

Til

Dokumentnummer
1923708

Dato
08 10 2024

Kopi til

Sagsbehandler
EST

Direkte
+45 36 13 16 10

CVR nr: 29 89 65 69
EAN nr: 5798000016798

Bilag 2. Bemærkninger til DTU-rapport om Region Skånes kollektive transport

DTU Management og Svenske VTI har for Danske Regioner udarbejdet en rapport ” ”Region Skånes tiltag for styrkelse af den kollektive transport”, offentliggjort 3. oktober 2024.

Dette notat indeholder Movias administrations bemærkninger til rapporten, herunder særligt rapportens sammenligninger med bustrafikken i Movias område. Udkast til dette notat har været forelagt rapportens hovedforfatter, professor Otto Anker Nielsen, til kommentering. Faktuelle justeringer er indarbejdet og hans bemærkninger er tilføjet som slutnoter de relevante steder i teksten.

Hovedpointerne i DTU-rapporten med administrations vurdering fremgår af oversigten nedenfor:

Emne	DTU-rapportens vurdering:	Movias administrations bemærkninger:
Operatøromkostninger	<p>Et stambusnet med høj frekvens og rejsehastighed øger effektiviteten af busnettet</p> <p>Operatørudgifterne til busser i Danmark kunne reduceres med 23 pct., hvis alle kommuner og regionerne fulgte best practise</p> <p>Generelt stigende operatørudgifter per køreplanstime i Danmark</p>	<p>Enig i effekten af stambusnet, der er gennemført i Movias område med A-busnettet fra 2002.</p> <p>DTU-rapportens analyser giver ikke dækning for denne konklusion. Timepriserne afhænger i meget høj grad af lokale forhold, og ikke alene tilrettelæggelsen af ruter, udbud og drift. ⁱ</p> <p>Målt i faste priser ligger timeprisen stabilt på ca. 800 kr/time i Movias områdeⁱⁱ</p>
Markedsandel	<p>Den højere markedsandel for kollektiv transport i Skåne skyldes takstsystem, bedre driftsintegration af og med tognettet</p>	<p>DTU-rapporten giver ikke grundlag for denne konklusion i Movias område. Forskellen på markedsandel kan primært begrundes i en væsentligt højere andel af cykel og gang i Region Ho-</p>

Emne	DTU-rapportens vurdering:	Movias administrations bemærkninger:
		vedstaden end i Region Skåne ⁱⁱⁱ
Fællesomkostninger	Fællesomkostningerne i Movia ligger over benchmark for danske trafikskaber for fællesomkostninger pr bustime På grundlag af en sammenligning med Skåne nævnes at mindre kompleks organisering muligvis sikrer lavere fællesomkostninger	En sammenligning af fællesudgifter pr bustime ikke kan stå alene, fordi fællesomkostningerne er mere afhængige af antal passagerer end af antal busser. På forespørgsel har Skånetrafiken oplyst, at deres fællesudgifter udgør 18 pct. af deres samlede udgifter. For Movia er det tilsvarende tal 11 pct. ^{iv}
Takster og takstsystemer	En reform af taksterne i Skåne i 2019 har givet flere passagerer ^v 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.	På forespørgsel oplyser Skånetrafiken, at de ikke ser et højere passagertal som følge af takstreformen. Det er ikke korrekt. Der er gennemført store regionale takstreformer i Movias område i 2017 (Takst Sjælland ^{vi}) og vest for Storebælt i 2018 (Takst Vest). Hertil kommer reformen af pensionistrabatterne i Takst Sjælland i 2021. Alle trafikvirksomheder - trafikskaberne, DSB, Metroselskabet og Go-Collective - har desuden i fællesskab i 2022 udarbejdet oplæg til en reform af ungdomsrabatterne i hele Danmark.

De enkelte elementer uddybes nedenfor.

