, och verkar som en stimulans.

Grad av fördefinition i trafikavtalet

- Omlopp: exakt hur fordonen ska trafikera och tomköra
- Tidtabeller: exakt vilket utbud som önskas
- Ramverk: givet antal turer per timme - rekommenderas!
- Efterfrågan: ett års resande som ställer krav på "funktionen"
- Linjenät: endast i vilket område trafik ska bedrivas
- Specificerade policymål: endast mål om t ex färdmedelsfördelning

Beakta olika typer av effektivitet i trafikavtalet

- Produktiv effektivitet: maximerad output av input
- Kostnadseffektivitet: konkurrensutsättning genom attraktiva avtalsförutsättningar
- Allokativ effektivitet: utbud som möter efterfrågan på rätt sätt
- Dynamisk effektivitet: fokus på förändring, anpassning, ständig trimning av utbud och implementering av nya teknologier

Kilde Baggrundsrapport,
Ekspertrådet vedr. Kollektiv trafik I Odense,
Anders Wretstrand, Skånetrafikken

Baggrund for lavere driftsomkostninger

- Lønforskelle (følsomhedsanalyser heraf gennemført)
- Større kontrakter, samlet geografi i udbud
- Stambusnet (effektiv netplanlægning) sikrer mindre grad af opholdstid (uproduktiv tid), som dermed giver lavere omkostninger for køreplanlagt tid. Samme effekt ses i Danmark
- Udbud efter forhandling af køreplan
- Mindre kompleks organisering sikrer muligvis lavere fællesomkostninger

Effektiv Netplanlægning

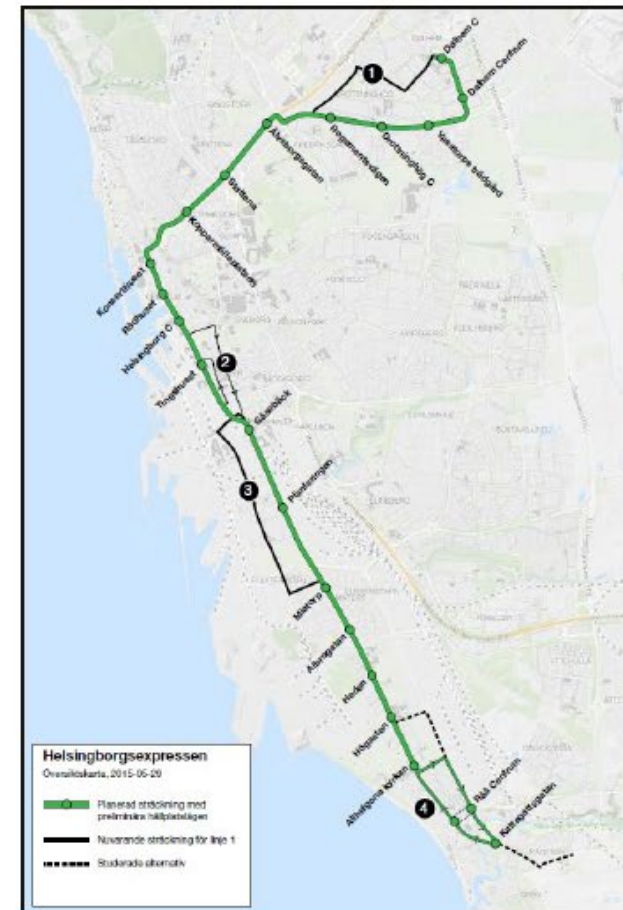
Filosofi med trafikstrøg (stamlinjer)

- Kører hurtigt og ofte fra et sted, hvor de fleste er
- Til et sted, hvor de fleste skal hen
- Det gør det mere acceptabelt at der er lidt længere til/fra den kollektive trafik

MalmöExpressen



DTU HelsingborgsExpressen



Skånetrafiken

Effekt af hurtigere mere højfrequente linjer

$$\text{Selvfinansieringsgrad} = \frac{\text{Passagerer x betaling}}{\text{System + opholdstid + kørsel}}$$

Flere

Højere betalingsvilje

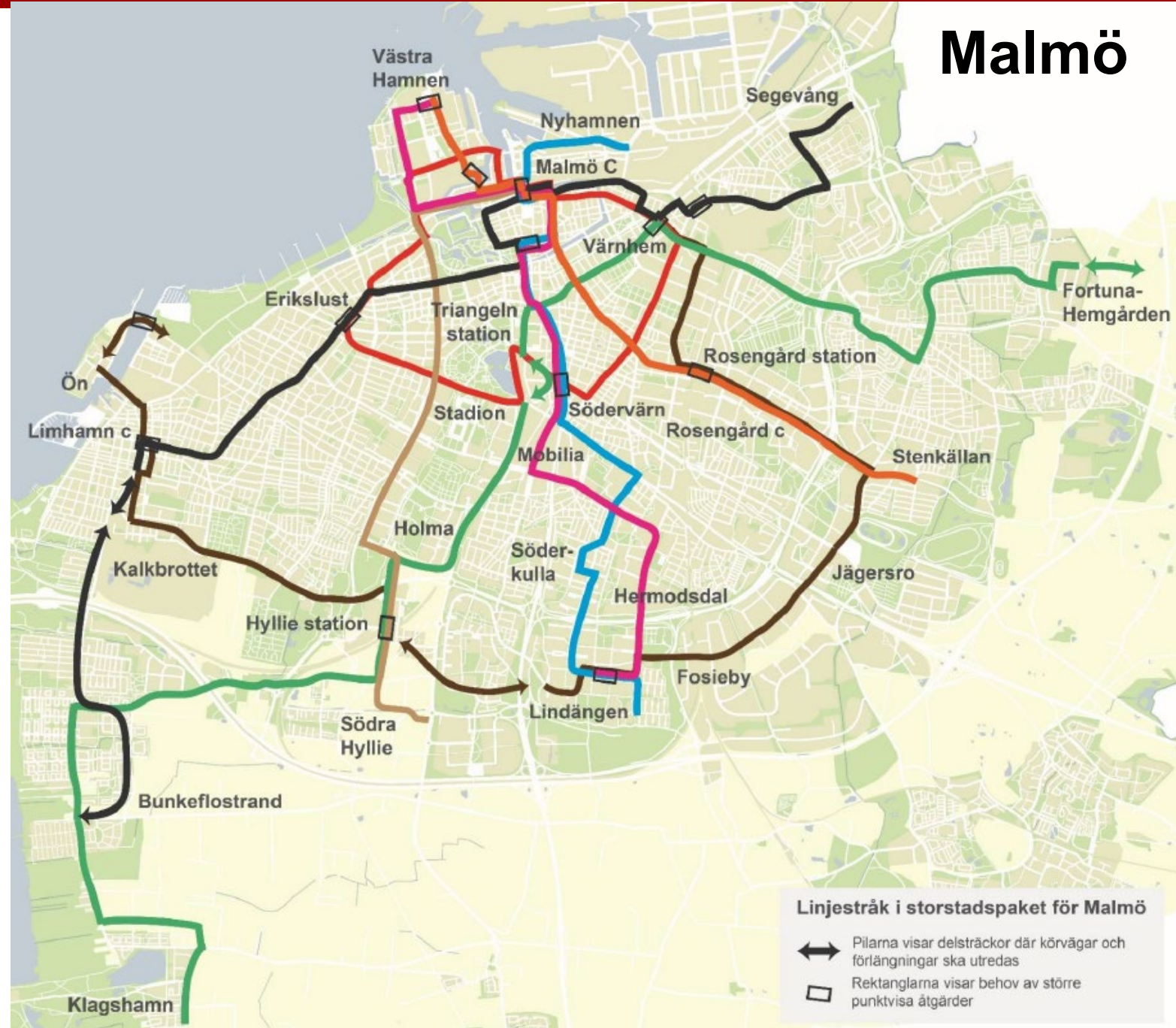
Mindre fællesomkostninger

Mindre

Billigere per vognløb

Stamlinjer i byer

- Få hurtige højfrekvente linjer
- Gennemkørende ved stationen
- Radialt såvel som tværgående



Opgør med traditionelt bybus princip

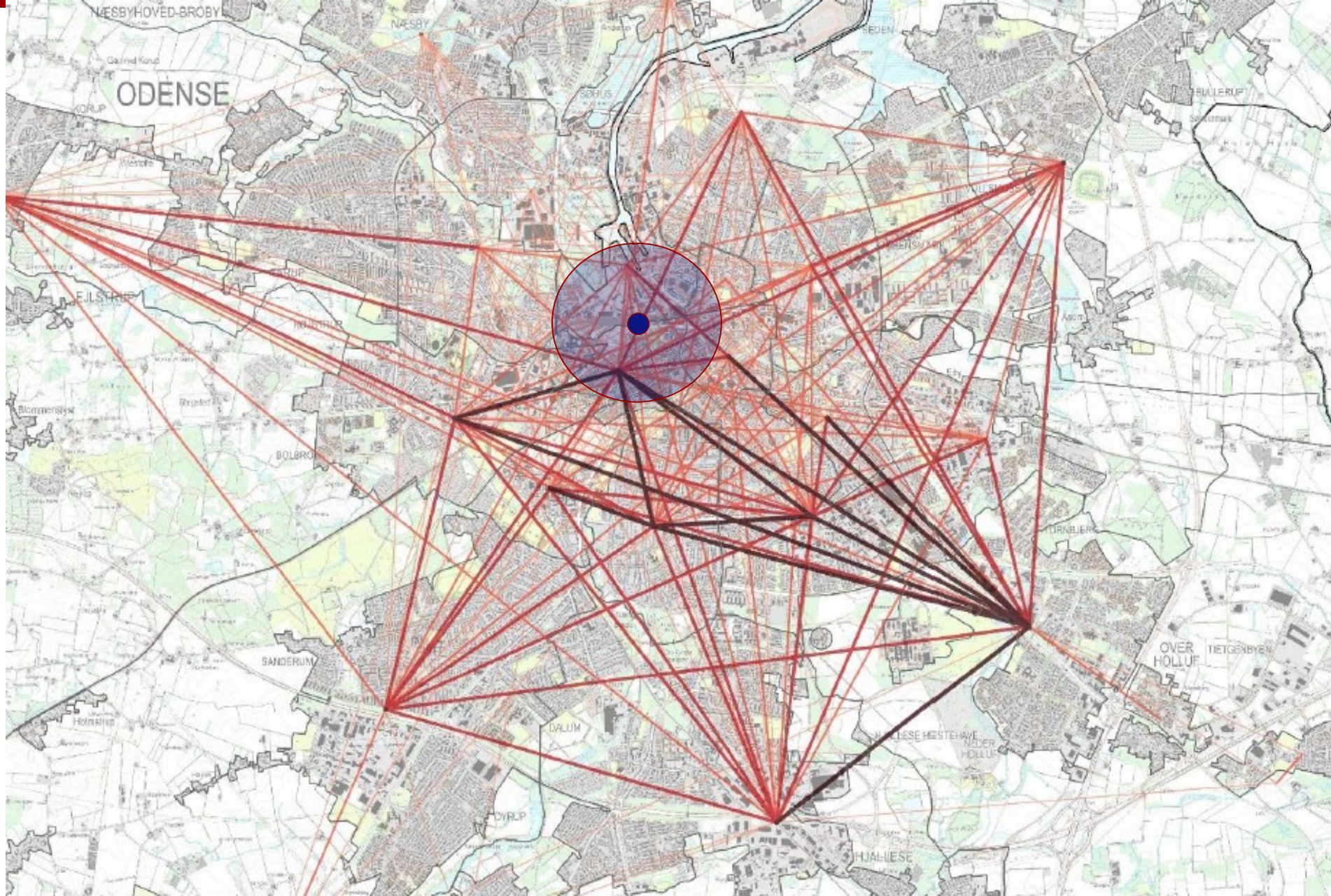
”Fladedækning”

