



FOLKETINGET

Høring om fremtidens kollektive transport

Transportudvalget

Torsdag den 12. september 2024, Provianssalen



FOLKETINGET

Velkomst

Rasmus Prehn (S), Formand for Transportudvalget

Mads Duedahl (V), Næstformand i Danske Regioner



FOLKETINGET

Indledning

Nynne Bjerre Christensen, moderator

Høring om fremtidens kollektive transport
Transportudvalget



FOLKETINGET

Hjalmar Christiansen

DTU Management

Høring om fremtidens kollektive transport
Transportudvalget

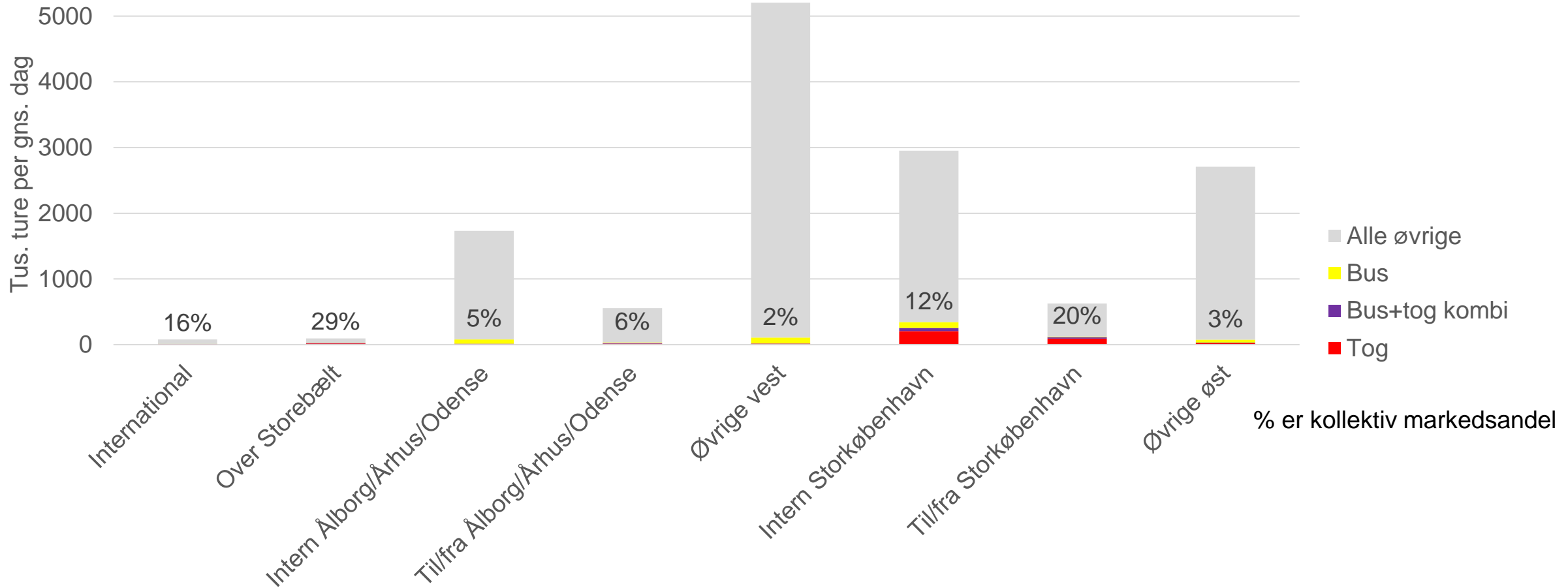
Evidens fra Transportvaneundersøgelsen:

Status for brugen af kollektiv transport i dag

Hjalmar Christiansen, Chefkonsulent, Projektleder Transportvaneundersøgelsen

Det samlede transportmarked

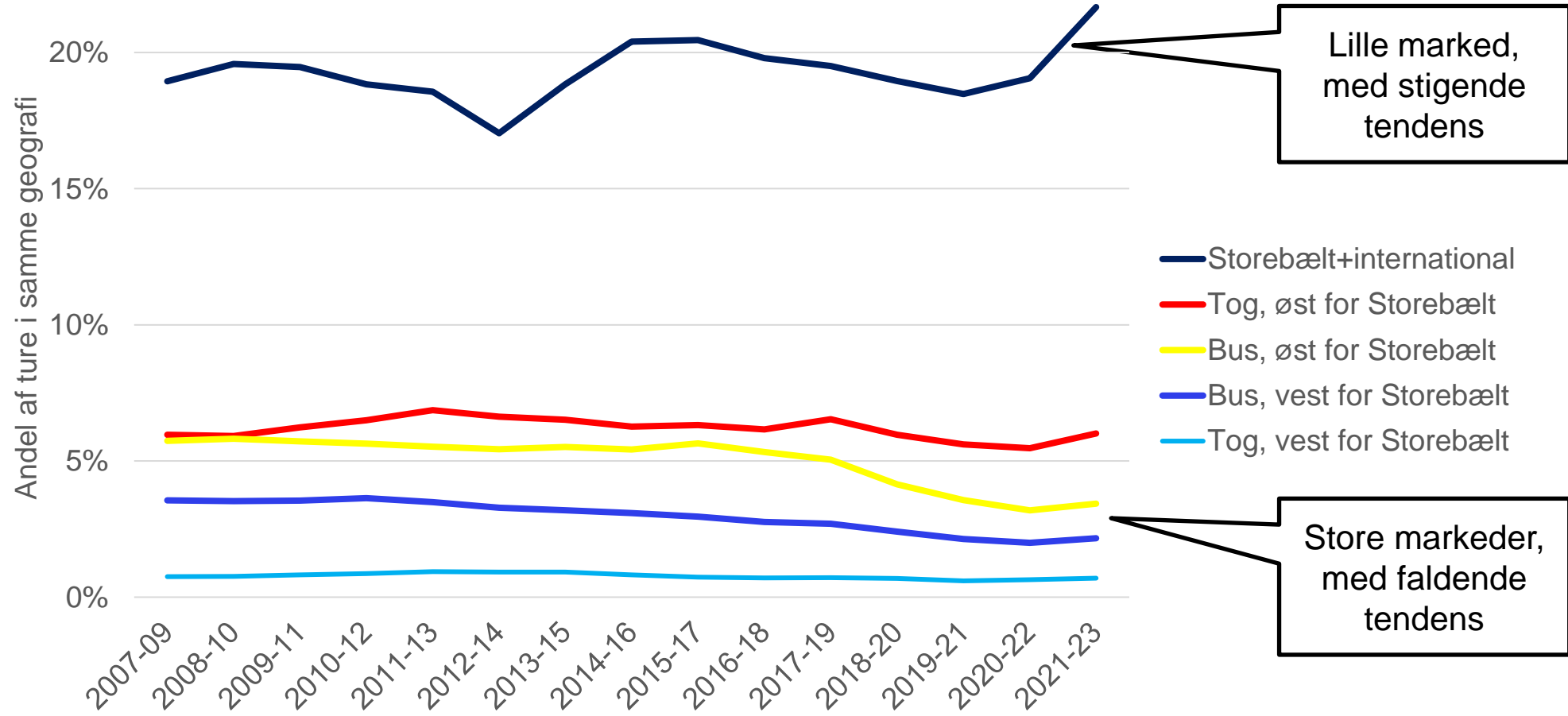
Total antal ture per dag, excl erhvervstransport og motionsture mv, befolkningen over 6 år, gns 2022-23



Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU 2022-23

Tidsserien, markedsandelene ..