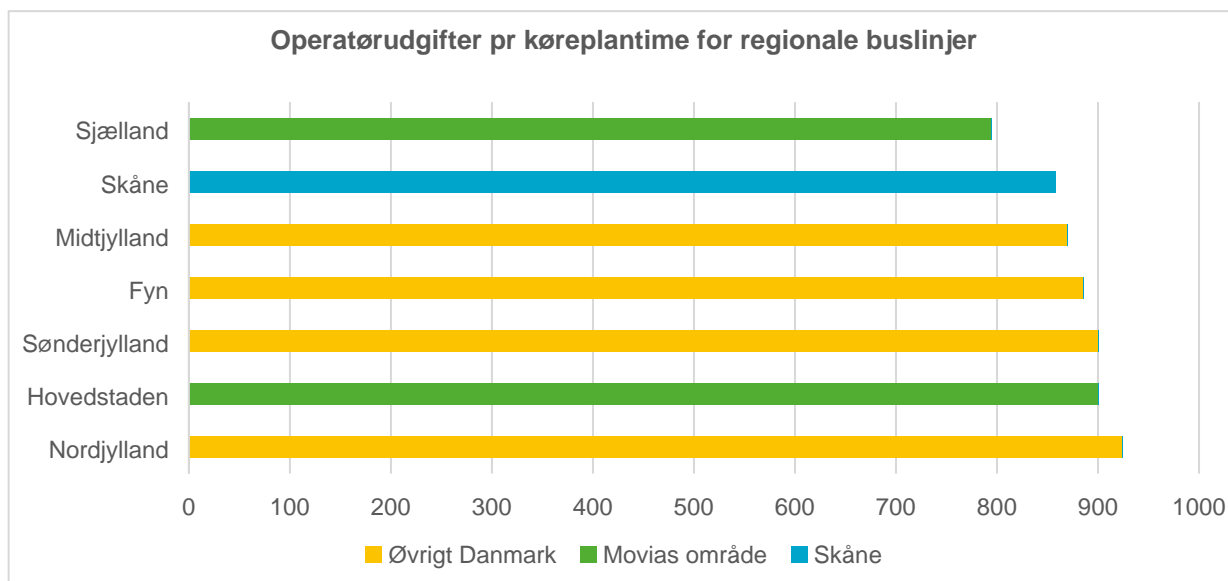
Operatørudgifter

I rapporten sammenlignes prisen pr køreplantage i bus mellem Skånetrafiken og de danske trafikskaber, hhv. for regionale busser og i en række bykommuner. For de regionale busser er der i præsentationen nedenstående figur 1, når der er søgt taget hensyn til forskellige lønniveauer i Danmark og Sverige:

Movias administrationen vurderer, at det er endog særdeles vanskeligt at gennemføre en sammenligning af operatørudgifterne pr time på tværs af lande og trafikskaber, fordi udgifterne er stærkt afhængige af lokale forhold. F.eks. er det afgørende for økonomien, at der er så lidt spildtid som muligt i form af ophold ved endestationer, hvilket kræver effektive køreplaner med fokus på busomløb. Det er også vigtigt at minimere tomkørsel til og fra garage, hvilket igen påvirkes af placeringen af garageanlæggene og trængslen på vejene. Desuden skal der være konsistens i forhold til hvordan pauser og ophold mv. indgår i beregningen af timetallet. ^{vii}

Størrelsen på busserne og andelen af elbusser har også betydning, ligesom i hvor høj grad busserne kan

udnyttes (antal driftstimer pr uge), og den tidsmæssige placering af driften i forhold til aften, nat- og weekendtillæg har betydning, herunder i hvor høj grad, der er øget (og dyrere) drift i myldretiden. Samtidig har det også betydning, om det er operatøren eller trafikskabet, der har ansvaret for at stille garageanlæg og opladningsfaciliteter til elbusser til rådighed. Movias administrationen har ikke haft adgang til de bagvedlig-



Figur 1 Operatørudgifter pr køreplantage for regionale buslinjer, data fra DTU-rapporten

gende data, som DTU har gjort brug af, til sammenligningen med Skånetrafiken om disse elementer. ^{viii}

Et eksempel er opgørelsen af timeprisen for regionale busser i figur 1 ovenfor. Forskellen på niveauet for hovedstaden og Sjælland forklares i DTU-rapporten med, at Movia og Region Sjælland har rettet busnettet ud med hurtige busser med højere frekvens. Men Movia har fastlagt busnettet i samarbejde med Region Hovedstaden efter samme koncept som i Region Sjælland, ligesom busserne udbydes og drives efter samme principper på tværs af regionerne.

