



TRAFIKSELSKABERNE
I DANMARK

Bemærkninger til DTU's rapport om sammenligning af den kollektive transport i Skåne med den kollektive transport i Danmark og de danske regioner

Indledning

Danske Regioner offentliggjorde 3. oktober 2024 en rapport¹ fra DTU, som sammenligner den kollektive transport i Skåne med de danske trafikselskaber. Der er stor forskel på Skånetrafiken og de danske trafikselskaber, både i den måde data opgøres på, på deres opgaver, på organisering m.m. Det kan derfor diskuteres, om en sammenligning overhovedet kan laves retvisende². Trafikselskaberne har desværre ikke været konsulteret ifbm analysen og fik først sent mulighed for at kommentere på enkelte forhold i den. Efter at have set analysen i sin helhed er der stadig en række forhold og konklusioner, trafikselskaberne mener kan diskuteres og bør nuanceres. Det skal for god ordens skyld understreges, at rapporten også indeholder mange betragtninger, trafikselskaberne er enige i og allerede arbejder med.

Bemærkningerne gælder i særligt rapportens sammenligning af operatørudgifter per køreplantage. En sådan er i forvejen særdeles vanskelig at lave retvisende på tværs af lande og geografiske områder, og den brugte metode i analysen er desværre misvisende for så vidt angår Danmark. Den svarer til at sammenligne kommunernes udgift til skoledrift uden at tage højde for antal elever og omkostninger til specialtilbud. Nedenfor gennemgås kort trafikselskabernes overordnede bemærkninger til analysen. Som bilag er vedhæftet et notat fra Movia³, som giver en grundig gennemgang af analysen sammenholdt med Movia.

1. Prisen per køreplantage kan ikke bruges til at sammenligne på tværs af kommuner og lande

Analysen bruger operatørudgiften per køreplantage som mål for trafikselskabernes effektivitet. Der tales om "best practice" og konkluderes, at hvis de "værste" trafikselskaber lærer af de "bedste", vil der kunne hentes knap 1,69 mia. kr. De tal, analysen er baseret på, er nogle interne nøgletal lavet til KL og Danske Regioner for at vise effekten af inflationen. De kan ikke bruges til at sammenligne forholdene på tværs af kommuner og det har aldrig være formålet med dem. Både sammenligning og konklusion bliver derfor misvisende.

Der er stor forskel på udgifterne per køreplantage i en kommune, der primært har skolekørsel og på udgifterne per køreplantage i en kommune, som primært har bybuskørsel. I en kommune, som kun har skolekørsel og lokalkørsel med få timer per bus, bliver operatøromkostningerne per køreplantage relativt højere end i en kommune, hvor der er mange bybusser og passagerer at fordele busomkostningerne på.

¹ <https://www.regioner.dk/media/ui3p3i2x/benchmark-skaane-v16.pdf>

² I planche 56 angiver forfatterne nævner selv en lang række forskelle, som gør det svært at sammenligne passagertal og økonomi.

³ Movia: Bemærkninger til DTU-rapport om Region Skånes kollektive transport.

I bilag 1 i dette notat gennemgås forholdene i de "bedste" og "værste" kommuner. Det afslører, stort set alle de "værste" eksempler er landkommuner eller øer, hvor der enten kun køres skolekørsel og måske nogle få lokale busser. Hvor alle de "bedste" eksempler er byer med mange passagerer. Man kunne få udgiften per køreplantage til at se lavere ud ved at køre mere, selvom der ikke er passagergrundlag til det, men samlet vil det give en væsentligt dyrere buskørsel.

En højere operatøromkostning pr. køreplantage kan derfor godt være udtryk for effektivitet, fordi der kun køres de ture, som giver mening. En mere retvisende sammenligning i.f.t. at beskrive effektivitet havde været at beregne antal passagerer per køreplantage eller udgift per passager.