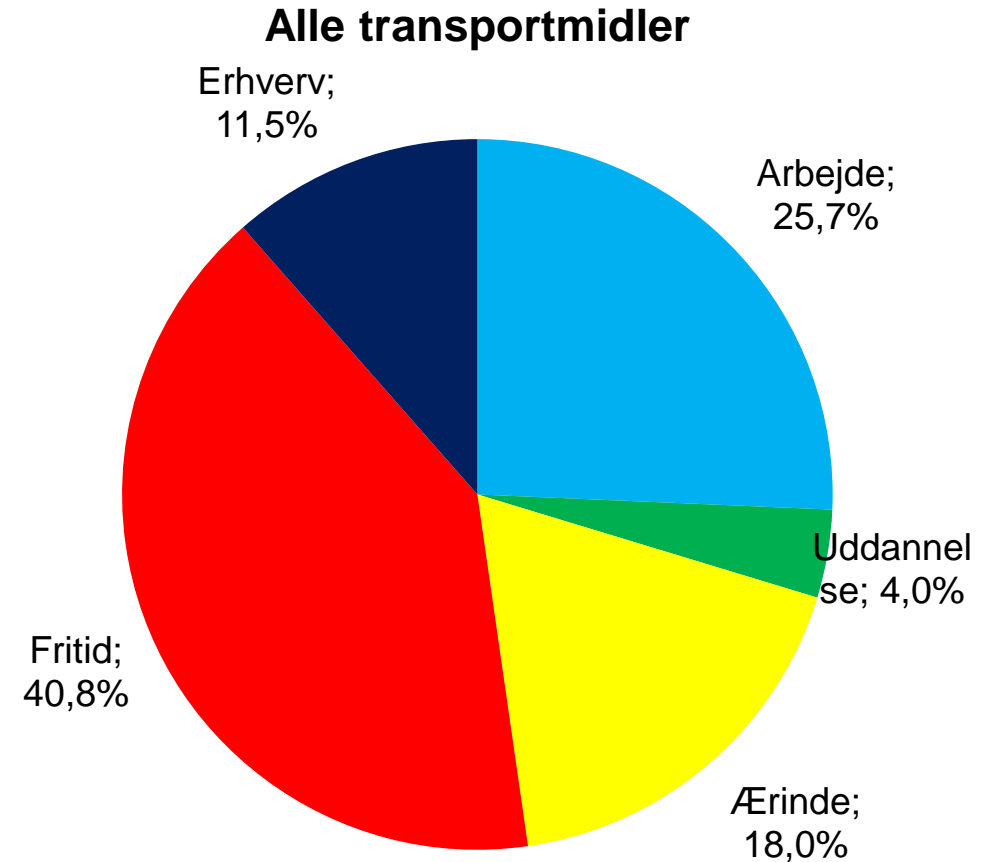
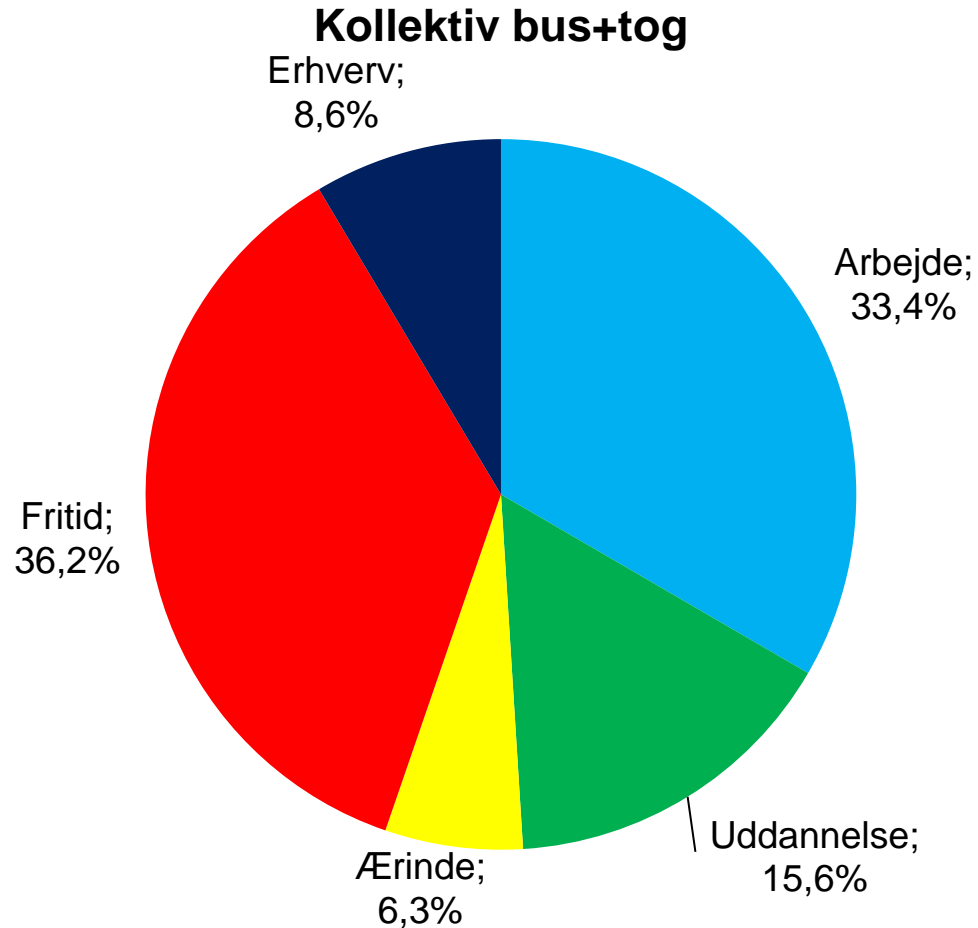
Befolkningen 10-84 år, andel af ture, excl. erhvervstransport og excl. motionsture mv, 3 års glidende gns



Befolkningen er stigende gennem perioden = absolutte passagertal er mere konstante

Formålsfordeling 2023

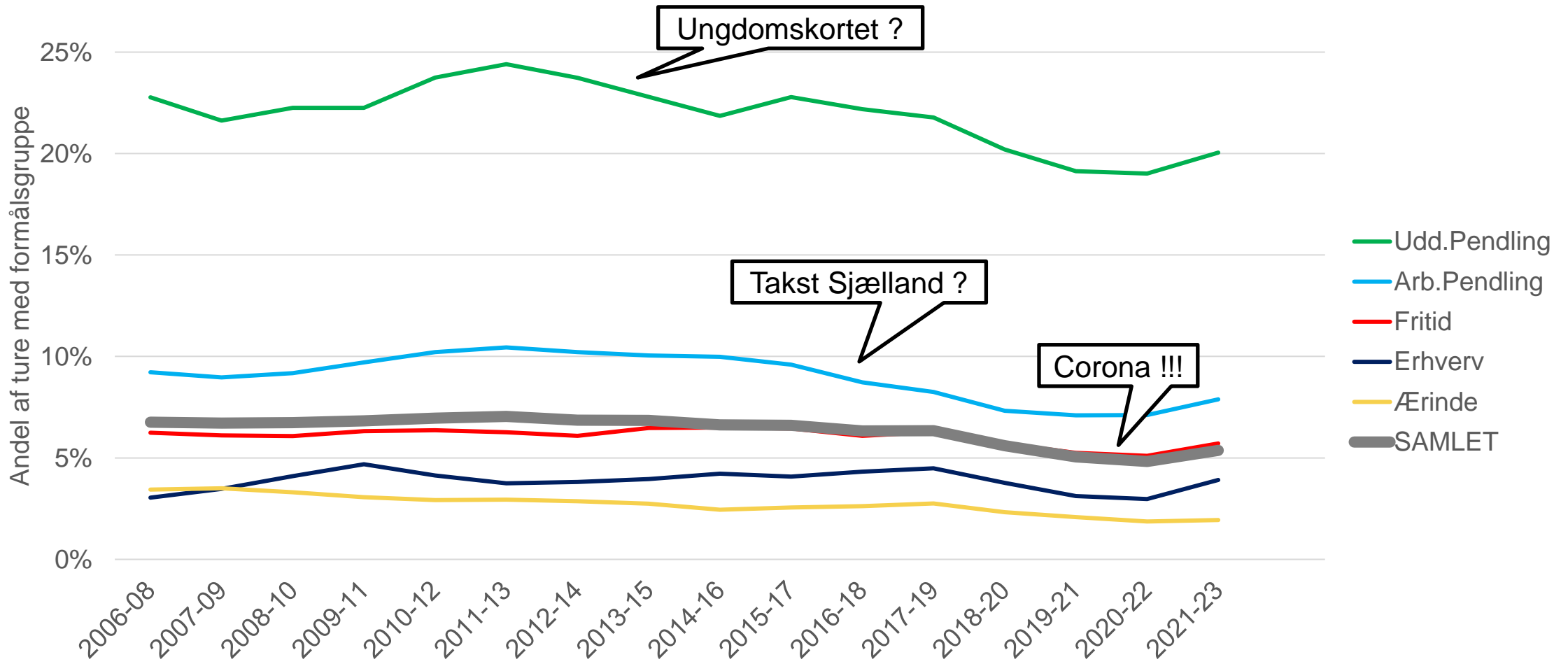
Andel af personkm, befolkningen over 6 år, excl. erhvervstransport og excl. motionsture mv



Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU 2023

Tidsserien, den kollektive trafiks markedsandel

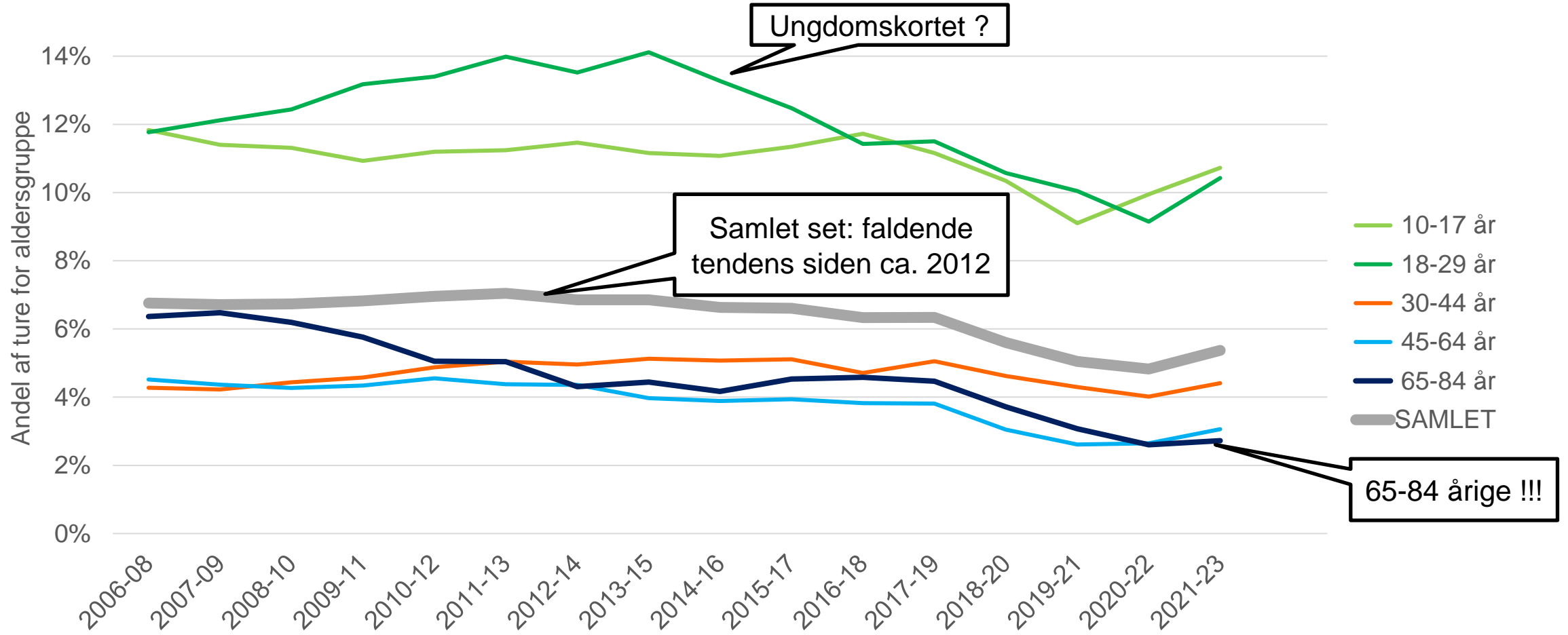
Befolkningen 10-84 år, andel af ture, excl. erhvervstransport og excl. motionsture mv, 3 års glidende gns



Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU 2007-2023

Kollektiv markedsandel, aldersgrupper

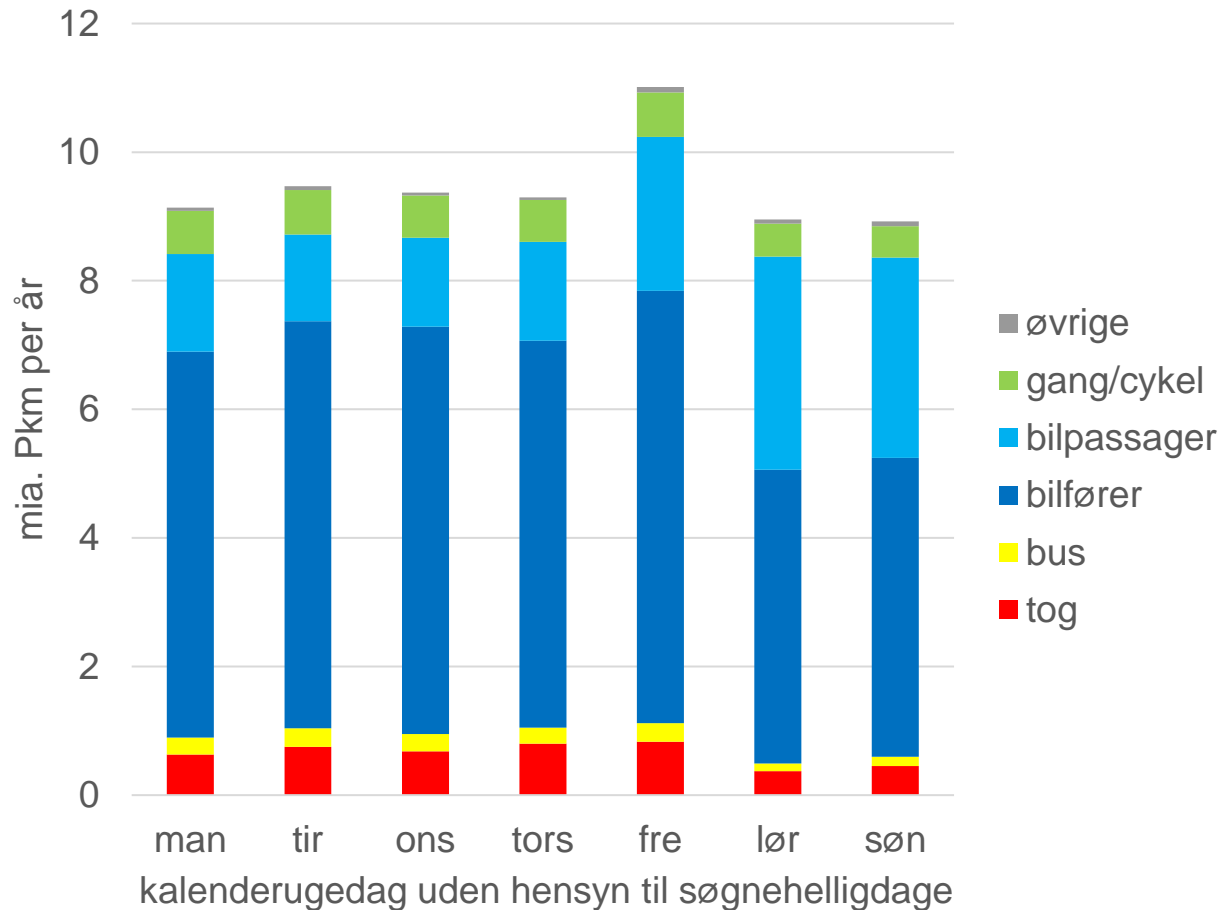
Andel af ture, excl. erhvervstransport og excl. motionsture mv, 3 års glidende gns



Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU 2007-2023

Fordeling på ugedage

Alle transportmidler, personer over 6 år, alle formål undtagen erhvervstransport, km per år 2016-23 excl coronaåret 2020



Jeg ser:

- Det samlede transportarbejde er stort set det samme alle dage – bortset fra fredag
- Den kollektive trafiks andel er markant mindre i weekenden
- (Det mindre antal biler på vejene i weekenden kan forklares med en højere belægningsgrad)

Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU 2016-2023

■ ■ ■ ■



Hjalmar Christiansen – Transportvaneundersøgelsen – DTU Management

hjc@transport.dtu.dk – (+45) 45 25 65 08



FOLKETINGET

Del 1:

Hvordan får vi brugerne tilbage i den kollektive transport?

Høring om fremtidens kollektive transport
Transportudvalget



FOLKETINGET

Helga Theil

Formand for ekspertudvalget om kollektiv
mobilitet i hele Danmark

Høring om fremtidens kollektive transport
Transportudvalget

Ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

- Afrapportering af fase 1 og status

Høring i Folketingets
Transportudvalg

12. september 2024

Helga Theil Thomsen,
formand for ekspertudvalget

EKSPERTUDVALG
om kollektiv mobilitet
i hele Danmark



EKSPERTUDVALG OM KOLLEKTIV MOBILITET I HELE DANMARK



Mogens Fosgerau
professor ved Økonomisk Institut,
Københavns Universitet

Alexander Høst Frederiksen
Program Manager – MedTech Growth,
DTU Science Park

Maria Wass-Danielsen
partner og seniorrådgiver,
Urban Creators

Eskil Thuesen
ressourcedirektør,
Movia

Liselotte Lyngsø
fremtidsforsker og stifter,
Future Navigator

Nicolai Bernt Sørensen
kommerciel direktør,
Nordjyllands Trafikselskab

Ditte Bendix Lanng,
seniorspecialist,
NIRAS

Helga Theil Thomsen (formand)
fhv. trafik- og plandirektør,
Vejdirektoratet (2007-2023)

Carsten Hyldborg Jensen
konsulent,
fhv. direktør i FynBus (2008-2022)

KOMMISSORIE

Ekspertudvalget skal (uddrag fra kommissoriet):

- ”give inspiration til nye transportløsninger, som kan variere på tværs af geografi.”
 - ”give anbefalinger til en ny struktur for kollektiv transport og modeller for en takststruktur.”
 - ”for så vidt angår de regionale trafikselskaber give anbefalinger til en hensigtsmæssig organisering af den kollektive transportsektor.”
- Ekspertudvalgets arbejde er opdelt i tre faser.
 - Fase 1 og 2 afsluttes med en delrapport, og det samlede arbejde offentliggøres efter fase 3 i én samlet rapport.

