



Ændring af Lov om Trafikselskaber

Foretræde 7. februar 2019

Claus Wistoft

formand for Trafikselskaberne i Danmark, formand for Midttrafik samt
viceborgmester i Syddjurs Kommune (V)

Kirsten Jensen

formand for Movia, bestyrelsesmedlem i Trafikselskaberne i Danmark
samt borgmester i Hillerød Kommune (A)

Ændring af lov om trafiksekskaber

TRAFIKSELSKABERNE



Vi vil digital udvikling af infrastrukturen

Trafikvirksomhederne har udviklet og finansieret:

- **Rejsekort**, der er udstedt over 2,5 mio. rejsekort
- **Rejseplanen**, der har over 3,5 mio. downloads

Internationalt unikt, at tjenesterne kan bruges på kryds og tværs af alle kollektive transportformer i hele landet

Ejerne har besluttet at slå rejsekort og rejseplanen sammen for at sikre besparelser og koordinering

Rejseplanen udvides med indenrigsfly, Plustur, taxaer, delebiler og bycykler



Trafiksekskaberne er fokuserede på at få rejsekortomkostningerne bragt ned

1000 kr.	Lån til rejsekort pr. 31.12.2018	Tilgodehavende ansvarligt lån	Abonnementsbetaling til Rejsekort 2018
Movia	323.200	115.096	85.938
NT	55.784	15.720	14.539
Midttrafik	111.800	47.207	30.891
Sydtrafik	-	15.014	10.618
Fynbus	-	12.149	9.009
I alt	490.784	205.186	150.995

Ændring af lov om trafikskaber

TRAFIKSELSKABERNE



Om udvikling af fælles app

Trafikskaberne vurderer:

At det vil være komplekst at levere, kræve investeringer for et mindre trecifret millionbeløb samt have driftsomkostninger for et mindre tocifret millionbeløb pr. år.

Transportministeren sagde under 1. behandlingen:

”Vi har set i Sverige, at lignende reformer har ført til øgede billetindtægter på 25 pct. – 25 pct. Hvis blot vi får øgede billetindtægter i Danmark på 5 pct., så giver det øgede billetindtægter på næsten ½ mia. kr. Det kan godt finansiere den her lille øvelse”

Transportministerens har i besvarelsen af spørgsmål 2 skrevet:

”Internationale erfaringer fra pilotprojekter på digitale mobilitetstjenester har også vist en stigning i brugen af offentlig transport. Et forsøg udført i Göteborg viste f.eks. en stigning på over 25 pct.”



Lov om trafiksekskaber

Göteborgforsög har selektionsbias

Ministerens rådgiver gör opmærksom på: *”Bemærk, påvirket af selektionsbias”*:
Brugerne var særligt udvalgt, projektet gik målrettet efter en begrænset målgruppe, og brugerne skulle opmagasinere deres privatbil i testperioden.

”Det betyder grundlæggende, at du ikke kan bruge de resultater til at svare på, om MaaS-løsninger får flere til at benytte kollektiv trafik, for resultaterne kan netop være en effekt af, at der udelukkende er tale om nogle testpersoner, der på forhånd havde tænkt sig at droppe egen bil og i stedet benytte kollektiv transport.”

sagde økonomiprofessor Mogens Fosgerau i Ingeniøren 14. januar 2019



Lov om trafikskaber

Göteborgsforsøget er andet koncept med få brugere

Forsøget i Göteborg få brugere (knap 200) – og kun 36 af dem har deltaget i vurderingen af, hvor meget mere, de bruger kollektiv transport.

Ministerens ekspertgruppe fra april 2018 skelner mellem fuld MaaS-løsning og MaaS light:

- "Abonnement MaaS er en ordning, hvor transport er en service, man køber på abonnement, helt som man kender det fra mobiltelefonabonnementer...
- Pay-as-you go MaaS er en light udgave af MaaS, hvor tilbuddene er samlet på én platform, hvor trafikanterne booker og betaler via platformen for hver transportydelse de forbruger...

Forsøget i Göteborg var en fuld MaaS-løsning. Ændringen af trafikskabsloven sigter på at etablere en Maas Light. *Derfor kan det ikke sammenlignes.*



Ændring af lov om trafikskaber

Hvor skal pengene komme fra?

"Hvis man nu var en privat virksomhed, som havde en markedsanalyse på det her niveau, ville man nok ønske sig en mere solid undersøgelse, før man kastede sig ud i en investering på et trecifret millionbeløb."

sagde økonomiprofessor Mogens Fosgerau i Ingeniøren 14. januar 2019

Hvis passagertallet kunne stige 25 pct. ved at lave en app, hvorfor er det så ikke blevet udbredt i hele verden?

Der er nok fordi flere passagerer kræver hårdt arbejde: øget rejsehastighed, frekvens og regularitet. Billetter betyder meget lidt.

Med lovforslaget sendes en millionregning til trafikskaberne, uden sikkerhed for at pengene kommer ind igen.



Ændring af lov om trafikskaber

Trafikselskabernes bekymringer

Effekt af krav i loven om, at vi skal udvikle fælles app, uden der følger penge med:

- Rejsekortselskabet er et aktieselskab, der skal fungere som en forretning. Selskabet kan blive tvunget til at træffe beslutninger, der ikke har en god business case, men alene har til hensigt at opfylde loven.
- Trafikselskaberne er ejet af kommuner og regioner: Rejsekort koster allerede mange penge – statsligt krav om bestemte (ikke-rentable) investeringer i rejsekortet risikere at betyde mindre busdrift.