2. Prisen per køreplantage i DK er flere steder sammenlignelig med Skåne, når der tages højde for lønforskelle

Rapporten viser, at når der sammenlignes mellem større byer og korrigeres for, at chaufførlønningerne i Danmark er 41 pct. højere end i Sverige, så er operatørudgifterne per køreplantage sammenlignelige mellem de større byer i Skåne og i Danmark⁴. Frederiksberg og Kolding har således lavere operatørudgifter per køreplantage end Malmø, og på de regionale buslinjer ligger Region Sjælland lavere end Region Skåne.

3. Passagervæksten i Skåne må primært tilskrives en 6-dobling af det offentlige tilskud og deraf følgende investeringer i kvalitet og service – ikke takstreform

Det fremføres i analysen, at væksten i antal passagerer kan tilskrives en mere enkel takststruktur med tre zoner, som er lettere at gennemskue. Dette er der dog ikke belæg for i data, som viser, at væksten i antal passagerer i Skåne startede allerede fra 1999⁵ og dermed før takstreformen, som først blev gennemført i kraft i 2019. Siden år 2000 er det offentlige tilskud til Skånetrafiken 6-doblet fra 500 mio. SEK til 2,9 mio. SEK⁶. Tilskuddet er blevet brugt til at investere i flere og nye busser, tog, hyppigere frekvens, nyt billetsystem, tryghed m.m.⁷. Skånetrafiken angiver selv, at det er løftet i kvalitet og service, der har gjort den kollektive trafik attraktiv og er årsagen til dens høje markedsandel på 33 pct⁸. Det er også de danske trafikelskabers erfaring, at hyppigere frekvens og bedre kvalitet fører til vækst i passagertal. I Danmark er antallet af køreplantimer med bus faldet med 12 pct. siden 2010, hvor en del af nedgangen også kan tilskrives tilpasning til metroudbygning i hovedstaden og letbane i Odense og Århus.

4. Passagervæksten i Skåne er drevet af bybusser og tog

Analysen viser, at væksten i passagertal på de regionale ruter i Skåne er stagneret siden 2006 og at væksten er opnået i bybusser og tog⁹. Skåne giver derfor ikke nødvendigvis svaret i.f.t. offentlig transport i landområderne, som i nogen grad varetages af kommunerne uden om Skånetrafiken¹⁰.

⁴ Se planche 65 og 67.

⁵ Se planche 7

⁶ Tages der højde for inflationen er der tale om en 4-dobling.

⁷ Se bl.a. beskrivelse: Indsæt link til Politiken 12.10.2023 [her](#)

⁸ Trafikselskaberne har haft møde med Skånetrafiken og drøftet analysens konklusioner.

⁹ Se planche 9

¹⁰ Oplyst på møde med Skånetrafiken oktober 2024.

5. Uklart i hvilken grad flextrafik og lokaltrafik indgår

Det fremgår på planche 5 under ”begrænsninger”, at det er uklart, i hvilken grad tallene for Danmark og Skåne omfatter åben og lukket flextrafik, men rapportens forfattere antager, de ikke er med i data. Det fremgår ikke, om uklarheden også gælder skolekørsel. Det er dermed en væsentlig mobilitetsopgave i.f.t. landområderne, som ikke indgår i analysen.

6. Lavere markedsandel i DK skal også tilskrives flere cyklister og gående

Analysen viser, at offentlig transport har en højere markedsandel i Skåne end i Danmark, men også, at andelen af biler kun er lidt lavere end i Region Midtjylland og Region Sydjylland¹¹. Den store forskel kan dermed primært tilskrives, at andelen af cyklister og gående er højere i Danmark end i Skåne. I forhold til Region Hovedstaden er der dobbelt så mange, som cykler og går, end der er i Skåne, og færre som tager bilen.