Fase 1

Ekspertudvalget skal (uddrag fra kommissoriet):

- ”kortlægge de trafikale behov, som borgerne har i de forskellige geografier: Landdistrikter og småøer, mindre og mellemstore byer samt store byer (Aarhus, Odense, Aalborg) og hovedstadsområdet.”
 - ”undersøge, hvordan nye og/eller alternative transportløsninger kan bidrage til at opfylde borgernes mobilitetsbehov i samspil med eller som erstatning for mere traditionelle kollektive transporttilbud.”
 - ”udarbejde et katalog over transportløsninger, som er hensigtsmæssige i forskellige geografiske områder.”
- Det er udvalgets forståelse, at der lægges særlig vægt på udfordringer og mulige løsninger i landdistrikter og mindre byer.
 - Udvalget leverer, jf. kommissoriet for arbejdet, ikke anbefalinger i fase 1, men analyserer videre på løsningernes økonomi samt fordele og ulemper ved løsningerne og endeligt, hvorledes de kan organiseres med henblik på anbefalinger efter fase 3.

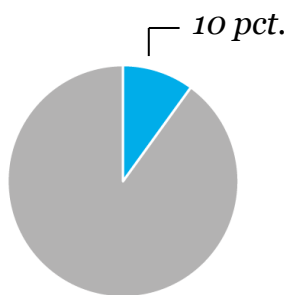


FUND I KORTLÆGNINGEN

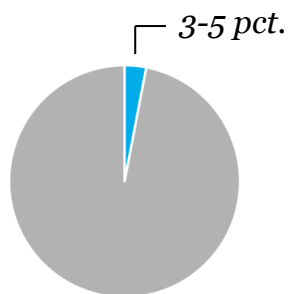


Karakteristika og udfordringer for den kollektive transport

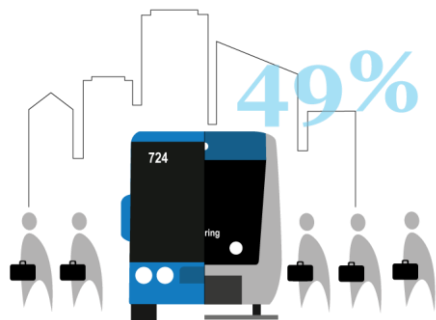
Kollektiv transport som andel af alle ture:



i hovedstadsområdet



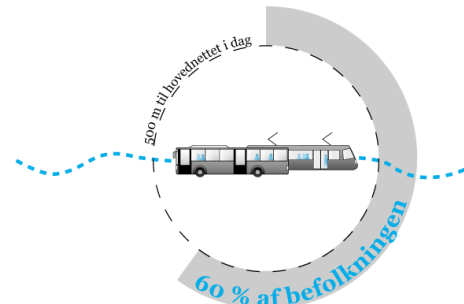
i resten af landet



I hovedstadsområdet er det hovedsageligt **personer i erhverv**, som rejser med kollektiv transport (bus og tog)...



..mens det primært er **skoleelever og unge til ungdomsuddannelser** i landdistrikter.



Ca. **60 pct. af befolkningen bor** inden for en afstand på **500 meter fra det nuværende hovednet** af rutebunden kollektiv transport.



Ca. **180.000 borgere** har slet ikke adgang til et stoppested eller station inden for 2,8 km.

I de større byer og i hovedstadsområdet er der en større fortætning af indbyggere på mindre areal, hvilket giver et større grundlag for rutebunden kollektiv transport.

I landdistrikter og mindre byer løser bilen hovedparten af transportbehovet for indbyggerne.

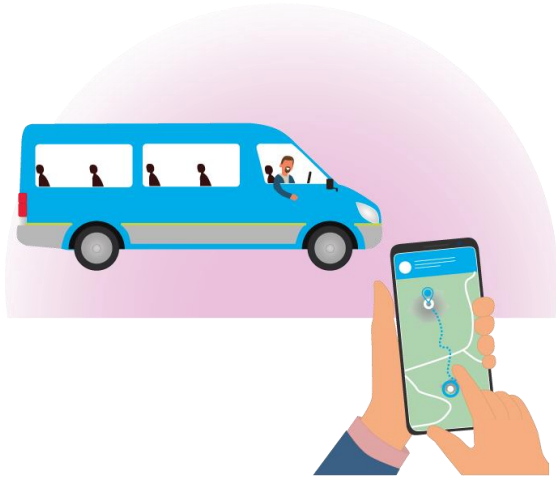
Det er ikke økonomisk eller klimamæssigt bæredygtigt at løse transportbehovet i tyndere befolkede områder og i områder med spredt beboelse med (flere af) de traditionelle rutebundne løsninger – så meget desto mindre med et faldende passagergrundlag.

KATALOG OVER NYE MOBILITETSLØSNINGER



Bruttokatalog:

Nye kollektive transportløsninger, der kan have potentiale i landdistrikter og mindre byer



Fleksible behovsstyrede løsninger, herunder fx bus-på-bestilling

Transportløsninger, der tilbydes fleksibelt, og kører direkte i områder med spredt beboelse, giver mulighed for bedre at ramme rejsemålet og forkorte rejsetiden.

Udvalget vil blandt andet undersøge, hvordan driftsøkonomien kan styres, herunder efterspørgslen og omkostningsstrukturen.



Lempeligere rammer for privat betalt kørsel

Ændrede rammer kan give et incitament til, at flere stiller deres private bil til rådighed og er villige til at medtage andre med et transportbehov.

Udvalget vil blandt andet undersøge, hvilke rammer der vil skabe tilstrækkeligt incitament til at flere stiller sin privatbil til rådighed.

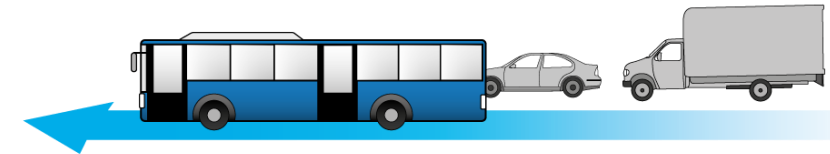
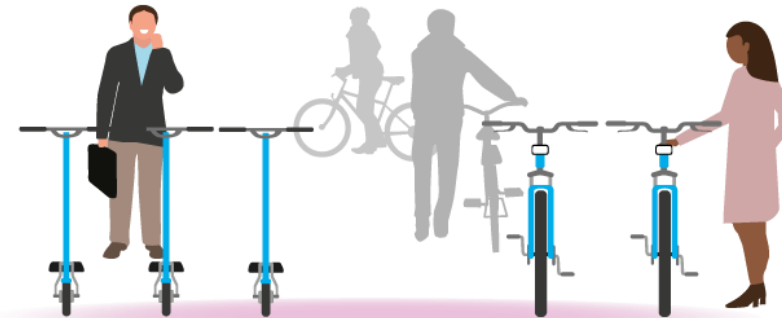
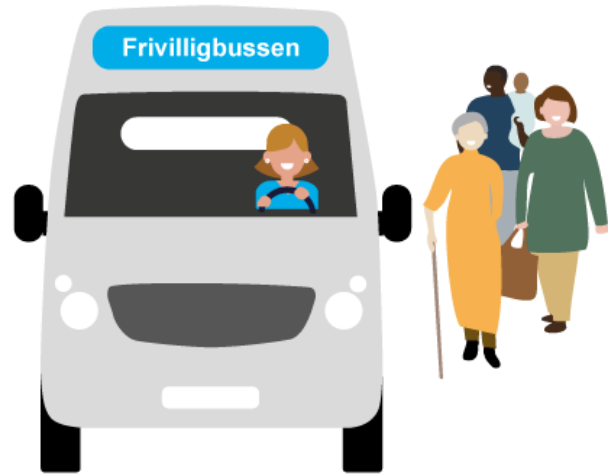


Muligheder for at anvende samkørsel som del af den kollektive transport

Vil kunne give trafikselskaberne mulighed for at inddrage eksisterende bilkapacitet på vejene i tilrettelæggelsen af den kollektive transport.