- Mange langsomme lavfrekvente linjer
- Ender ved stationen
- Primært radiale

- Mange passagerer skal skifte og vente
- Meget opholdstid, der er uproduktivt, men som skal betales



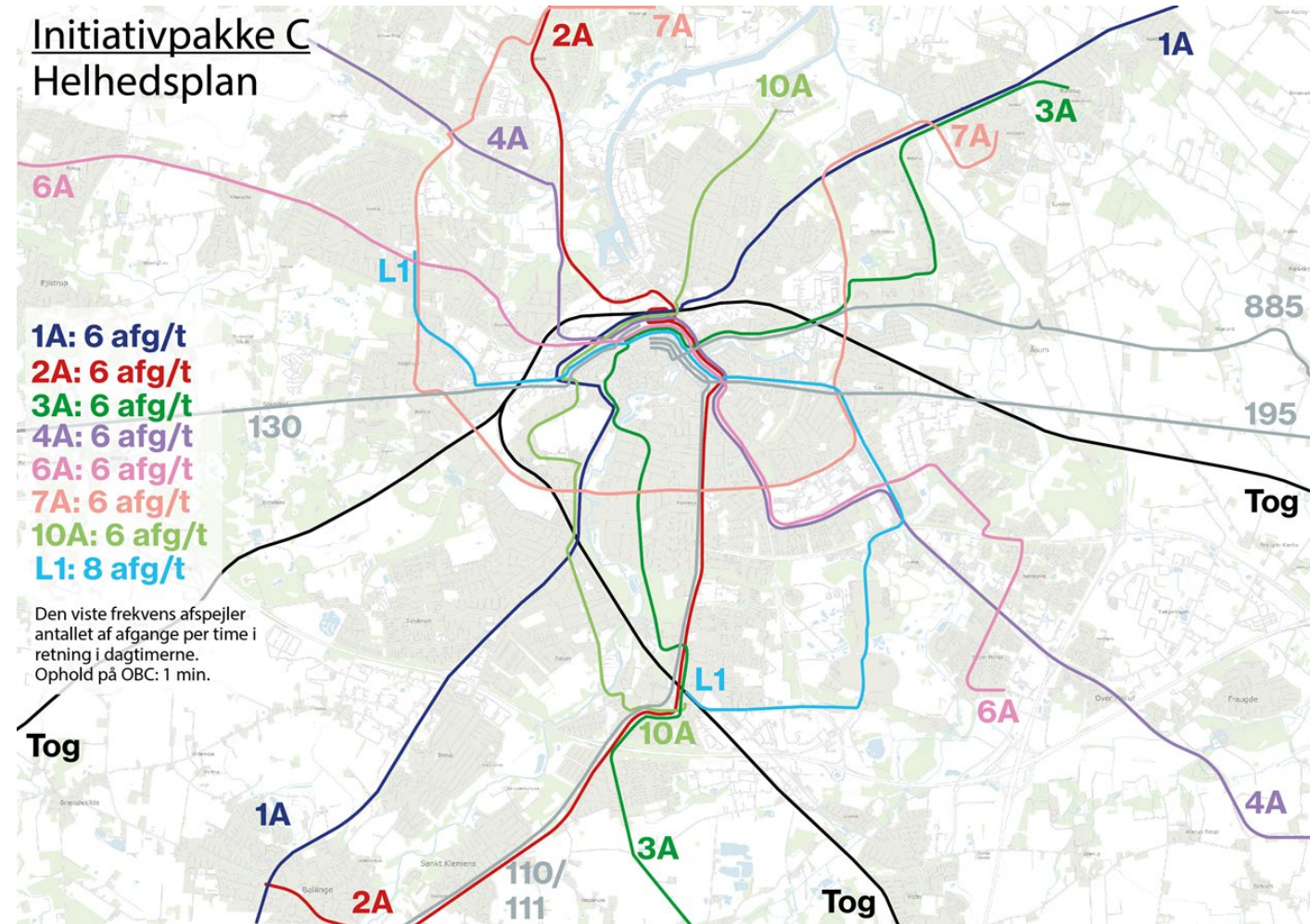
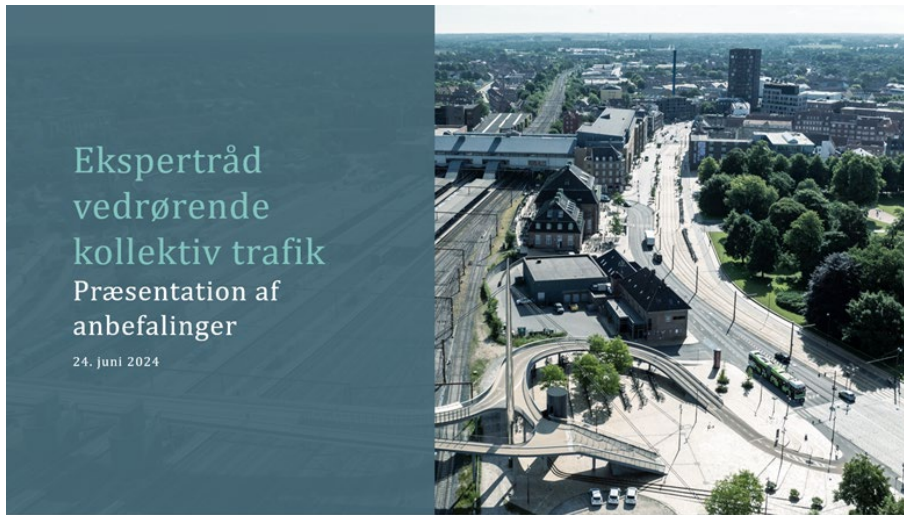
**Mange
pendlerstrømme
har ikke
nødvendigvis
centrale mål**



Figur 2.14 Strømme for samlet pendling internt i Odense Kommune opgjort på sogneniveau.

Inden for samme offentlige tilskud kan der etableres markant mere konkurrencedygtig kollektiv trafik!

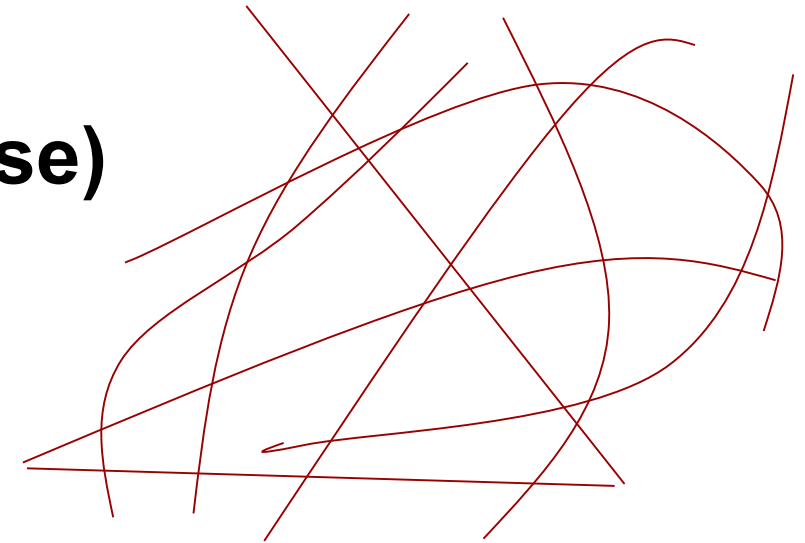
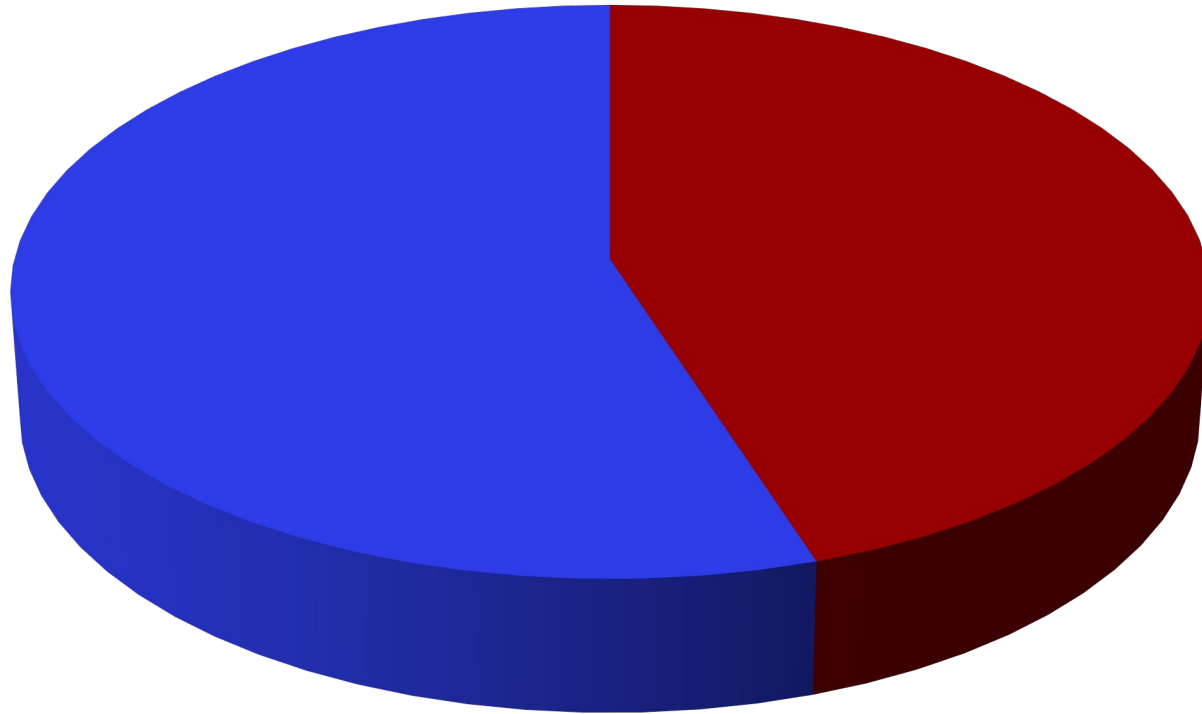
- Etablér et stambusnet med forbedret fremkommelighed
- Samordn bybusser og regionale busser
- Styrk fremkommeligheden
- Etabler flere attraktive skiftsteder
- Supplér med fleksible mobilitetsløsninger