Til gengæld er der lokale forskelle, der nok i højere grad er forklarende for prisforskellene: I hovedstadsområdet er der flere passagerer, hvorfor mange regionale busser er større og derfor dyrere end på Sjælland. Region Hovedstaden har også været hurtigere til at indfase elbusser – til en merpris, og udgiften til garageanlæg må også skønnes at være større i den tætte by. Men disse elementer indgår ikke i DTUs rapport.

DTU-rapporten gennemgår også selvfinansieringsgraden (andelen af udgifterne, der finansieres af passagerindtægter) for de enkelte geografiske områder. Passagerindtægterne er stærkt afhængige af det lokale passagerunderlag, men også takstniveau, omkostningsniveau og andelen af rejsende, der kombinerer bus og tog. I Movias område er der, særligt i hovedstadsområdet, et stærkt net af jernbane-, metro og buslinjer, hvorfor der er en forholdsvis høj andel af kombinerede rejser. Når billetindtægten skal deles mellem flere trafikvirksomheder, giver det en lavere selvfinansieringsgrad.

På forespørgsel har Skånetrafiken oplyst, at de over årene har haft en realvækst i deres takstindtægter pr rejse for at kunne fastholde selvfinansieringsgraden på højt niveau. Derimod må trafikskaberne i Danmark kun hæve taksterne med den faktiske pris- og lønudvikling, som fastsættes i de årlige statslige takststigningslofter. ^{ix}

Betydningen af et strategisk net

På baggrund af en analyse af den kollektive transport i Odense argumenteres i DTU rapporten for, at et stambusnet (strategisk net) med høj frekvens og rejsehastighed på prioriterede linjer har en højere effektivitet end et fladedækkende net, med mange linjer med lav frekvens.

Movias administration er enig i denne analyse. I Danmark blev det første stambusnet etableret i hovedstadsområdet i 2002-2003 med indførelse af A-busserne i forbindelse med åbningen af de første etaper af metroen. A-buskonceptet er siden i samarbejde mellem kommuner og Movia udbredt til en række byer i Movias område, men også vest for Storebælt. DTUs rapport viser, at når der korrigeres for lønforskellen, er stambusnettene i København, Aarhus og Aalborg mindst lige så effektive som i Skåne.^x

Markedsandelen for kollektiv transport

DTU-rapporten redegør for, at bus og tog har en større andel af det samlede antal rejser i Skåne end i Danmark. Der gennemføres ikke en analyse af årsagerne, men det nævnes, at det skyldes "takstsystem, bedre driftsintegration af og med toget".

Movia vurderer, at en anden og mere nærliggende forklaring på forskellen til hovedstadsområdet er, som det også fremgår af DTU-rapporten, at mens kun hver fjerde rejse i Region Skåne sker på cykel eller til fods, gælder det hver anden rejse i Region Hovedstaden. For mange rejsende i Region Hovedstaden er alternativet til bussen ikke en bil, men cykel eller gang. Effekten kan ses i de fyldte Movia-busser, når det regner.

Når mange går eller cykler, er der naturligt færre, der tager bus og tog. DTU-rapporten viser, at den samlede markedsandel i antal ture for cykel, gang og kollektiv transport er væsentligt større i Region Hovedstaden end i Region Skåne^{xi}. Der er ikke data i DTU-rapporten for Region Sjælland.

Udvikling i togtrafikken

Skånetrafikken har haft en meget stærk vækst i togtrafikken, hvor passagertallet er næsten femdoblet siden 1999. DTU-rapporten opsummerer, at "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." I DTU-rapporten står også, at "åbningen af Øresundsbron, etableringen af Citytunnelen samt øget kapacitet på Malmö centralstation (gennemkørende spor fra Citytunnelen i stedet for sæk banegård, samt flere perronspor) [har] medvirket til væksten".