Udvalget vil blandt andet overveje, hvordan det undgås at betale for eksisterende samkørsel.

Bruttokatalog fortsat:



Bedre rammer for borgerdrevne løsninger, herunder frivilligbusser

Der vil kunne skabes bedre muligheder for, at lokalsamfund understøtter eget transportbehov.

Udvalget vil blandt andet undersøge, hvorledes disse løsninger kan anvendes, så de giver et tilfredsstillende niveau af forsyningssikkerhed.

Øget udbredelse af dele-cykler og deleløbehjul

Vil, foruden at være en løsning i de store byer, kunne fungere som supplerende transportløsning i områder med længere til stationer og stoppesteder.

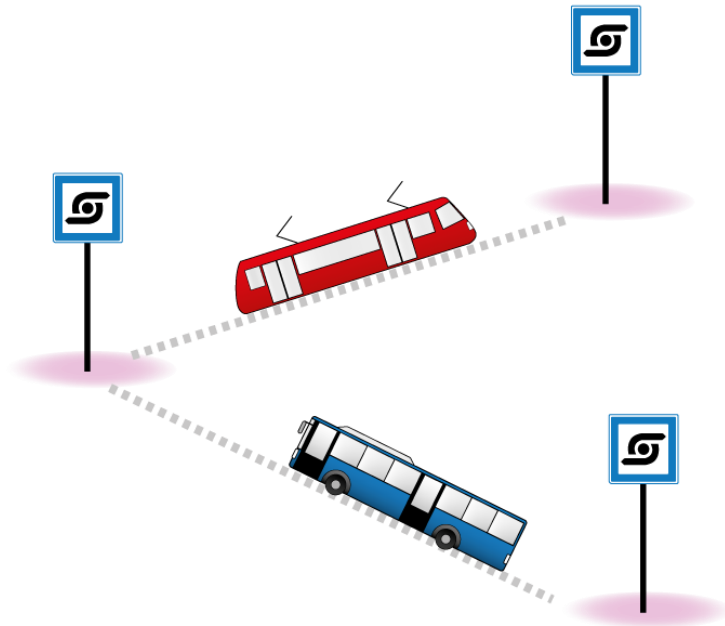
Udvalget vil blandt andet undersøge, under hvilke rammevilkår disse løsninger kan blive et attraktivt supplement til den kollektive transport på landet.

Strategisk fokus på busfremkommelighed i mellemstore og store byer

Øget effektivitet og punktlighed vil kunne øge attraktiviteten af kollektiv transport.

Udvalget vil blandt andet undersøge, om der kan opstilles anbefalinger for, hvornår investeringer i busfremkommelighed kan betale sig.

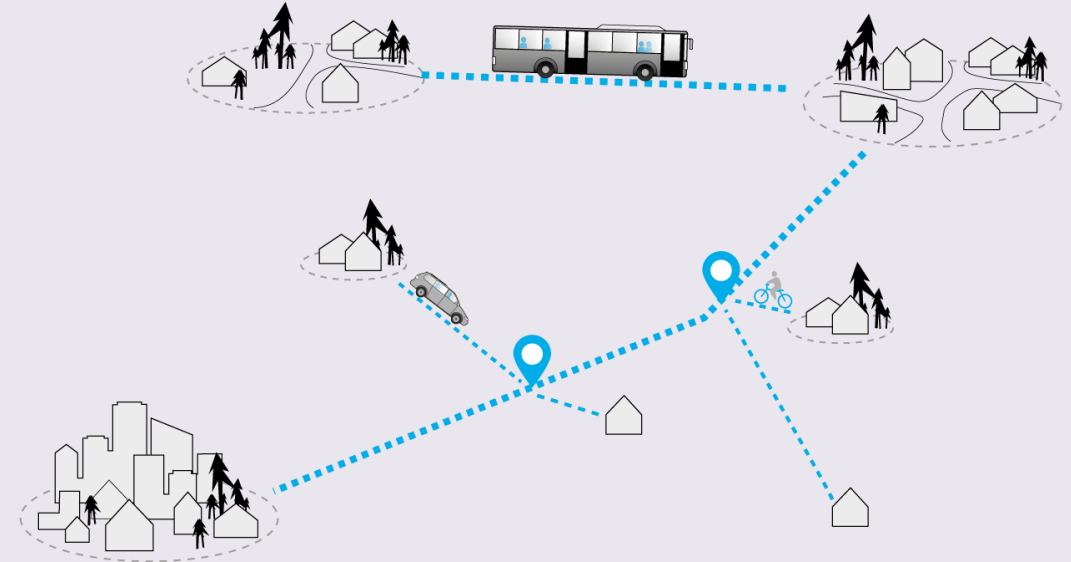
Bruttokatalog fortsat:



Systematisk fokus på udvikling af knudepunkter (hubs) og opkoblinger på det strategiske hovednet

Kombinerede rejser vil kunne lettes, og flere vil kunne få mere gavn af hovednettet, der samtidig vil kunne få et større passagergrundlag.

Udvalget vil blandt andet undersøge, hvordan koblingerne kan fremmes.



Et strategisk, kollektivt hovednet

Et godt transporttilbud forudsætter, at der fortsat er et hovednet af tog- og buslinjer, som understøtter mobiliteten mellem by og land, og som kan betjene byerne.

Nogle af tilbuddene kan indrettes, så de også kan fungere som *first/last mile*-løsninger i forhold til det strategiske hovednet.

Det vil sikre tilgængelighed fra landområderne, men også bidrage til at udnytte kapaciteten og understøtte økonomien i det øvrige net.



Brugeroplevelse - de enkelte transportløsninger kan ikke stå alene

Der skal sikres en ramme, der binder løsningerne sammen for brugeren. Der er risiko for forringelse af det kollektive transporttilbud, hvis der ikke sikres en kundeorienteret, fælles ramme om tilbuddene.

Udvalget vil i fase 3 arbejde videre med at belyse en række forhold omkring løsningerne i kataloget, og hvordan tilbuddene kan tilrettelægges hensigtsmæssigt inden for en samlet ramme, hvorved det sikres, at brugeren er i centrum.

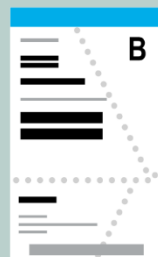
En sådan ramme skal understøtte, at tilbuddene fremstår koordinerede og overskuelige for den enkelte borger, så man har sikkerhed for at komme frem.

DET VIDERE ARBEJDE



Rammerne for det videre arbejde

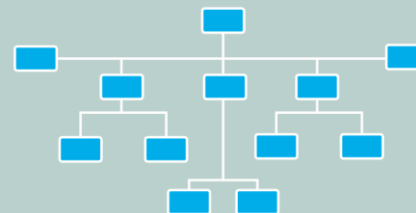
FASE 2



Afdækning af økonomien for trafikselskaberne samt afdækning af mulige modeller for en ny takststruktur.

- Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

FASE 3



Anbefalinger til en ny struktur for lokal kollektiv transport samt for organisering af den lokale kollektive transport.

- Kommissorium for ekspertudvalg om kollektiv mobilitet i hele Danmark

Sundhedsstrukturkommissionen

Kommissionen har fremlagt tre hovedmodeller for den fremtidige forvaltningsstruktur i sundhedsvæsenet, og de er blevet bedt om at beskrive hovedmodellernes eventuelle afledte konsekvenser for regionernes øvrige opgaveområder. Det omfatter regionernes opgaver med regional udvikling, blandt andet kollektiv trafik:

” Sundhedsstrukturkommissionen anbefaler, at der ved model 1 og 3 overvejes en alternativ placering af regionernes øvrige opgaver.”

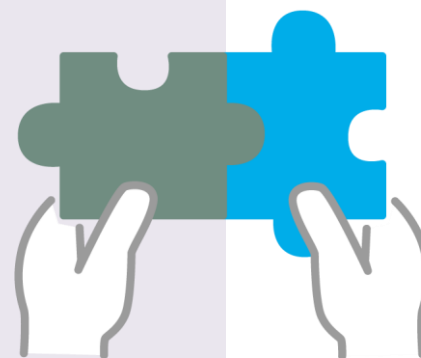
”I model 2 nedlægges regionerne, som indebærer, at der skal tages stilling til alternativ placering af regionernes øvrige opgaver.”

”Baggrunden for kommissionens forslag er et ønske om at få rettet fuldt politisk og administrativt fokus på kerneopgaven, som vil sige sundhedsopgaven. Sundhedsstrukturkommissionen bemærker i den forbindelse, at der vurderes at være meget begrænset sammenhæng mellem sundhedsområdet og opgaverne under regional udvikling.”