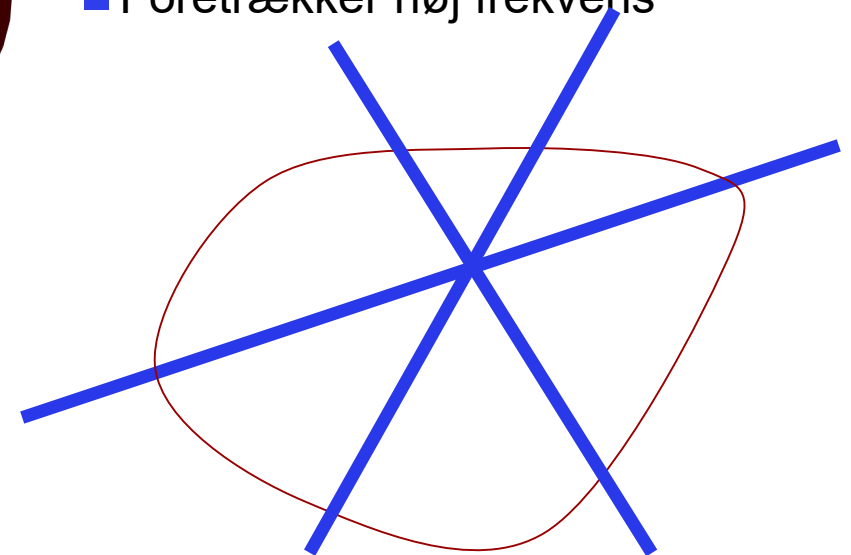
Dilemma

- **Fladedækning.** Et socialt perspektiv med et tilbud til de fleste
 - Men som er et ringe tilbud, som kun få vil benytte og derfor har ringe selvfinansieringsgrad og markedsandel
- **Stambusnet.** Hvor mange er til steder hvor mange skal hen og med en bedre selvfinansieringsgrad og markedsandel
 - Men hvor ikke alle dækkes

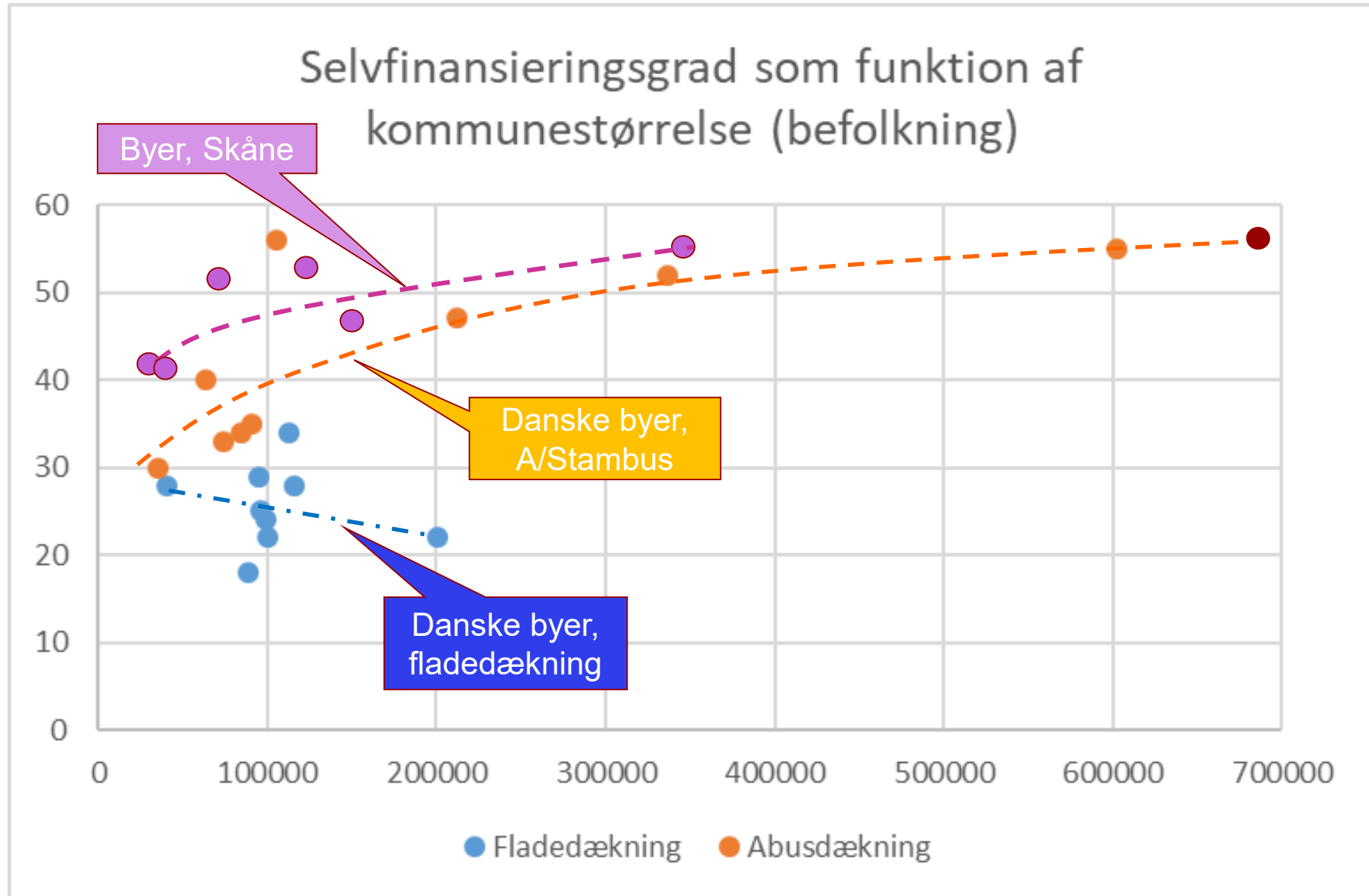
Divergerende præferencer (Movia's kundetilfredshedsanalyse)



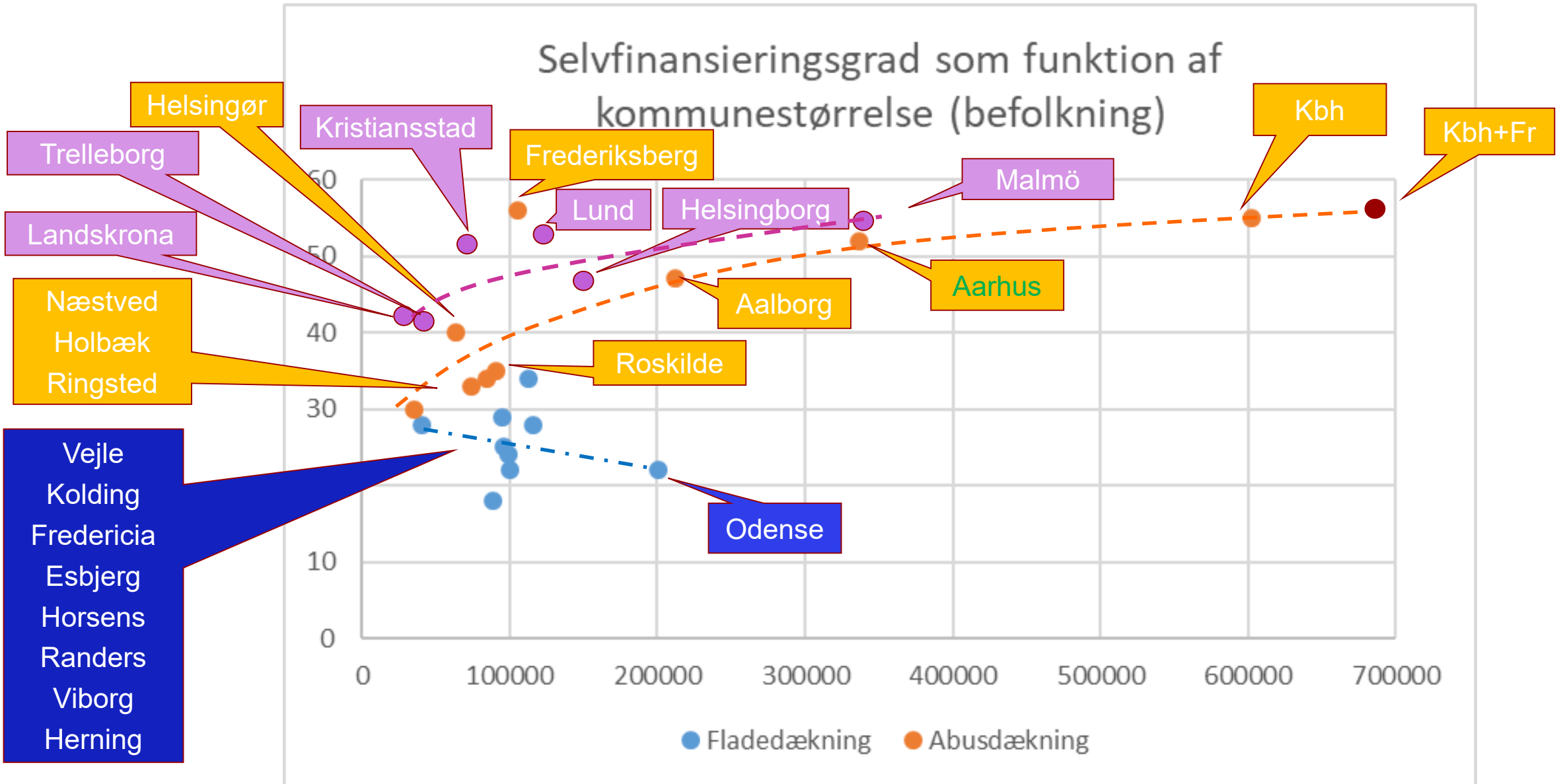
- Foretrækker kort rejsetid
- Foretrækker høj frekvens