Movias administration hælder mest til den anden forklaring om, at væksten er båret af stærke forbedringer af jernbanesystemet. Eksempelvis steg passagertallet i Skånetrafikens tog med godt 60 pct på to år forbindelse med åbningen af Øresundsbron i år 2000.^{xii}

Sammenligning af driftsomkostninger

DTU-rapporten konkluderer følgende om baggrunden for lavere driftsomkostninger i Skåne:

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

Movia er enig i, at lønforskel er en væsentlig forklarende faktor, både på forskellen mellem Danmark og

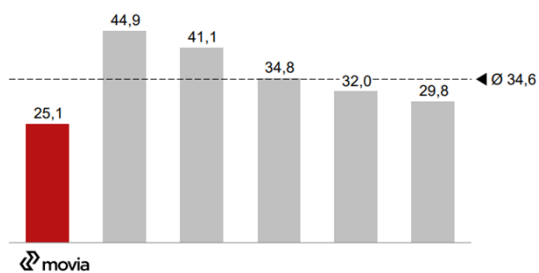
Sverige, og mellem hovedstadsområdet og resten af Danmark, idet der er en anden og dyrere chaufførenskomst i hovedstadsområdet. Movia deler også vurderingen af, at et effektivt strategisk net er afgørende for produktiviteten i busnettet.

Der er heller ingen tvivl om, at rammerne for udbud og kontrakter er væsentlige. Movia har gennem mange år arbejdet med at effektivisere kontrakterne, så operatørerne får det bedst mulige grundlag for at byde med konkurrencedygtige priser. Det er over de sidste 15 år lykkedes at holde prisen pr køreplantage stabilt på ca. 800 kr/time (2023-priser), på trods af stigende realløn for buschauffører og stigende krav til materiel, senest indførelse af elbusser. Men Movia har ikke tilstrækkelig indsigt i kontraktforholdene i Skånetrafiken til at vurdere, om der er forskelle.

På det foreliggende grundlag kan Movias administration ikke se, at der er grundlag for DTU-rapportens konklusion om, at by- og regionalbusdriften skulle være væsentligt dyrere i Movias område end i Malmø. Tværtimod har tidligere – og mere grundige – analyser, som konsulenthuset Civity i 2017 har udført for Movia, jf. bilag 3, vist, at både Movias regionalbusdrift og bybusdrift ligger blandt de billigste i Europa og busdriften ligger lavt, sammenlignet med andre europæiske regioner og byer, jf. figurerne nedenfor.

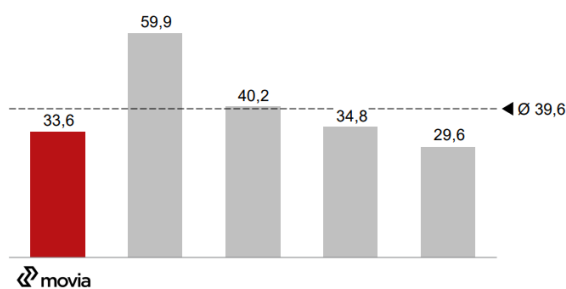
Movia's cost rate for regional busses is exceptionally low in its peer group

€ Price of service / Cost rate
in DKK per revenue-earning km¹



Total cost for inner city bus services are below European peer average

€ Price of transport service / Total cost rate
in DKK per revenue-earning km¹



Samtidig har en forskningsanalyse fra K2 (det svenske nationale videnscenter for kollektive transport) og VTI (det svenske nationale vej- og transportforskningsinstitut) af det svenske kontraktgrundlag med højere grad af fleksibilitet i kontraktgrundlaget konkluderet, at det ikke har ført til øget passagerantal (Kilde: <https://doi.org/10.1016/j.tra.2020.03.003>)

Organisering og fællesudgifter

På den organisatoriske side er en væsentlig forskel, at det i Skåne alene er regionen, der er trafikbestiller. Det indebærer en forenklet trafikbestilling – men til gengæld betyder den kombinerede regionale og kommunale trafikbestilling i Movias område, at den kollektive transport i høj grad også er en del af den kommunale planlægning, at lokalkendskabet i kommunerne kan indgå i planlægningsgrundlaget, og at det ofte er nemmere at få lydhørhed for busfremkommelighedstiltag på kommunernes veje, når kommunen får del af gevinsten ved forbedringerne.