”Uanset forvaltningsmodel afgiver Sundhedsstrukturkommissionen ikke konkrete forslag til alternative placeringer af de øvrige opgaver.”

Et rammevilkår for ekspertudvalget i fase 3 er, jf. kommissoriet, at:

”Arbejdet med anbefalinger til en ny organisering skal tage højde for Sundhedsstrukturkommissionens arbejde, der afrapporteres foråret 2024.”



Tak.

EKSPERTUDVALG
om kollektiv mobilitet
i hele Danmark.....



FOLKETINGET

Kasper Dam Mikkelsen

nabogo

Høring om fremtidens kollektive transport
Transportudvalget

Samkørsel styrker kollektiv transport i landdistrikter



Kasper Dam Mikkelsen

Medstifter og partnerskabsdirektør

Det evige problem



Trængsel ind mod byerne
- og CO2-udledning



Manglende kollektiv transport
på landet



**Nabogo aktiverer de tomme sæder
i bilerne og...**



**Kollektiv
transport**

**...udvider
rækkevidden
af kollektiv
transport**

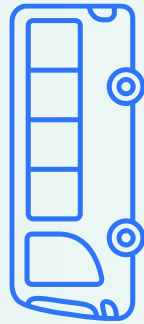
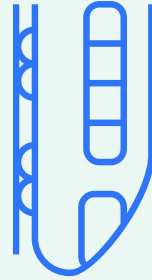


nabogo

**Kollektiv
transport**

**...udvider
rækkevidden
af kollektiv
transport**

A



Nabogo er samkørsel...

- fra hjem til destination
- ud om morgenen og hjem med bus eller tog
- til/fra stationen