Fladedækning versus gennemkørende A/Stambus

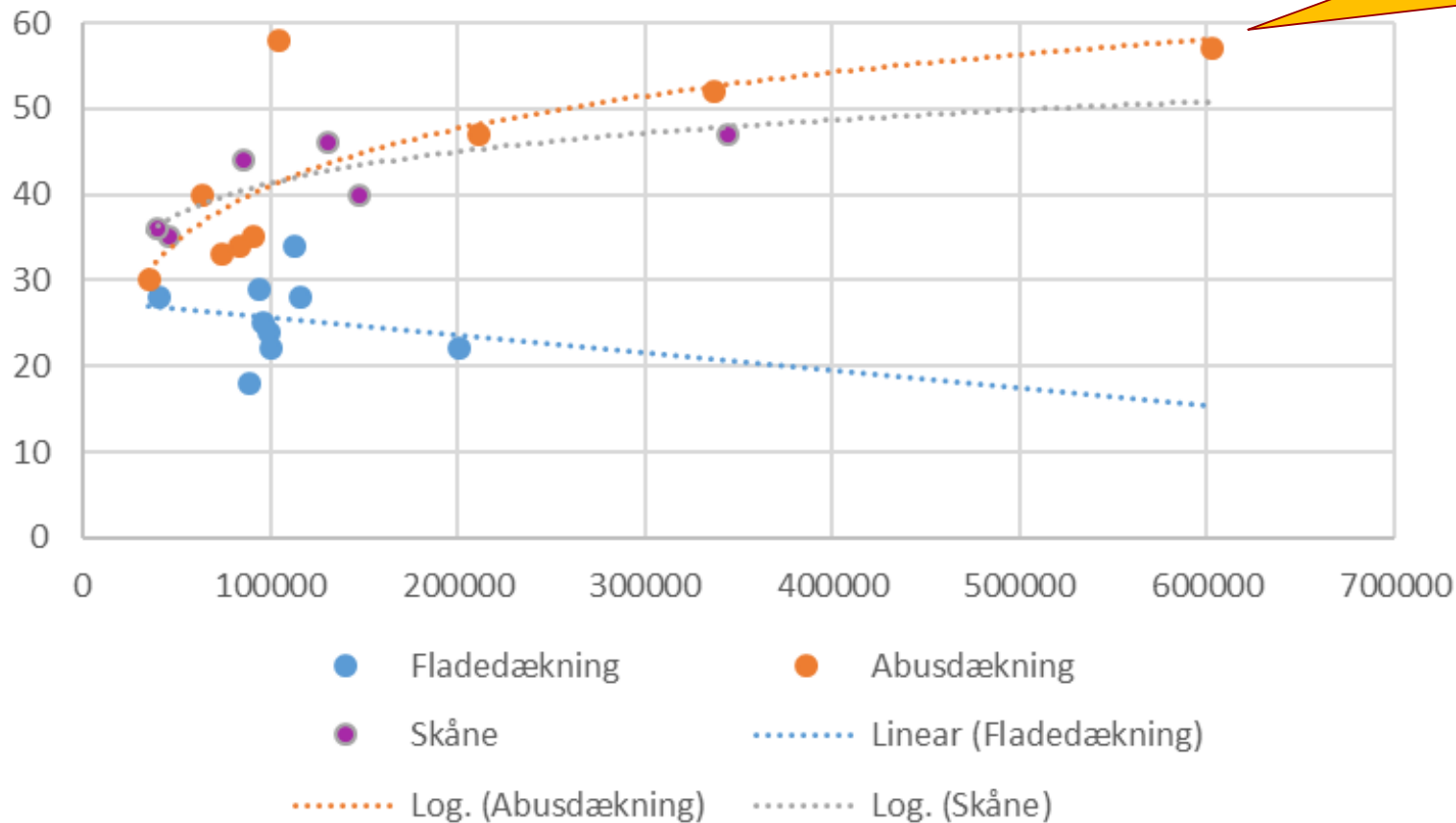


Fladedækning versus gennemkørende A/Stambus



Selvfinansieringsgrad hvis Sverige og Kbh. havde dansk lønniveau, og merudgiften blev dækket via tilskud

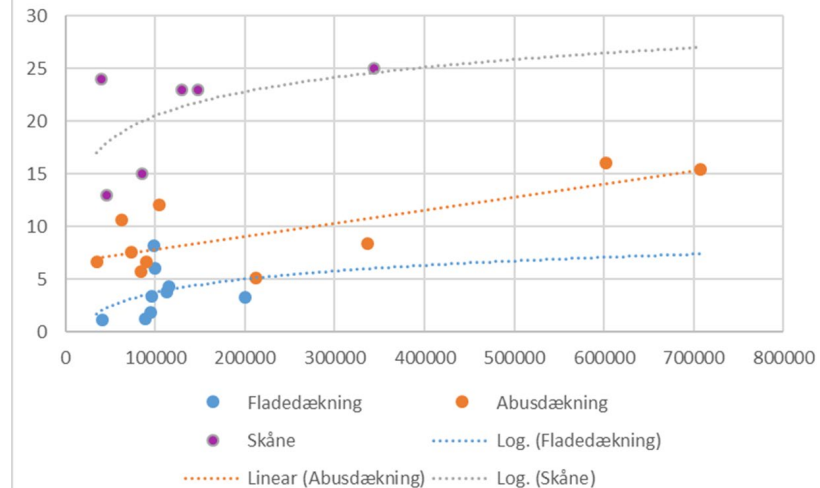
Selvfinansieringsgrad som funktion af kommunestørrelse (befolkning)



Forskellen i selvfinansierings forsvinder mellem Svenske og Danske byer med A-busnet, faktisk performer Aarhus og København her bedst

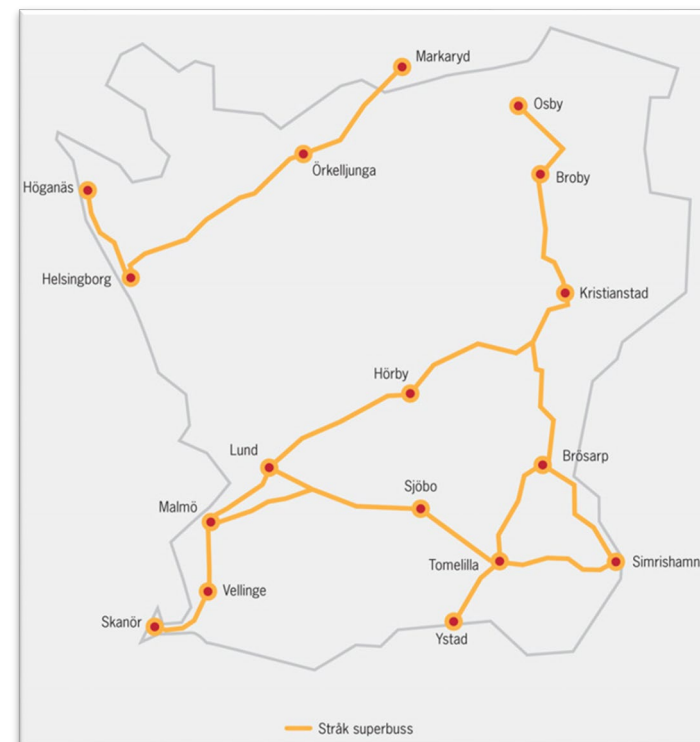
Men stadig meget større markedsandele i Skåne

Markedsandel kollektiv trafik som funktion af kommunestørrelse (befolkning)



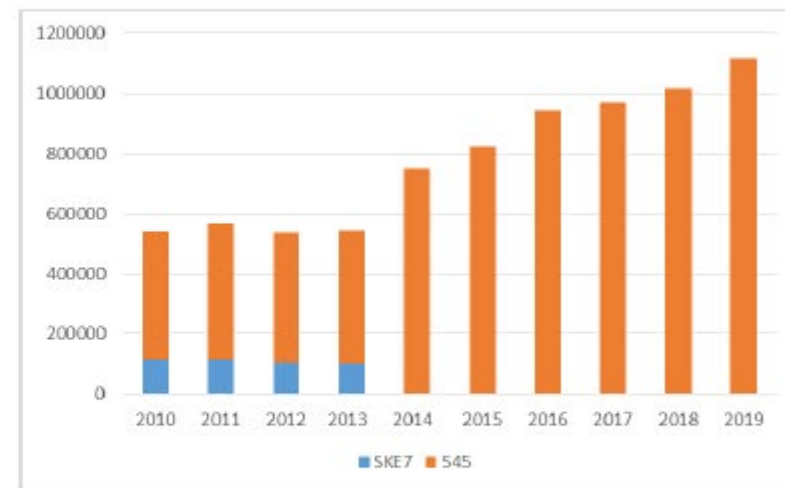
SkåneExpressen – I hovedkorridorer uden tog

Medvirkende til samlet 87% øget passagertal første årti. 32% yderligere vækst næste årti