Hovedparten af trafikselskabernes omkostninger går til at betale de operatører, der på kontrakt kører bus-, bane- og flextrafik. Men herudover har selskaberne også omkostningerne til billetsystemer og kundeservice, kontrahering- og driftsopfølgning samt administration. Ifølge DTU-rapporten skelnes i Skånetrafiken ikke er mellem fællesomkostninger og leverandøromkostninger. Movias administration har forespurgt Skånetrafiken, der oplyser, at en nærmere opdeling af omkostningerne kan findes i Region Skånes årlige budget-

ter. Ud fra dette har Skånetrafiken 18 pct i fællesomkostninger mod 11 pct i Movia. ^{xiii}

DTU-rapporten sammenligner fællesomkostningerne mellem de danske trafikelskaber, med et benchmark opgjort pr køreplantime. Movias vurdering er at denne opgørelse bør suppleres med en opgørelse af omkostninger pr passager. For i Movia er hovedparten af fællesomkostningerne (51 pct.) afhængigt af antallet af passagerer, mens en fjerdedel (26 pct.) er afhængig af antallet bustimer. F.eks. er den største enkeltpost på Movias budget for fællesomkostninger betaling til Rejsekort & Rejseplan A/S, hvor betalingen afhænger af indtægter og antal rejser – og ikke antal busser. Hvis der havde været taget højde for det ville det sandsynligvis have påvirket DTU-rapportens konklusion om, hvad der er best practice. En analogi kunne være at sammenligne udgifter til skolevæsenet ved at sammenligne udgifter pr skole, uanset skolernes elevtal, og uden også at sammenligne udgift pr elev.^{xiv}

Takstsystemer i Danmark og Sverige

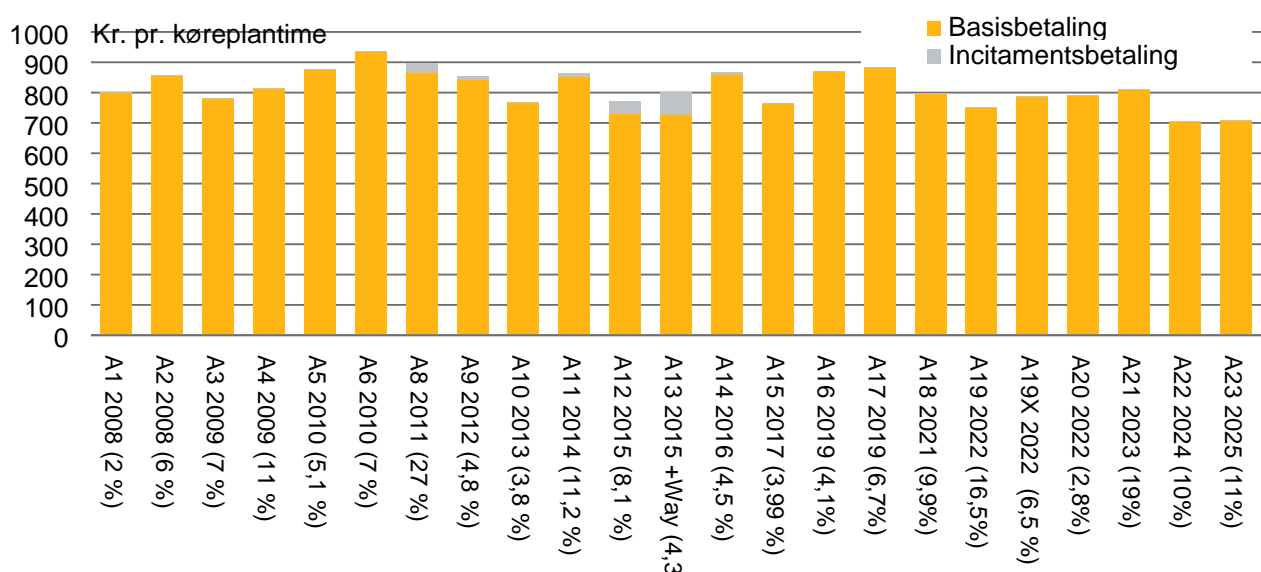
Endelig har DTU-rapporten en gennemgang af takstsystemet i Skåne og et forslag til, hvordan principperne fra Skånes takstreform i 2019 kunne indføres i Danmark. Der redegøres fra DTUs side for, at reformen i Skåne har gjort takstsystemet simplere, og øget passagertallet og provenuet. Det fremgår desværre ikke i rapporten, hvad denne vurdering bygger på.