7. Hver region i Sverige har sit eget takstsystem – i Danmark er meget fælles på tværs af hele landet

Det anføres i rapporten, at Region Skåne har indført en enkel takststruktur, men at dette p.t. ikke er muligt i DK, fordi de mange aktører ikke kan blive enige¹². Denne udlægning er noget unuanceret. Hvor hver region i Sverige har sit eget takstsystem, som ikke hænger sammen, er hele Danmark inddelt i tre takstsamarbejder. Takst Vest dækker rejser på Fyn og Jylland. Takst Sjælland dækker rejser på Sjælland og rejser over Storebælt dækkes samarbejdet i Takst Øst-Vest. Samtidig samarbejder alle trafikvirksomheder i Danmark om Rejsekortet og Rejseplanen, som gør det enkelt at rejse på kryds og tværs i hele Danmark. I takstsamarbejderne har der været gennemført tre store takstreformer inden for de seneste 10 år. Trafikselskaberne har sammen med DSB og Metroselskabet peget på modeller for en reform af ungdomsrabatter¹³ som i Danmark er en statsligt besluttet ordning. Desværre er det endnu ikke lykkedes at lave en reform på dette område endnu.

8. Organisering i DK fremstår unødigt kompliceret fordi et helt land sammenlignes med en region

Organiseringen i Skånetrafiken sammenlignes med Region Midtjylland – og potentielt hele Danmark¹⁴. Der er bestemt flere aktører i Danmark, men hvor billedet af aktører i Region Skåne forekommer noget forsimplet, gør det modsatte sig gældende i.f.t. figuren af Region Midtjylland. I figuren over Skånetrafiken nævnes operatører af fjerntog og godstog f.eks. ikke ved navn, hvad de gør i diagrammet over Midttrafik. Og i og med Danmark – modsat Sverige – har et landsdækkende samarbejde om takster, Rejsekort og Rejseinformation, vil der være flere aktører på figuren. Men samarbejdet gavner passagerne.

¹¹ Se planche 28

¹² Se planche 4

¹³ <https://www.trafikselskaberne.dk/trafikselskaberne-maerkesager-nyt-ungdomskort/>

¹⁴ Se planche 39, 41 og 108



9. Lavere Fællesudgifter i Danmark end i Skåne

DTU's rapport efterlader et indtryk af høje fællesudgifter i de danske trafikselskaber, der ikke er belæg for. Fællesudgifter og busudgifter som ikke er operatørudgifter udgjorde i 2024 i gennemsnit 12 pct. af de samlede udgifter i trafikselskaberne. Det er mindre end Skånetrafiken, som mundtligt har oplyst, at deres fællesudgifter udgør 18 pct.

9. Anbefaling om effektive stambusnet frem for fladedækning

Rapporten anbefaler at samle kræfterne i effektive stambusnet fremfor fladedækning. Det resonerer godt med den udvikling, som har været i gang i de danske trafikselskaber længe, hvor der har været fokus på at styrke hovedruterne, og samtidig udvikle fleksible løsninger og mobilitetshubs, til gavn for tyndt befolkede områder, hvor der ikke er passagergrundlag for store rutebusser.

Link til trafikselskabernes mobilitetsplaner og strategier ses [her](#).

En uddybning af trafikselskabernes arbejde med mobilitet i landdistrikterne, mobilitetshub, grøn omstilling m.m. ses [her](#).

Bilag:

Bilag 1 (indsat) : Uddybning af forholdene i de "bedste" og de "værste" kommuner i DTU's analyse.

Bilag 2 (vedhæftet) : Movias bemærkninger til DTU-rapport om Region Skånes kollektive transport.