Hurtige regionale busser gennem Landsbyer

Viktig utveckling för små orter



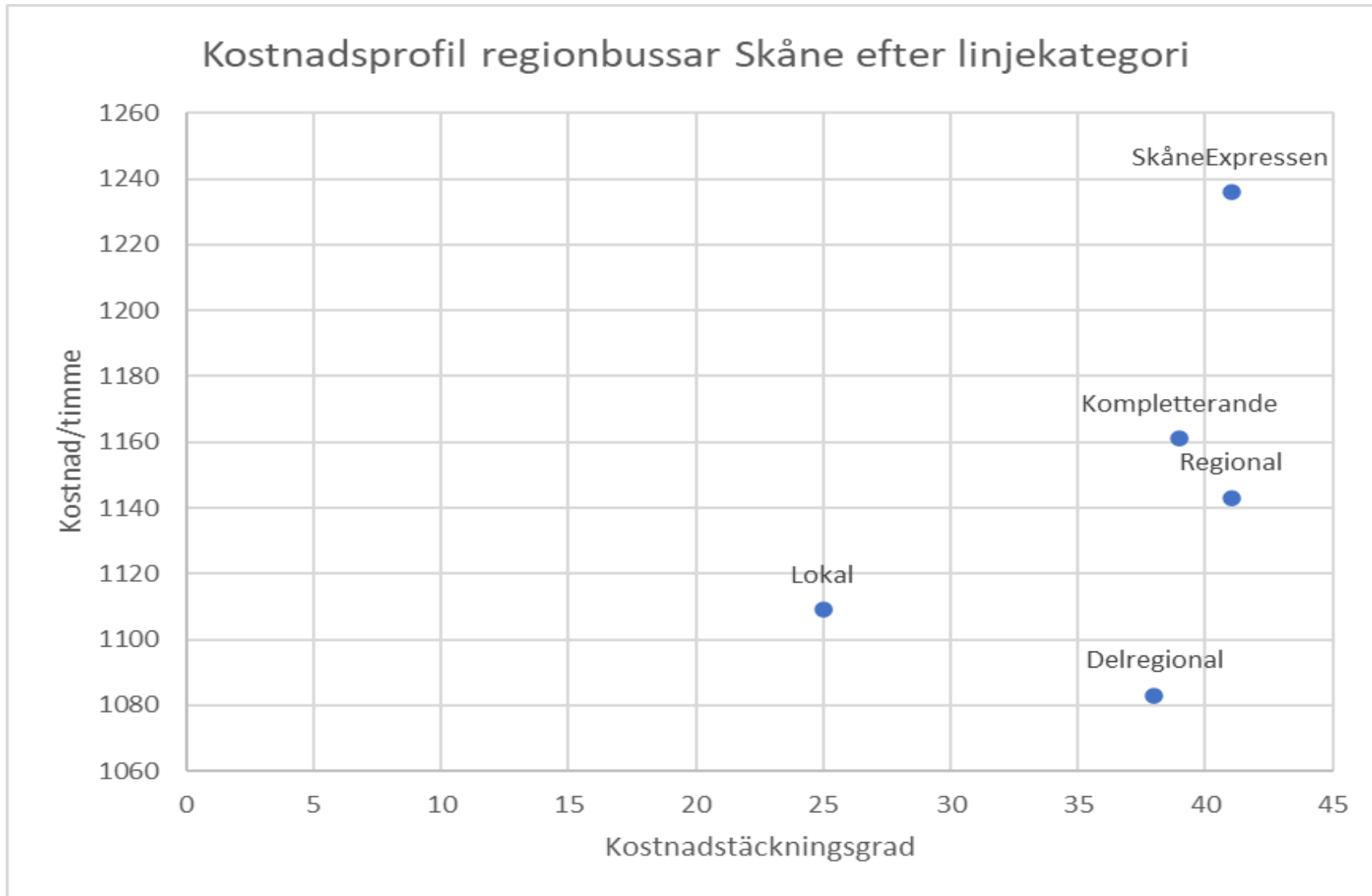
Regional busstrafik i Skåne 2023

Linjekategori	Antal linjer	Kostnads-täckningsgrad	Kostnad / h (SEK)	Kostnad / h (DDK)
Skåneexpressen	9	41%	1236	791
Regional	20	41%	1143	731
Delregional	24	38%	1083	693
Lokal	24	25% ¹	1109 ²	710
Kompletterande ³	45	39%	1161	743
Totalt	122	40%	1146	733

¹KTG baserad på 23 linjer för vilka data finns

²Kostnad/timme baserad på 22 linjer för vilka data finns

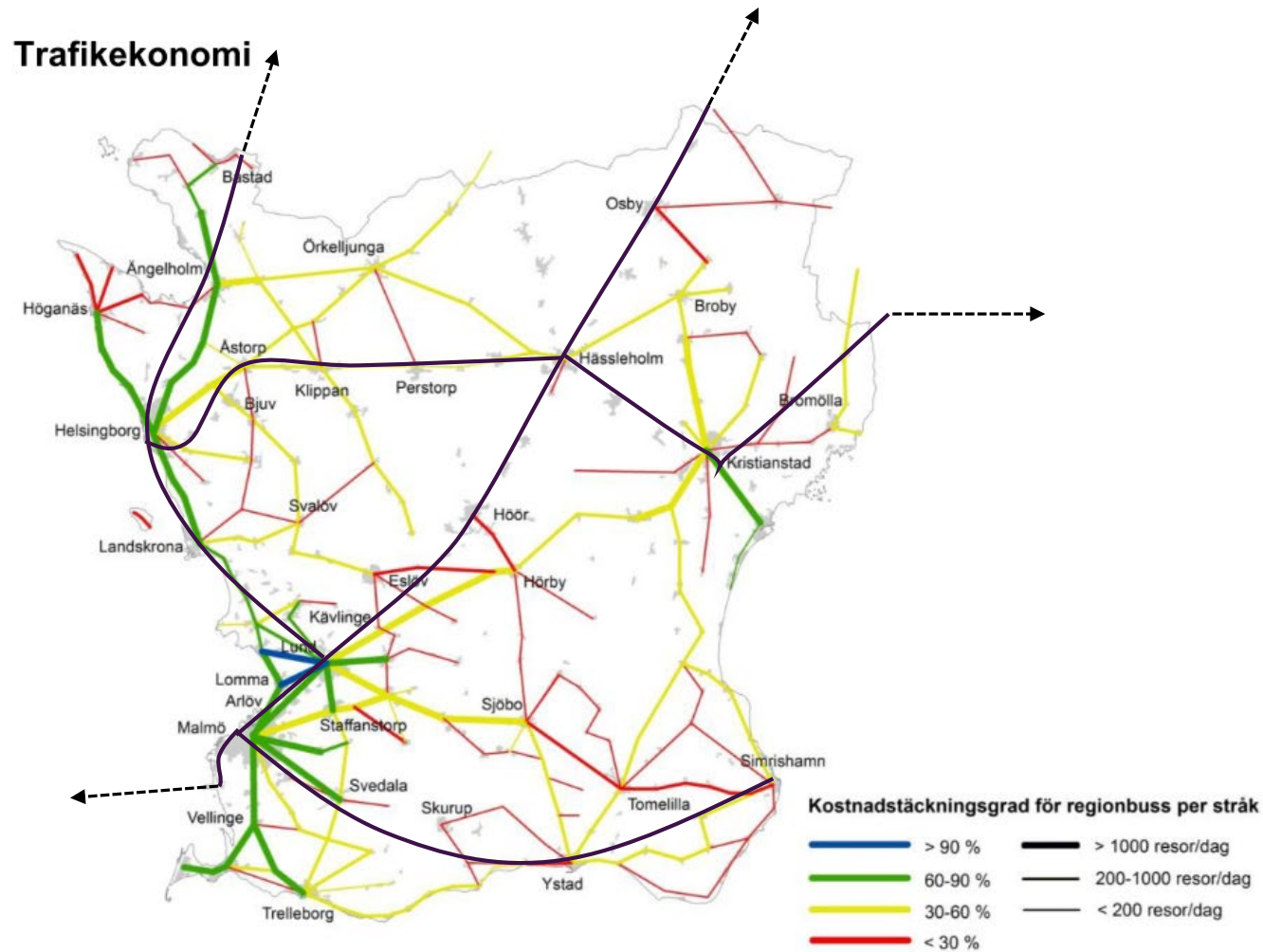
³Kompletterande linje är busstrafik som varken definieras som regional, delregional eller lokal linjetrafik