B

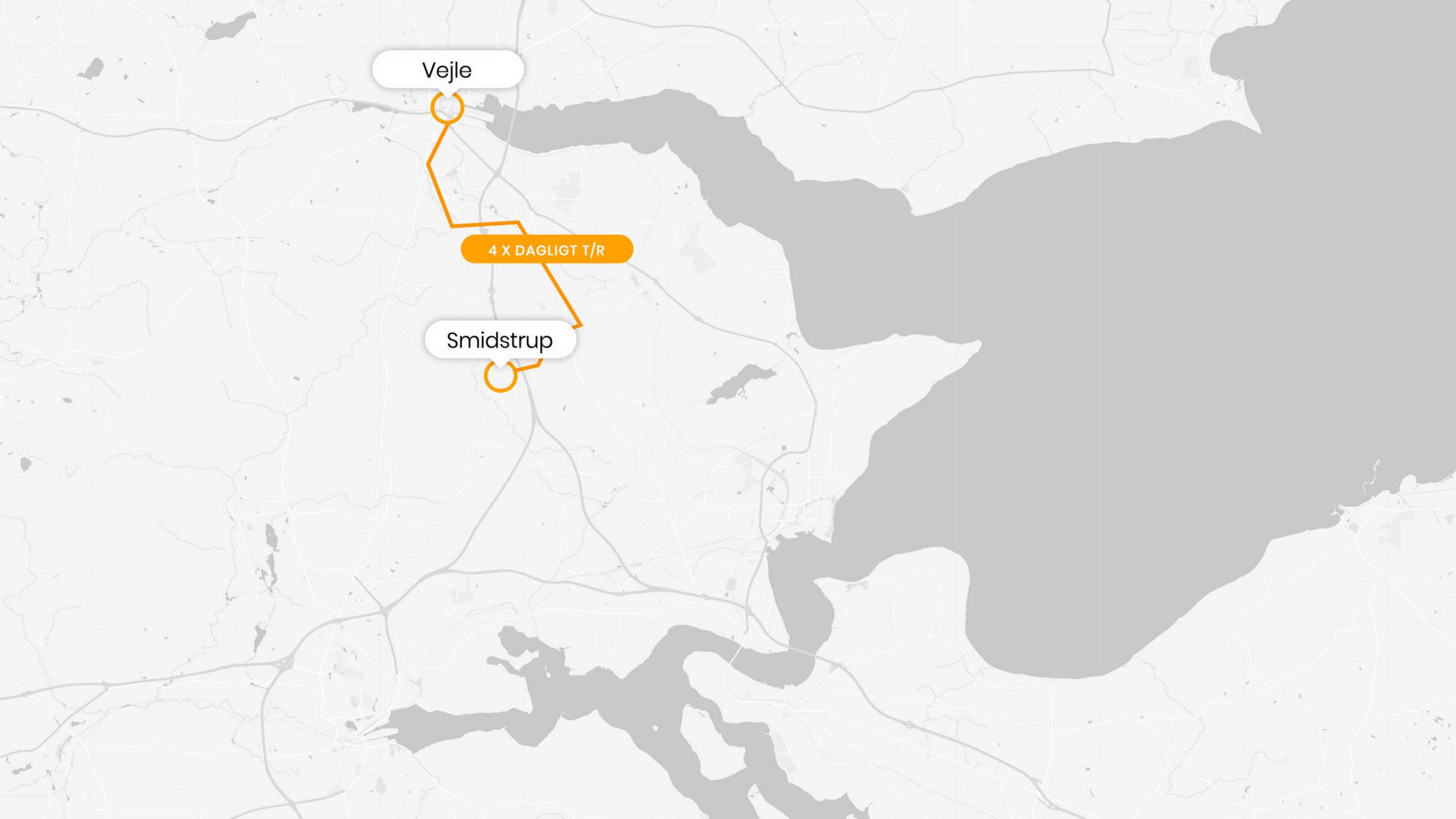


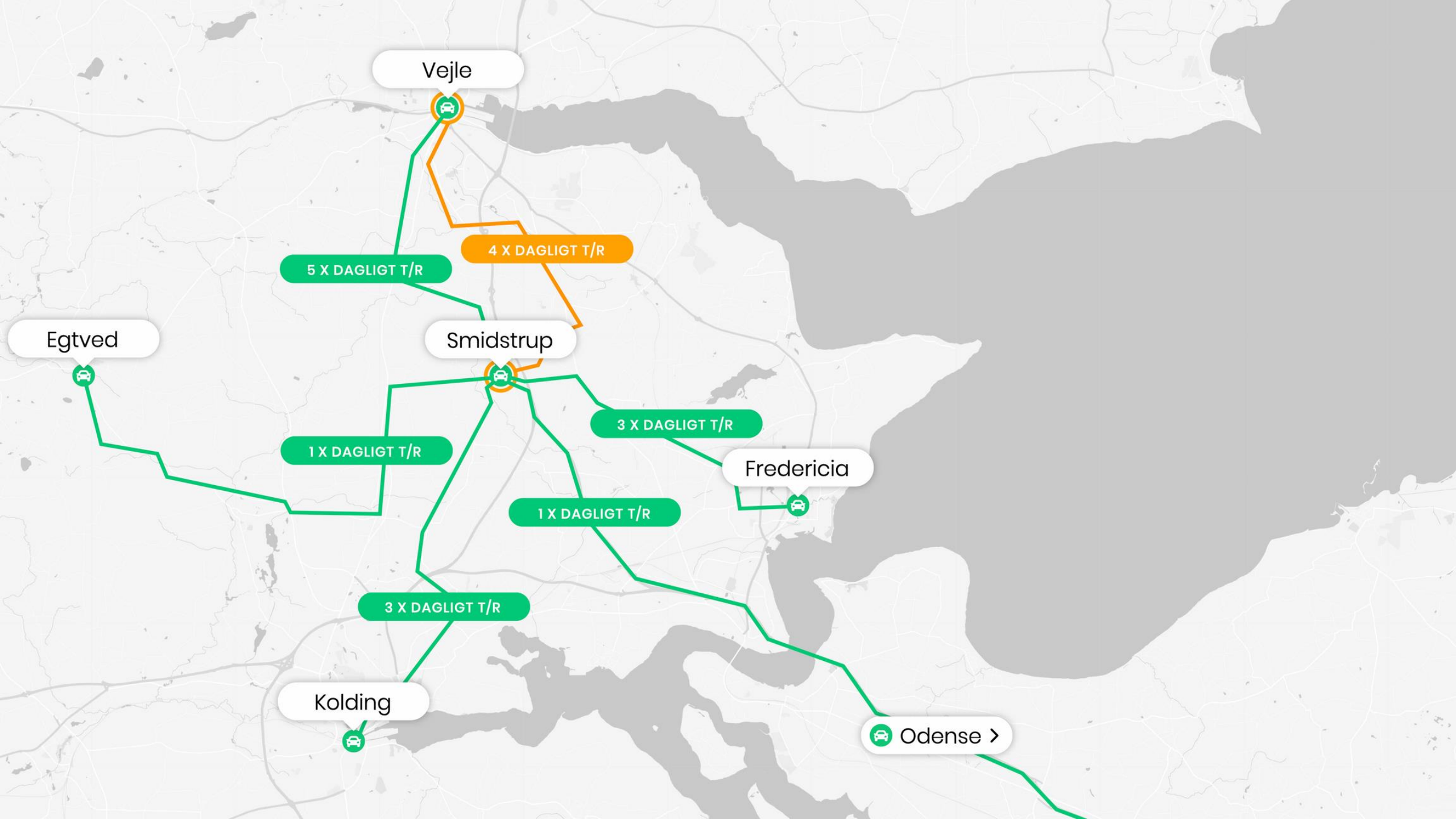
3 biler

Vejle

4 X DAGLIGT T/R

Smidstrup





Vejle



4 X DAGLIGT T/R

5 X DAGLIGT T/R

Egtved



Smidstrup



3 X DAGLIGT T/R

1 X DAGLIGT T/R

Fredericia



1 X DAGLIGT T/R

3 X DAGLIGT T/R

Kolding



Odense >





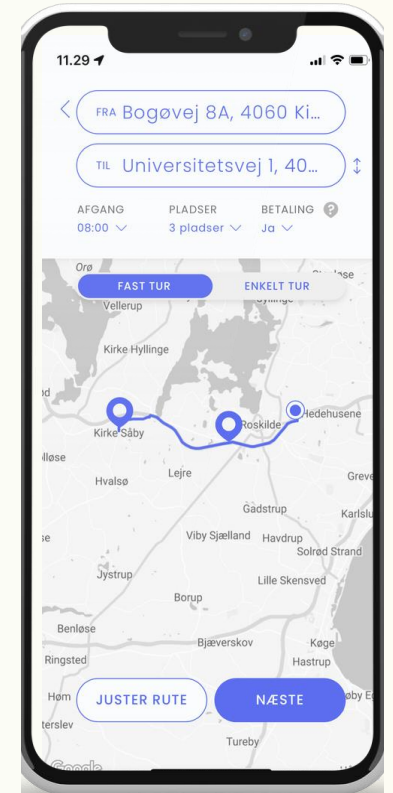


**Én bil + bus, flextrafik
og samkørsel**

En app til hverdagen

... Der flytter pendlere og unge fra solokørsel til samkørsel

Klassisk samkørsel integreret med kollektiv transport





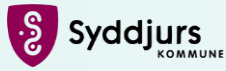
Adfærd er vigtigst!



Samarbejde med

130+ uddannelsesinstitutioner og 30+ virksomheder





Horsens Kommune



NT
REGION NORDJYLLAND



Region Syddanmark



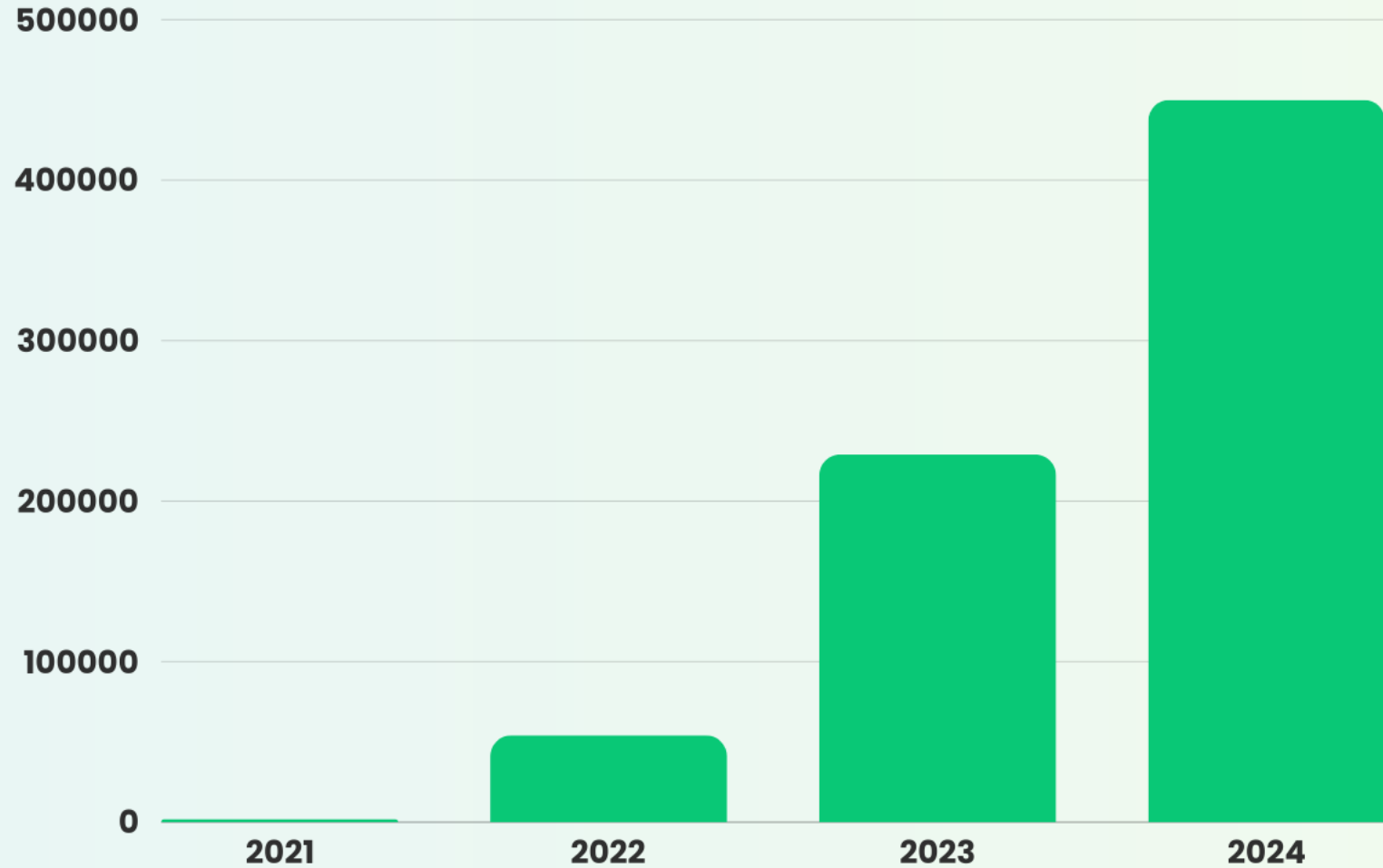
Vi er lokale

Find os på ølkassen

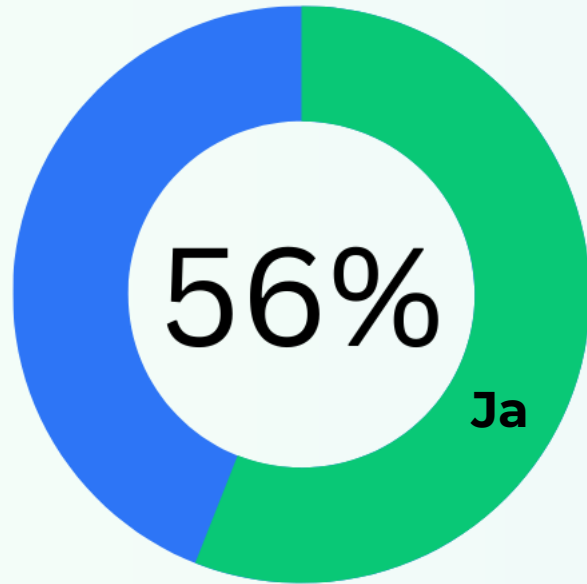
Udviklingen i antallet af nabogo-samkørsler

Total: 735.240
samkørsler

17.000
aktive
brugere i
landdistrikter

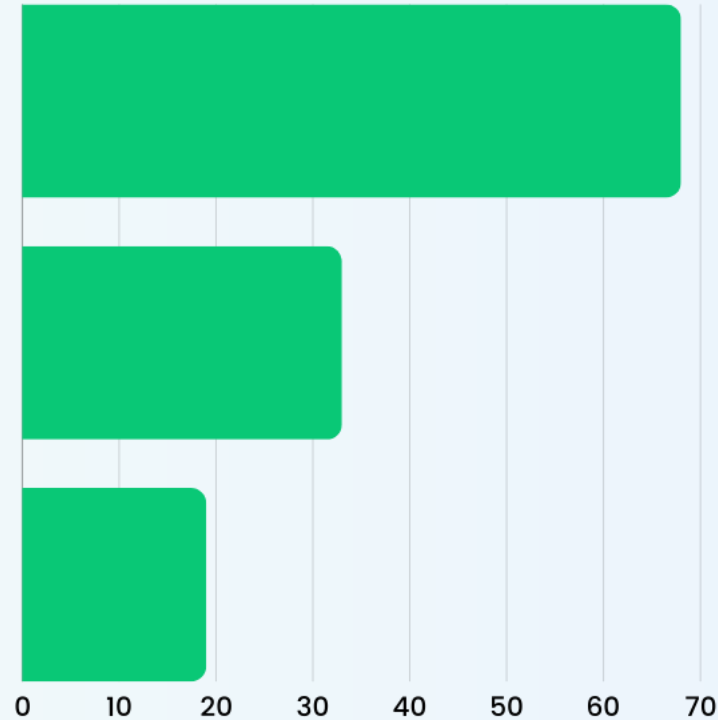


Færre biler



Kan samkørsel på sigt føre til færre biler i din husstand?