11. januar 2025

Rev. 27. februar 2025



TRAFIKSELSKABERNE
I DANMARK

BILAG 1 – BEMÆRKNINGER TIL DE "BEDSTE" OG DE "VÆRSTE" KOMMUNER I DTU'S ANALYSE

Region og trafiksekskab	"Bedst" ifølge DTUs analyse	"Værst" ifølge DTUs analyse
Region SYD - Sydtrafik	Fredericia	Vejen
Forklaring på forskelle	<p>11 ud af 12 busser i Fredericia er bybusser.</p> <p>Bybusser er kendetegnet ved mange køreplanstimer pr. år., og dermed man timer at fordele busomkostningerne på.</p>	<p>Vejen er en landkommune og geografisk kendetegnet ved stort opland. Sydtrafik kører kun skolekørsel/lokalkørsel i kommunen.</p> <p>Skolekørsel er karakteriseret med relativt få køreplantimer per bus sammenlignet med bybuskørsel, hvilket gør prisen pr. køreplantime relativt højere end bybuskørsel.</p>
Region Syd – FynBus	Svendborg	Assens
Forklaring på forskelle	<p>Svendborg har en blanding af bybuskørsel med mange køreplantimer pr. bus og lokalkørsel/skolebuskørsel med meget få køreplantimer pr. bus.</p>	<p>Assens har kun skolekørsel/lokalkørsel med meget få timer pr. bus. Derfor er operatøromkostningerne pr. køreplantime relativt højere.</p>
Region MIDT - Midttrafik	Viborg kommune	Lemvig kommune
Forklaring på forskelle	<p>Viborg har som bybus by relativt mange køreplantimer pr. bus og der er dermed mange timer at fordele de faste omkostninger på.</p>	<p>Kørslen i Lemvig dækker alene skolebusruter med få afgang. Typisk 1 morgenafgang og 2-3 eftermiddagsafgange.</p> <p>Det betyder at faste omkostninger, busomkostninger og chaufførernes minimumsløn skal dækkes på meget få køreplantimer. Det giver en højere timepris.</p>
Region Nordjylland NT	Jammerbugt kommune	Brønderslev kommune
Forklaring på forskelle	<p>Jammerbugt Kommunes kørsel er udbudt i et mindre antal kontrakter med et relativt højt antal køreplantimer, hvilket giver en lav pris pr. køreplantime. Derudover er der tale om kontrakter med færre krav til materiel og billigere busser.</p>	<p>Brønderslev Kommunes kørsel er udbudt i et større antal kontrakter med et færre antal køreplantimer, hvilket giver en høj pris pr. køreplantime. Derudover er der tale om kontrakter, hvor der stilles flere krav til materiel, hvilket alt andet lige giver en højere pris pr. køreplantime.</p>



TRAFIKSELSKABERNE
I DANMARK

Region Sjælland - Movia	Greve	Faxe
Forklaring på forskelle	<p>Hovedparten af busdriften i Greve kommune køres med to buslinjer, som kører fra tidlig morgen til sen aften. Det reducerer operatøromkostningen pr time</p>	<p>Faxe Kommune gennemfører p.t. et forsøg med fleksibel bus, Nærbus, hvor der i budgettet ikke indgår timedata. Operatørudgiften pr. køreplantage er derfor kunstigt høj.</p> <p>Tager man højde for de ca. 6.000 timer, som var taget ud af budgettet, er operatøromkostningen pr time i stedet på 751 kr.</p> <p>Operatøromkostningen pr time er højere end i Greve, da en større andel af driften i Faxe kommune er skolekørsel, hvor busserne kører færre timer pr. bus.</p>
Region Hovedstaden - Movia	Rødovre	Halsnæs
Forklaring på forskelle	<p>Busdriften i Rødovre kommune er kendetegnet ved bybuskørsel som kører med høj frekvens hele dagen, hvilket gør timeprisen lavere.</p> <p>En del af driften i Rødovre kommune udføres med elbusser, hvor timeprisen er lav.</p>	<p>I Halsnæs kommune udføres godt 20 pct. af driften med Kommunebusser. Disse håndteres særskilt i Movias økonomimodel, hvorfor timeantallet teknisk er angivet til '1'.</p> <p>Tages der højde for de 4.900 timer, som ikke indgår i de anvendte data, er operatørudgiften pr. time på 871 kr. Halsnæs er et landområde og busudnyttelsen er lavere end i Rødovre kommune, hvilket øger timeprisen.</p>
ØER	Bornholm (BAT)	Læsø (NT)
Forklaring på forskelle	<p>Hos BAT køres hovedparten af ruterne af kommunen selv. Det betyder også, at administrationsomkostninger som lønudbetaling og husleje ikke indgår i prisen.</p> <p>Når BAT fremadrettet leaser busser fremfor kontaktkøb, vil dette afspejles i timeprisen, der dermed forventes at stige</p>	<p>Kørselsbehovet er ikke særligt stort på Læsø, hvilket giver færre timer at fordele omkostningerne ud på. Derudover foregår kørslen med el-busser, som relativt er dyrere end andre busser.</p>