Genomsnittlig kostnadstäckningsgrad: 40%

Genomsnittlig kostnad/ timme: 1146 SEK / 733 DKK

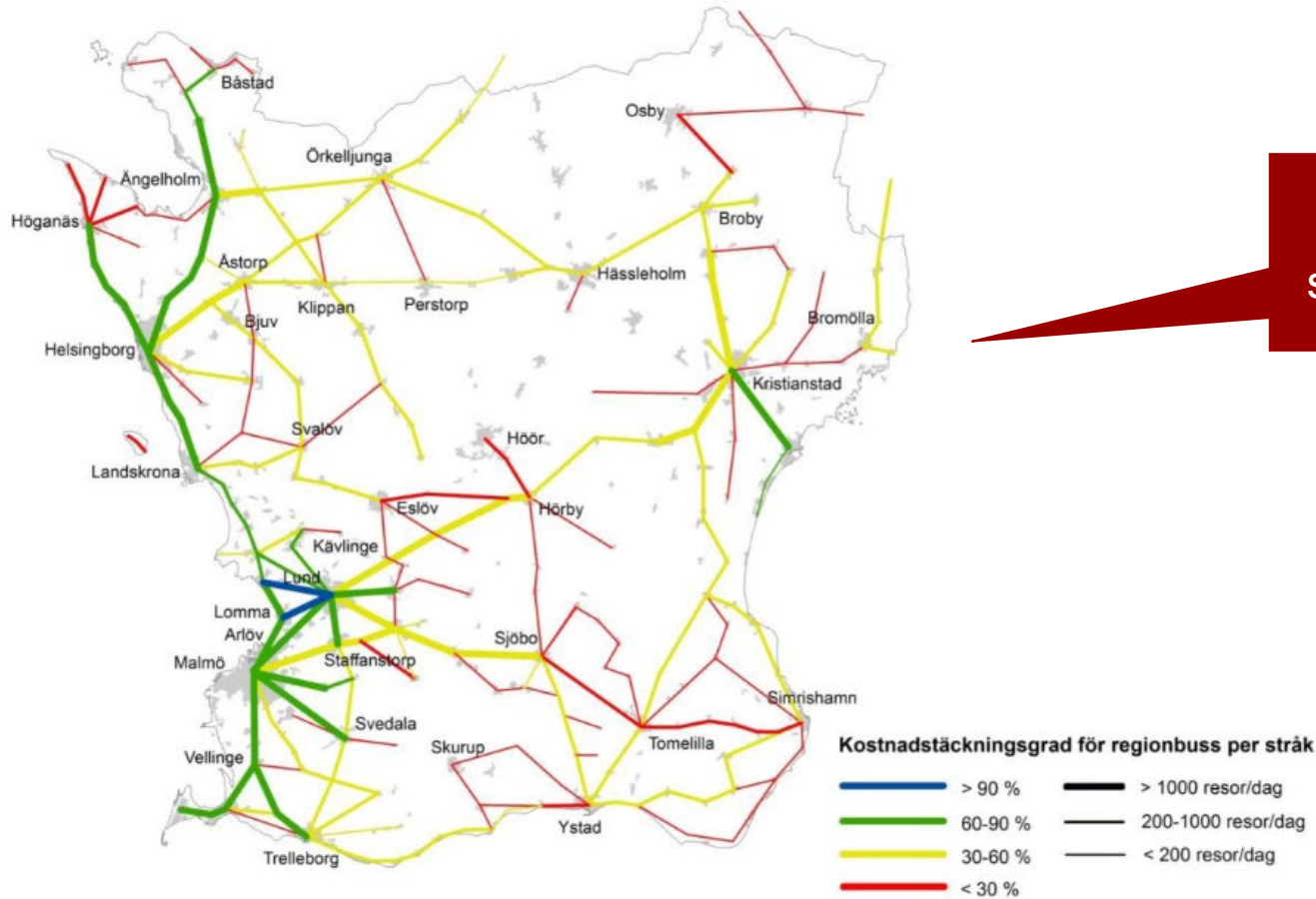
Regionbuss supplerer tognettet



Kostnadstäckningsgrad, regionbuss. Den redovisade kostnadstäckningsgraden visar biljettintäkterna i förhållande till Region Skånes (Skånetrafikens) entreprenadkostnader. Således saknas övergripande overheadkostnader.

Geografisk KTG regionbuss (2016) ^{*)}

Trafikekonomi



Mindre bysamfund støttes/subsideres relativt mere

*) Bemærk at der dertil er bybusser, der betjener byernes næroplande i de 10 største byer
 Malmö, Lund, Helsingborg, Landskrona, Kristianstad, Eslöv, Hälsleholm, Trelleborg, Ystad, Ångelholm

Kostnadstäckningsgrad, regionbuss. Den redovisade kostnadstäckningsgraden visar biljettintäkterna i förhållande till Region Skånes (Skånetrafikens) entreprenadkostnader. Således saknas övergripande overheadkostnader.

Rejsehjemmel og takster

Skåne/Sverige; Regional takstreform

- Særligt system for rejsehjemmel for Skåne (og hver anden Svensk region)
- Markant og effektiv regional takstreform
 - Simplere, flere passagerer, større provenu
- Markant liberalisering af takster for fjerntrafik med dynamisk prissætning
 - Mere kompliceret, mange flere passagerer, stor vækst i provenu

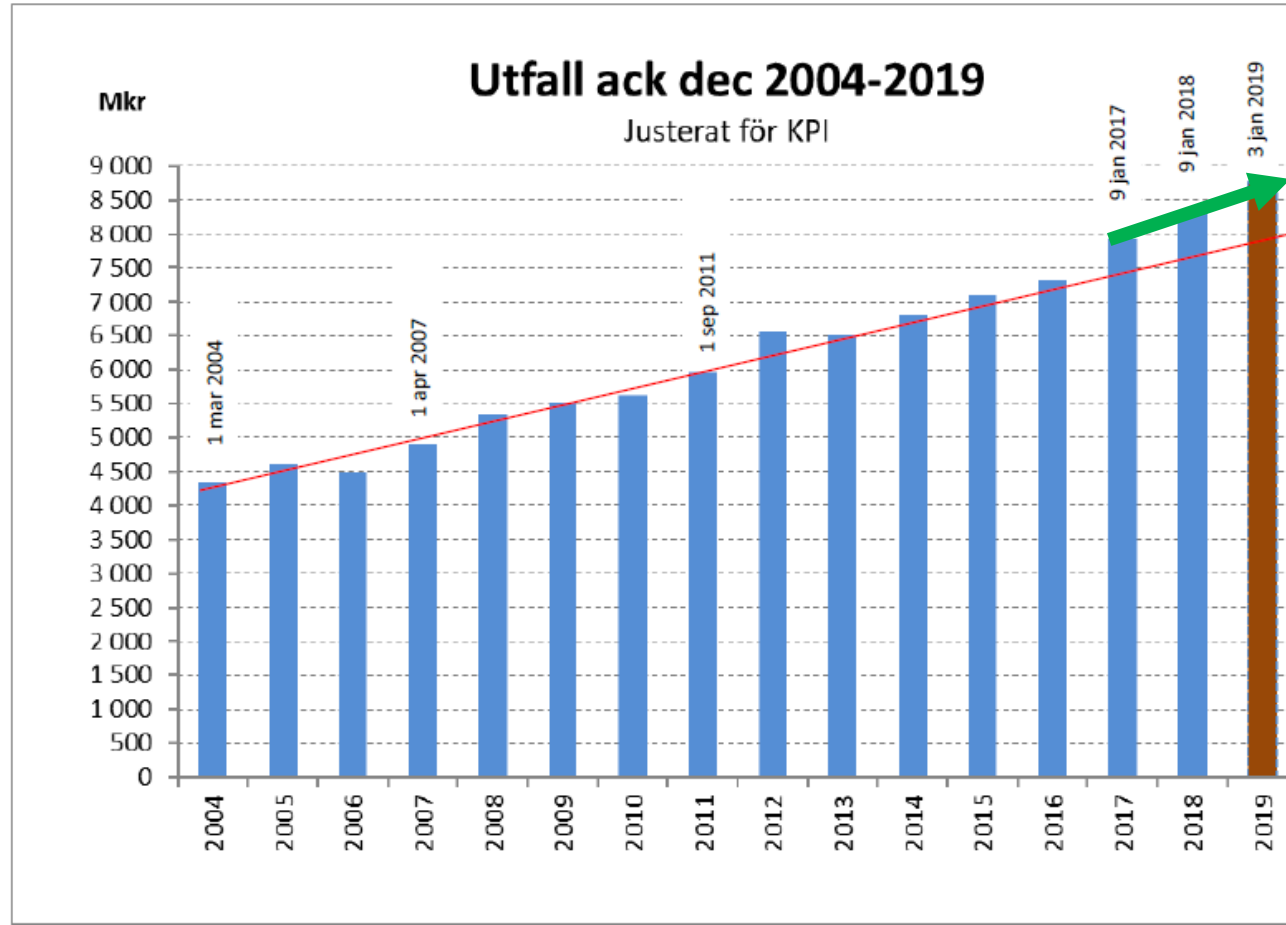
Danmark; Nationalt takts system og regulering

- Rejsekort gælder hele landet
- Ingen regionale takstreformer
 - Kompliceret, fald i passagertal, provenu under press
- Regulerede takster for fjerntrafik (dog Orange billetter)
 - Overskueligt, status quo, blot lille vækst i provenu

Ændring i indtægt, Stockholm

Inflation adjusted sales 2004-2019

Zone system change in January 2017



Sales increased more than expected

Number of trips increased

Customer satisfaction increased

Dates are where price changes were made, history of less frequent and bigger price changes has changed to yearly indexed.

Skånetrafikken - dynamiske zoner fra turstart



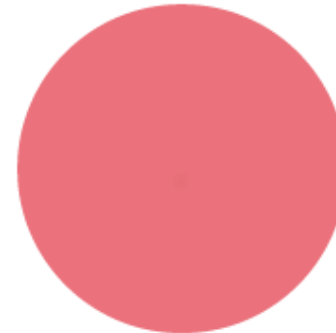
Från 202 till 3 zoner



Liten



Mellan



Stor

Hela Skåne

Skånetrafiken

**App share
86 % of total
sales**

Do It Yourself – dina personliga zoner!

The screenshots show the app's 'Välj hållplatser' (Select stops) screen with various zone options and their associated prices and passenger counts.