Passagertallet i Skånetrafiken var i 2023 lavere end i 2019, da det nye takstsystem blev indført, grundet covid-19. På forespørgsel har Skånetrafiken oplyst, at de ikke selv ser en passagervækst som følge af det nye takstsystem.

Prisniveau for tilskud og udgifter

DTU-rapporten gennemgår den udvikling, Skånetrafiken har været igennem de første to årtier af dette årtusinde og konkluderer, at det offentlige tilskud er seksdoblet fra 2000 til 2019. Men opgørelsen fra Skåne er i årets priser, og tager derfor ikke hensyn til inflationen i perioden. Når det indregnes, er tilskuddet steget til godt det firdobbelte, hvilket fortsat er en væsentlig stigning.

Senere i DTU-rapporten konkluderes på baggrund af trafikelskabernes budget- og regnskabstal, at der er stigende udgifter pr køreplantime i Danmark i perioden 2019 – 2024. Men både budgetter og regnskaber opgøres i årets priser, og som bekendt har der de sidste år være en markant inflation. Ændringen skyldes dyrere priser på især energi og høje lønstigninger i de indgåede overenskomster. En mere korrekt sammenligning fås ved at se på prisniveauerne i de kontrakter, Movia årligt indgår med busoperatørerne, og som tidligere nævnt ligger de nogenlunde stabilt på 800 kr/time i 2023-priser, jf. figur 2 nedenfor.^{xv}



Figur 2 Udvikling i timepris for Movia siden 2008, alle priser er februar 2024 prisniveau, A1 til A5 er med cross border leasing

Kommentarer fra Otto Anker Nielsen, evt. suppleret med bemærkninger fra Movias administration:

ⁱ OAN: Nu skriver vi jo også på den slide, at det er svært at opnå dette i kommuner med begrænset potenti-ale for Kollektiv trafik. Men når man ser på tværs af alle kommuner, så er der dog stor forskel på sammen-lignelige kommuner af samme type, som jo ofte afhænger af lokale særkrav. Særligt i Region Midtjylland.

ⁱⁱ OAN: Movia er jo faktisk også best practice linjen både i 2019 og 2024, og figuren nævner også at der er regionale forskelle.

ⁱⁱⁱ OAN: Nu har vi jo primært sammenlignet Region Skåne med Region Midtjylland, da netop Hovedstads-området mere burde sammenlignes f.eks. med Oslo eller Stockholm. Men den højere andel af cykel og gang er vel også et resultat af konkurrencefladen til kollektiv trafik, f.eks. det famøse metrotillæg i Køben-havn?

København og Frederiksberg har lavere andel kollektiv trafik og højere andel cykling end Malmö og Lund. Det er i sig selv tankevækkende, givet at centralkommunerne har en effektiv metro, der burde give en høje-re markedsandel, så det synes jeg måske til en vis grad bekræfter konklusionen. Zoomer man ud så har Helsingør, Roskilde, Næstved, Ringsted og Holbæk lavere andel af både cykling og kollektiv trafik end Malmö og Lund, mens billedet er lidt mixed for de andre byer.

Movia: Forskellen på omfanget af gang og cykling er en væsentlig forklaringsvariabel, når Region Skåne og Region Hovedstaden sammenlignes. Det kan ikke henføres til (alene) at handle om takstsystem og driftsin-tegration.