Ændring af lov om trafikskaber

TRAFIKSELSKABERNE



Hvad nu?

Trafikselskaberne vil opfordre til, at det af betænkningen fremgår, at:

- Investeringer i en ny mobilitetstjeneste kun gennemføres, hvis det kan dokumenteres, at trafikskaberne får pengene ind igen, så trafikskabernes trafikale service ikke påvirkes.
- Alternativt kan staten finansiere udviklingsomkostningerne ved fælles app

Ændring af lov om trafikselskaber

Om fjernbusliberalisering

Trafikselskaberne vurderer:

At en minimumsrejselængde på 75 km risikerer at medføre, at fjernbusserne kan tilrettelægge kørslen, så de udelukkende tager sig af de mest lukrative ruter og afgange og derved forringer økonomien i den resterende kollektive trafik.

Alene for rute 912X (Aarhus-Billund) forventer Midttrafik et indtægtstab, som overstiger ministerens samlede forventede indtægtstab. Indtægtstabet skal dækkes ved mindre kørsel på andre busruter

Ministeriet sagde i høringsnotatet:

De 75 km er fastlagt for at skabe øget udbud af transportformer og samtidig bevare økonomisk balance. Med 75 km som grænse kommer der 580.000 yderligere fjernbuspassagerer hvoraf halvdelen er helt nye rejsende i kollektiv trafik.

Incentive, som har lavet Transportministeriets tal skriver, at beregningerne beror på en række antagelser om hvor fjernbusrejserne kommer fra og beregningerne er behæftet med betydelig usikkerhed.



Baggrundsmateriale



Lovforslag om én mobilitetstjeneste

§ 27. Trafikskaberne, Bornholms Regionskommune, Metroselskabet I/S samt DSB skal i et aktieselskab, benævnt Rejekort & Rejseplan A/S, drive og udvikle et elektronisk rejseplansystem for oplysning om rejsetider, rejseplanlægning og priser m.v., samt et elektronisk rejsekortsystem for billettering og betaling m.v.

Stk. 9. Rejekort & Rejseplan A/S skal udarbejde en forretningsplan, som skal indeholde en strategi for: 1) at samle det elektroniske rejseplan- og rejsekortsystem i én mobilitetstjeneste, 2) at skabe de bedst mulige rammer for tredjeparts adgang til selskabets tjenester og 3) at skabe bedst mulig adgang for tredjeparts videresalg af billetter.

Stk. 11. Transport-, bygnings- og boligministeren kan fastsætte nærmere regler om Rejekort & Rejseplan A/S' drift og udvikling af rejseplan- og rejsekortsystemet, herunder om finansieringen af driften og udviklingen, prioriteringen af udviklingsindsatserne og objektive betingelser for tilslutning til rejseplan- og rejsekortsystemet.

Fra evalueringen af Göteborg-forsøget

TABLE 1 Overview of Changes in Travel Mode

Mode	Self-Reported Use and Change in Pretrial Use (BQ, $n = 164$); Change in Use (% less–equal–more use), and Change in Attitude Toward (% less–equal–more positive) (EQ, $n = 160$)	Change in Use (travel diaries, before $n = 40$, during $n = 36$)	
		Percentage of Trips Before Trial	Percentage of Change During Trial
Walk or run	BQ, 36% walk at least 3–5 times/week EQ, walk use change 6% – 73% – 21% EQ, walk attitude change 2% – 82% – 16%	25	–5
Private bicycle	BQ, 16% use private bicycle at least 3–5 times/week EQ, private bicycle use change 19% – 65% – 16% EQ, private bicycle attitude change 3% – 83% – 14%	10	+35
Bikesharing	BQ, 6% use bikesharing at least 3–5 times/week EQ, bikesharing use change 16% – 61% – 23% EQ, bikesharing attitude change 1% – 57% – 42%		
Private car	BQ, 19% use a car at least 3–5 times/week EQ, private vehicle use change 48% – 48% – 4% EQ, private vehicle attitude change 23% – 74% – 3%	25	–50
Carsharing	BQ, NA, but 35% were carsharing members EQ, carsharing use change 6% – 37% – 57% EQ, carsharing attitude change 3% – 36% – 61%	2	+200
Car rental	BQ, NA EQ, car rental use change 13% – 59% – 28% EQ, car rental attitude change 4% – 75% – 21%	NA	NA
Taxi	BQ, 1% use taxi at least 3–5 times/week EQ, taxi use change 12% – 68% – 20% EQ, taxi attitude change 6% – 76% – 18%	NA	NA
Tram	BQ, 65% use bus/tram at least 3–5 times/week EQ, bus/tram use change 4% – 46% – 50% EQ, bus/tram attitude change 2% – 46% – 52%	15	+5
Bus (local)		15	+35
Bus (express)	NA	3	+100
Train (local or long-distance)	BQ, 9% use local trains at least 3–5 times/week EQ, local train use change 15% – 78% – 7% EQ, local train attitude change 3% – 89% – 8%	2	+20

NOTE: NA = not available.