- 54€** 31 / 62 / 624 (Liten zon: Bjärred centrum, Lomma station)
- 67€** 48 / 96 / 779 (Liten zon inkl. stadszon: Bjärred centrum, Lund Fjellerondellen)
- 82€** 58 / 116 / 949 (Mellanzon: Bjärred centrum, Lund C, Malmö C)
- 113€** 117 / 234 / 1309 (Hela Skåne: Bjärred centrum, Lund C, Hässleholm C)

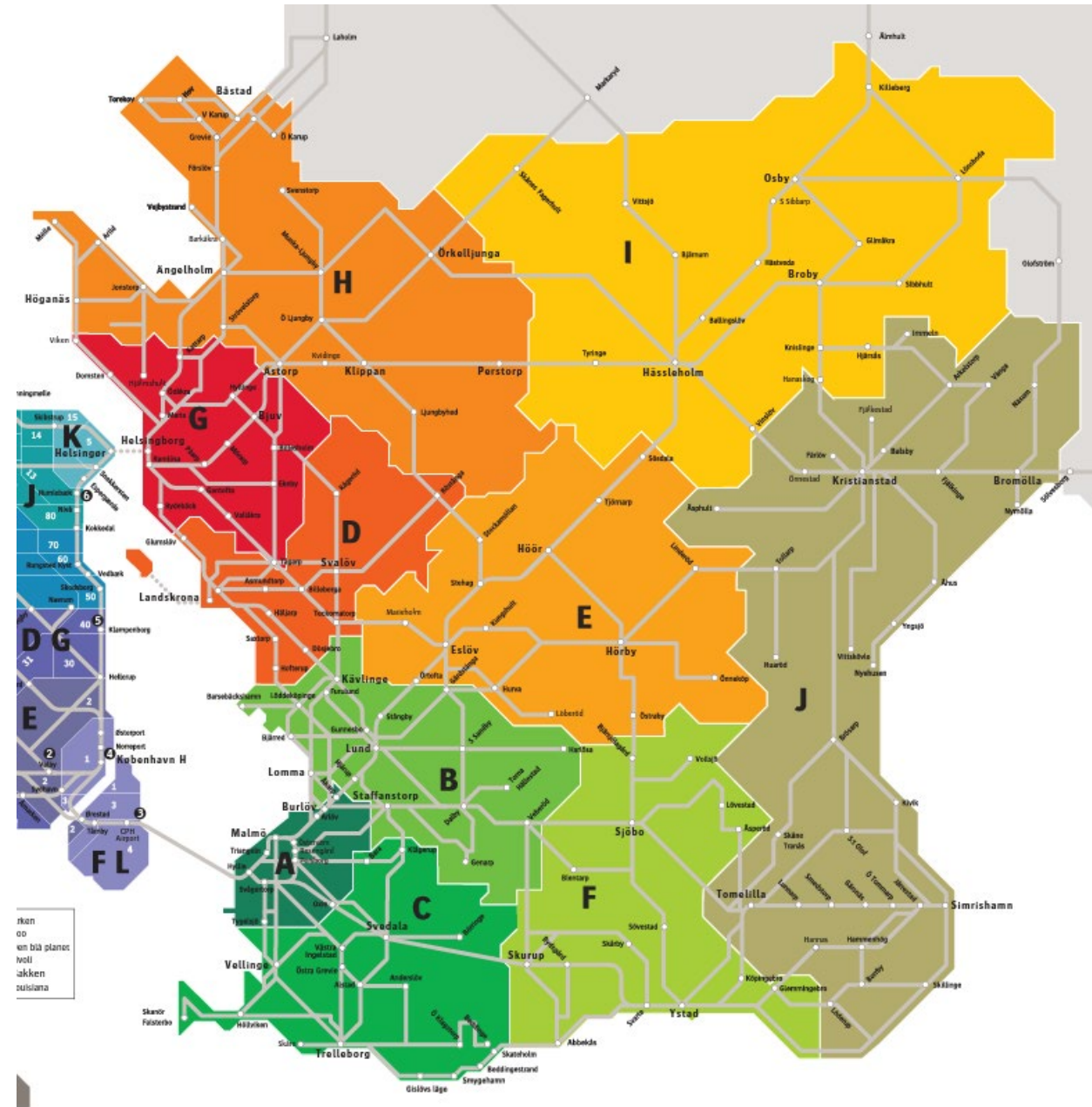
Takststruktur (3) – eksempel Skånetrafikken

- Skånetrafikken reducerede fra 202 til 3 zoner!
- Yderligere fritidsture gratis, hvis man køber en 24 time billet til en pendlertur
- 30 dages billet meget billigere

Rabatt-sats	Grupp
100%	Barn under 7 år
40%	Barn 7-19 år
25%	Student
25%	Tillsammans

Biljetter	Reslängd		
	Kort <i>8/18 km/ stadszon</i>	Mellan <i>35 km</i>	Hela Skåne
enkel	28:-	53:-	107:-
24 tim	56:-	106:-	214:-
30 dagar	569:- 469:- liten stad	869:-	1 199:-

Skånetrafikken er opdelt i 10 takstzoner for Øresundstrafikken!



Midttrafik er opdelt i 300 takstzoner!

- Meget kompliceret takstberegning!

Sådan finder du prisen:

Start i rød zone.

Find den rute, du skal følge for at nå til dit bestemmelsessted.

Se hvilke farvezoner, du skal igennem på din rute.

Læg mærke til, om du kommer igennem en farvezone undervejs på din rute, som er dyrere (længere væk) end den, du slutter din rejse i.

Find den dyreste farvezone på skemaet. Se derefter, hvor mange zoner, du skal købe billet til eller hvilket kort, du har brug for.

Som eksempel bruger vi en rejse mellem Trige (305) og Silkeborg (330) via Aarhus C (301). Startzonen er 305 (Trige), slutzonen er 330 (Silkeborg) og rejsen går via zone 301 (Aarhus). Silkeborg, som ligger 7 zoner fra Trige, er den zone der ligger længst væk på rejsen, da Aarhus kun ligger 3 zoner fra Trige. Du skal betale for 7 zoner.

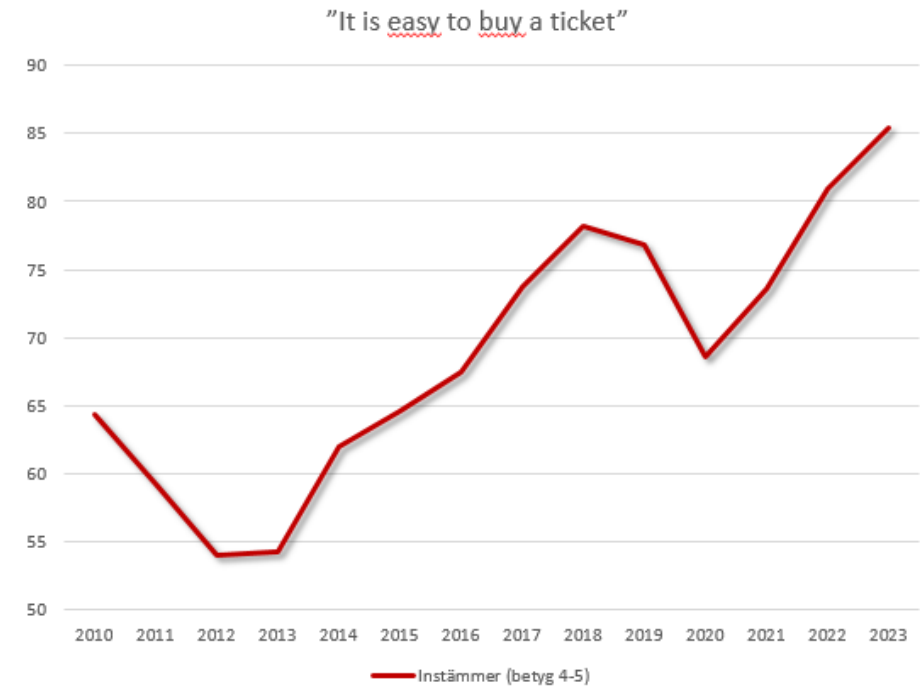
På hjemrejsen er startzonen er 330 (Silkeborg), slutzonen er 305 (Trige) og rejsen går igen via zone 301 (Aarhus). Rejser du fra Silkeborg til Trige, er Aarhus den zone, der ligger længst væk på rejsen – nemlig 9 zoner. Du skal betale for 9 zoner.

The screenshot shows the Midttrafik website's 'Kundeservice' page. The main heading is 'Zoneberegningsprincip'. Below it, there are sections for 'Zoneinddeling' and 'Zoneantal - som ringe i vandet'. A map of the region is shown, color-coded by fare zones. The text explains that the fare is based on the number of zones crossed, starting from the red zone. It provides an example of a journey from Trige (305) to Silkeborg (330) via Aarhus C (301), where the fare is calculated based on the number of zones crossed (7 zones).

Rejsehjemmel i Skånetrafikken

App share is
86 % of total sales

- I Danmark har man gjort app-billetter dyrere for at fastholde finansiering af Rejsekort A/S
- I Skåne foretrækker 86% af kunderne app-baserede løsninger, selvom der stadig er Rejsekort!!!



Skånetrafiken



App sales



Debit card



Tap to pay



Travel card



Ticket machine



Customer Service Centre



Ticketing Agent

Særlige bemærkninger om takstreformen I Skåne

- Den dynamiske opbygning af zoner i Appen gør, at man aldrig kommer til at betale dyrt for en kort rejse, der tilfældigvis passerer en zonegrænse. Det gør det muligt at have blot 3 prisniveauer
- En anden model er Stockholms, der blot har én stor zone, hvilket da muliggør mere traditionel rejsehjemmel også
- En mellemmodel kunne være som for Øresundstrafikken og som skitseret for Fyn i det følgende, hvor hver by med opland er én zone, mens regionale rejser mellem byer, derved kommer til at betale for flere zoner. Dette kan rummes inden for en traditionel zonemodel

Sammenligning Fyn

- De regionale takstzoner er vildt omfattende; 94 i alt
- Korte ture, der konkurrerer med cykel ret billige
- Lange, der konkurrerer med bil, meget dyre

Rejsekort personligt - Voksen				
Zoner	Pris pr. rejse			
	0-3	4-15	16-33	34-∞
1-2	22,00	19,80	16,50	13,20
3	30,50	27,45	22,88	18,30
4	40,60	36,54	30,45	24,36
5	50,80	45,72	38,10	30,48
6	60,90	54,81	45,68	36,54
7	71,10	63,99	53,33	42,66
8	81,20	73,08	60,90	48,72
9	91,40	82,26	68,55	54,84
10	101,50	91,35	76,13	60,90
11	111,70	100,53	83,78	67,02
12	121,80	109,62	91,35	73,08
13	132,00	118,80	99,00	79,20
14	142,10	127,89	106,58	85,26



Eksempel på simple zonestruktur

- 10 zoner i stedet for 94 (som Øresundstrafikken i Skåne)
- Betaling for 1, 2 eller 3+ zoner
 - Giver rabat for lange rejser
 - F.eks. Langeland-Odense, Middelfart til Nyborg, Svendborg-Middelfart
 - Typisk rejser, der har svært ved at konkurrere med bil (meget dyrere og langsommere kollektiv trafik end bil), så der er næppe stort tab i billetindtægt ved det – måske snarere flere ture



Oversat fra Skånetrafikken

Takster Fyn i dag (56 niveauer)