En høj cykelandel er sandsynligvis resultatet af en bevidst lokalpolitisk prioritering i hovedstadsområdet med fokus på god cykelinfrastruktur. Herudover indebærer de forholdsvis tætte bymiljøer i såvel central-kommunerne om en række nærliggende købstæder et godt grundlag for høj andel af fodgængere.

Malmö og Lund er betydeligt større bysamfund end Helsingør, Roskilde, Næstved, Ringsted og Holbæk.

^{iv} OAN: Vi har ikke kunnet få oplyst dette tal for busdelen af Skånetrafikken. Husk at de også udbyder og driver togtrafik, som er en stor del af deres omsætning, og har ansvar for nogle anlæg og stationer. Så vi valgte ikke at benchmarke fællesomkostninger mod Sverige, men alene mellem danske selskaber.

Movia: En høj andel af togtrafik giver ikke nødvendigvis en højere andel af fællesudgifter.

^v OAN: Vi har nok ikke skrevet det præcist nok... der jo forskellige andre beregninger (DI/Incentives samt IDA), der også indikerer et vist potentiale i en takstreform.

^{vi} OAN: Det var vel en relativ begrænset reform, sammenlignet med dem der har været i Skåne og Stock-holm, og i forskellige andre storbyer.

Movia: Reformen omfattede sammenlægning af fire takstsystemer på Sjælland til ét, omlægning af syste-met for pendlerkort i hovedstadsområdet og gennemførelse af princippet om, at rejsekort altid er billigst.

^{vii} OAN: Ja men det er vel netop også pointen, at man ved de tiltag kan få mere effektiv drift.

^{viii} OAN: Så vidt oplyst svarer det generelt til snittet mellem operatør og selskab i Danmark (bortset fra Esb-jerg og enkelte andre steder, hvor der i Danmark stilles garageanlæg til rådighed).

^{ix} OAN: Ja men det bekræfter vel også fordelene ved en takstreform? Fordi det har muliggjort et fortsat højt serviceniveau. Synes denne bemærkning er lidt i modstrid med det du skriver tidligere om takstreformens manglende effekt i Skåne.

Movia: Det tidligere spørgsmål gik på, om takstreformen i Skåne i 2019 havde haft en positiv passageref-ekt, hvad Skånetrafikken ikke mener at kunne se. I årene forud for 2019 havde Skåne såvel en realvækst i taksterne som en vækst i passagertallene, sandsynligvis båret af et væsentligt øget udbud af kollektiv transport.

^x OAN: Ja når det gælder selvfinansieringsgrad (slide 82), men langt fra markedsandel (slide 26), og for driftsomkostninger er det kun København og Frederiksberg (slide 65), men ikke Aarhus og Aalborg.

Movia: Som nævnt vurderer Movia, at forskellen i markedssandel for alt væsentligt kan henføres til flere fodgængere og cyklister i Region Hovedstaden, ikke en mindre konkurrencedygtig kollektiv transport

^{xi} OAN: Ja men som nævnt er det også et udtryk for den kollektive trafiks konkurrenceevne. Om end det samfundsøkonomisk måske er bedre at flere cykler.

^{xii} OAN: Enig. Men måske skulle vi have nævnt her, at de jo også indførte pågatog (lokaltog) med meget større drift på en række lokalbaner, og også genindførelse af togdrift på nogle lokalbaner. Men vi har ikke kunnet få opdelt tal for pågatog versus øresundstog.

^{xiii} OAN: Se tidligere kommentar, at det i Skånetrafikken også omfatter togdelen, der udgør en stor del af den samlede omsætning

Movia: Togtrafik har normalt en højere operatøromkostning pr passager end busdrift, hvor det alt andet lige burde indebære, at Skåne har en lavere andel af fællesomkostninger ift. operatøromkostninger.

^{xiv} OAN: Det er måske en god pointe, men det er i forhold til bustimer, at Danske trafikskaber selv har gennemført analyser.

^{xv} OAN: Som nævnt har Movia også væsentligt større kontrakter og færre operatører end nogle af de andre trafikskaber, jf. tidligere kommentar