Rejsekort personligt - Voksen				
Zoner	Pris pr. rejse			
	0-3	4-15	16-33	34-∞
1-2	22,00	19,80	16,50	13,20
3	30,50	27,45	22,88	18,30
4	40,60	36,54	30,45	24,36
5	50,80	45,72	38,10	30,48
6	60,90	54,81	45,68	36,54
7	71,10	63,99	53,33	42,66
8	81,20	73,08	60,90	48,72
9	91,40	82,26	68,55	54,84
10	101,50	91,35	76,13	60,90
11	111,70	100,53	83,78	67,02
12	121,80	109,62	91,35	73,08
13	132,00	118,80	99,00	79,20
14	142,10	127,89	106,58	85,26

Oversat fra Skånetrafikken (9 niveauer)

	1 zone	2 zoner	Fyn
Enkelt	17	32	64
Døgn	34	64	129
Måned	341	521	719

Skaleret op til dansk niveau

	1 zone	2 zoner	Fyn
Enkelt	22	41	83
Døgn	43	82	167
Måned	442	675	931

Eksempel på mekanismer

- Korte ture lidt billigere end Rejsekort I dag, men dyrere end særbilletter for letbane m.v.
- Døgnrabat, men dog lidt dyrere end 2xenkeltbillet
- Fyn er mindre end Skåne så forslag om lavere progression i pris end Skåne
- Meget kraftig rabat på månedskort (som Skåne), attraktivt at udvide til hele Fyn

	1 zone	2 zoner	Fyn
Enkelt	20	40	60
Døgn	50	100	150
Måned	500	1000	1500

Opsummering, anbefalinger

- Da bedre service (højere frekvens, hurtigere rejsetid) ofte virker mere effektivt end lavere takster, kan sågar gennemsnitligt højere takster være en fordel, såfremt de benyttes til at forbedre produktet!
- Enkeltzoner for alle byområder
 - Hovedstadsområdet, Aarhus Regionen, hele bykommuner f.eks. Kolding, Odense, Esbjerg
 - Simpel og/eller fleksibel betaling
 - Evt. rabat uden for myldretiden, eller døgnbillet
- Mindre progression for lange ture, turlængder snarere end zoner (som Skåne-app'en)
- Kraftig rabat for måneds eller årskort for by eller region
 - Enkelthed, fritidsture betales via pendling, større geografi end pendling
- Gruppe rabat for små grupper (familier)

Mulige ændringer af den danske organisering

Hvad forklarer Skånetrafikkens succes?

- Simplere organisering med entydigt ansvar for koordineret planlægning af al regional og lokal kollektiv trafik, både bus, bane og letbane
- Stambusnet, giver mere effektiv drift og flere passagerer
- Større kontrakter, mere effektive udbud med forhandling giver lavere omkostninger
- Takstreform forbedrer konkurrenceevnen
- Historisk set har åbningen af Øresundsbron, etableringen af Citytunnelen samt øget kapacitet på Malmö centralstation (gennemkørende spor fra Citytunnelen i stedet for sæk banegård, samt flere perronspor) medvirket til væksten med Øresundstog. Der har dog også i samme periode været store danske anlægsinvesteringer som Kh-Rg banen, metroudbygninger, letbaner i Aarhus og Odense, og Øresundsbanen har også givet vækst på den danske side.
- Der er lokale og regionale danske eksempler på samme effekt af samme type tiltag
 - Forskellen er at i Skåne gøres det mere konsekvent og koordineret for en hel Region, for al kollektiv trafik

Lokal og regional bustrafik

- Det entydige ansvar i Skånetrafikken og målstyring frem for detailstyring virker som en del af forklaringen af successen, dele af den danske kollektive trafik har også med succes målstyring f.eks. Region Syddanmark i relation til regionale busruter
- Skånetrafikken har succes med mere åbne store udbud af bustrafik (ikke faste køreplaner, men mål for betjening f.eks. Frekvens og linjer). De regioner i Danmark, der har mange operatører/små kontrakter, har som regel større operatøromkostninger per køreplanstime end Regioner med færre operatører/store kontrakter
- Skånetrafikken har en regional basisfinansiering, men budget afhænger også i høj grad af passagerindtægter
- Alle danske trafikelskaber opnår også for specifikke kommuner og regioner best-practice. Men den danske afhængighed af kommunale budgetter og forhandling med kommuner og regioner derom tvinger trafikelskaberne væk fra best-practice i nogle tilfælde. Dette giver lavere markedsandel og lavere selvfinansieringsgrad, og dermed tvinges trafikelskaberne også ind i et regime, hvor de er mere afhængige af tilskud (kunderne er politikere) snarere end passagerindtægter (kunderne er passagerer)
- Organisatorisk og finansiel skelnen mellem bybusser/kommunale busser, fælleskommunale busser og regionale busser – samt i nogle tilfælde rutelagte regionale uddannelsesbusser og kommunale skolebusser - giver ofte en suboptimal planlægning i Danmark, som undgås med finansieringsmodellen i Skåne
- Det kommunale budgetansvar i Danmark burde gøre det lettere at prioritere busfremkommelighed (kommunen oppebærer omkostningerne, men får også gevinsten i form af lavere driftsomkostninger og større passagerindtægter). Dette er også tilfældet i nogle byer, men langt fra alle steder, bl.a. grundet indtægtsfordelingsmodellen hvor nogle af indtægterne og besparelserne tilgår regionale ruter og indtægter fra flere passagerer delvist togtrafikken.
- Det er lidt et paradoks, at Skånetrafikken er lykkedes med det i de større byer i Skåne via partnerskaber og forhandling uden direkte økonomiske incitamenter for kommunerne. I en del tilfælde er der imidlertid relativ omfattende statslig medfinansiering, som gør at de Skånske kommuner i mange tilfælde kun behøver at betale en relativ lille andel – i nogle tilfælde slet ikke noget – til busfremkommelighedsprojekter
- Både Skånetrafikken og de danske Selskaber har politiske bestyrelser (og repræsentantskaber).

Anbefalinger vedr. lokal og regional bustrafik

- Det entydige ansvar i Skånetrafikken og målstyring frem for detailstyring virker som en del af forklaringen af successen
- Umiddelbart virker det som om der ikke er behov for omorganisering af trafikskaberne som sådan, men snarere deres finansiering (regional) og styring (mål frem for detail)
- Reducér antal operatører og kommunale lokale særkrav til drift og kontrakter, foretag større, geografisk sammenhængene og mere åbne udbud i forhold til køreplanlægning
- Overvej målkrav, f.eks. For betjening af Landsbyer over en vis størrelse, for at få et mere homogent serviceniveau i landet
- Gennemfør konsekvent stambusstrategi i byer (færre, hurtigere, mere direkte linjer, hvorved der kan opnås højere frekvens og flere passagerer for samme driftstilskud). Ret regionale buslinjer ud efter samme princip
- Undgå opsplitting mellem regionale uddannelsesruter og andre regionale ruter, og samtænk i højere grad skolebusser med kommunal rutebunden bustrafik om muligt
- Erstat fladedækning med samkørsel suppleret med telebusser/behovstyret transport, fremfor lavfrekvente dyre rutebusser, og brug pengene til et bedre produkt, der hvor behovet er
- En professionalisering af trafikskaberens bestyrelser virker som en fordel, om end det er ud fra erfaringer fra andre dele af transportsektoren, idet Skånetrafikken også har politisk ledelse

Anbefalinger vedr. jernbanetrafik

- Danske lokaltog, der har ansvar for togdrift, vedligeholdelse af infrastrukturen og hvor økonomien afhænger direkte af billetindtægter, synes at være en effektiv organisering i forhold til punktlighed, passagertilfredshed, samlet optimering og driftsomkostninger. Noget lignende er tilfældet for letbanerne i Aarhus og Odense, samt metroen i København, hvor selskabet har det overordnede ansvar – men i disse tilfælde med outsourcet drift.
- I Skåne er Skånetrafikken også ansvarlig for lokal/regionaltog, men på Statens Infrastruktur der vedligeholdes af Trafikverket. Det svarer lidt (i mindre skala) til organiseringen i Nordjylland, hvor Nordjyske jernbaner med succes også kører på den statslige infrastruktur
- Man kunne måske forestille sig at regioner/loktog/regionale trafiksselskaber på samme vis overtager planlægning og udbud af den regionale og lokale togtrafik på Statens banenet
- Baner der ikke betjener national trafik kunne evt. også helt overgå til Regionerne, så ansvar og ejerskab for infrastruktur (baner og stationer) og togdrift er samlet
- Fjerntrafik kunne liberaliseres efter Svensk model, med frihed for operatørerne til køreplanlægning og dynamisk prisfastlæggelse
- I Hovedstadsområdet kunne S-banen med reference til paraplyorganisationen være eget selskab med ansvar for både infrastruktur og drift (som Metroen)
- Ejerskab til stationer kunne være mere entydigt, f.eks. Forankret i et stationsudviklingselskab som i Norge for de statslige baner, og for lokalt ejede baner forankret i de regionale trafiksselskaber

Takstreform

- Bl.a. Svenske erfaringer viser den positive effekt af en takstreform
- Skånetrafikkens takstreform virker hensigtsmæssig også for danske regioner.
- Da bedre service (højere frekvens, hurtigere rejsetid) kan virke mere effektivt end lavere takster, kan sågar gennemsnitligt højere takster være en fordel, såfremt de benyttes til at forbedre produktet
- Grundet indtægtsfordelingsmodellen mellem de mange forskellige selskaber og aktører i Danmark er det grundet uenighed og økonomisk forskydning af indtægt vanskeligt at gennemføre en takstreform. Omorganiseres den kollektive trafik derimod til regionale selskaber med en paraplyfunktion og entydigt ansvar, vil en takstreform her være lettere, da den ikke skal forhandles mellem forskellige organisationer

Kilder og tak til

- Skånetrafikken for materiale modtaget på besøg 31/1-2024 og 9/4-2024, og mulighed for at benytte dette i præsentationen
- Anders Wretstrand, Skånetrafikken, for diverse kommentarer og materiale
- Danske Regioner for finansiering af benchmark studie samt levering af nøgletal for trafikselskaber. Morten Brønnun Andersen og Mathe Rosenkvist Andersen fra Danske Regioner for faglig sparring
- Hjalmar Christiansen, DTU, for levering af diverse nøgletal og rapport fra Transportvaneundersøgelsen
- EU-projektet EASIER under JPI Europe programmet for finansiering af bagvedliggende forskning