Mobilister



Jeg kombinerer med kollektiv transport

Jeg kombinerer med cykel/gang

Jeg får et lift til et knudepunkt

Samme problemer, samme behov for nabogo

Norge siden
maj 2023



Sverige siden
oktober 2023



Holland siden
marts 2022



Vi vinder markedandele fra bilen med høj frekvens af bus og samkørsel

Vores forslag:

- **Investér i kollektiv transport og samkørsel**
- **Samkørsel på månedskort**
- **Bedre vilkår for virksomheder**

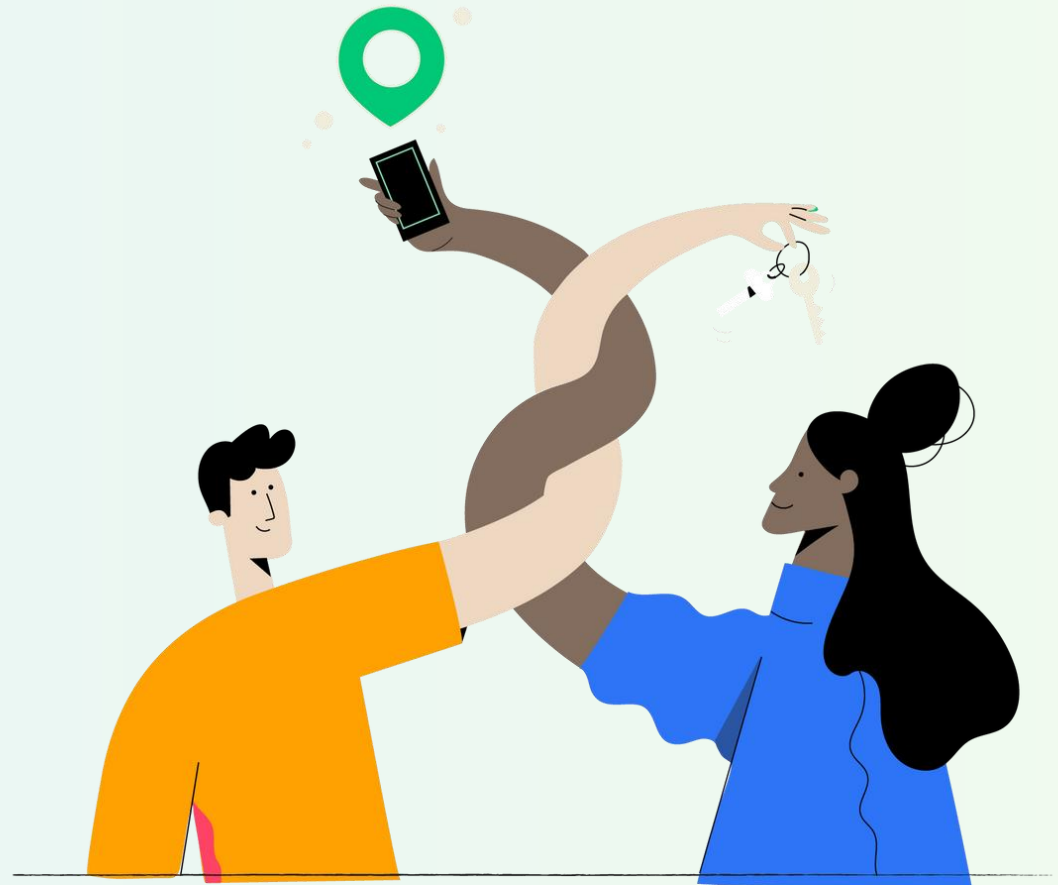


Rammevilkår har skabt velfungerende marked for samkørsel

Tak for opmærksomheden

Tag gerne kontakt:
kasper@nabogo.com

30 24 29 29





FOLKETINGET

Thomas Øster

Nordjyllands Trafikselskab

Høring om fremtidens kollektive transport
Transportudvalget

Bedre rammevilkår for Bus Rapid Transit løsninger i Danmark



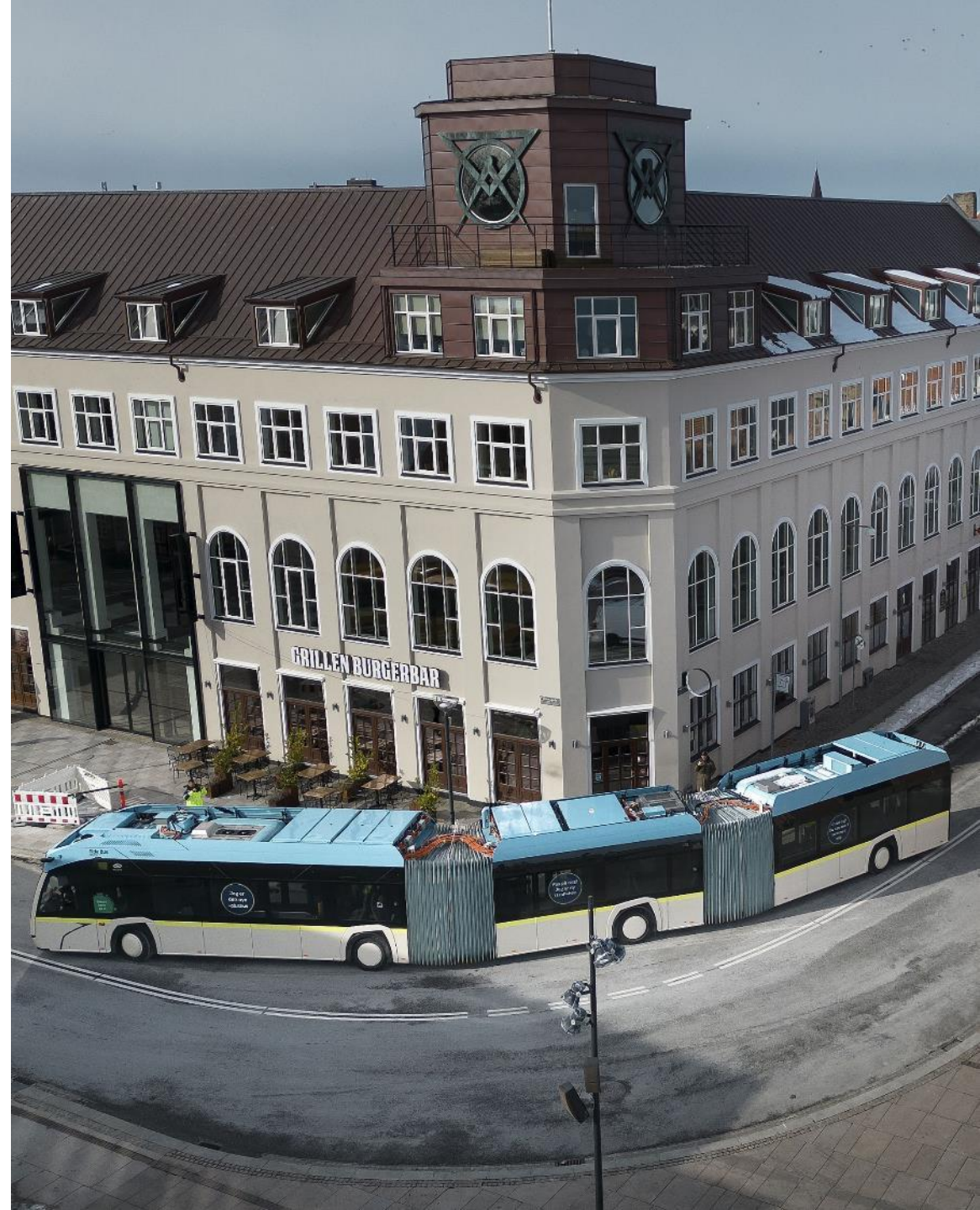
Høring om kollektiv transport, Christiansborg d. 12. september 2024



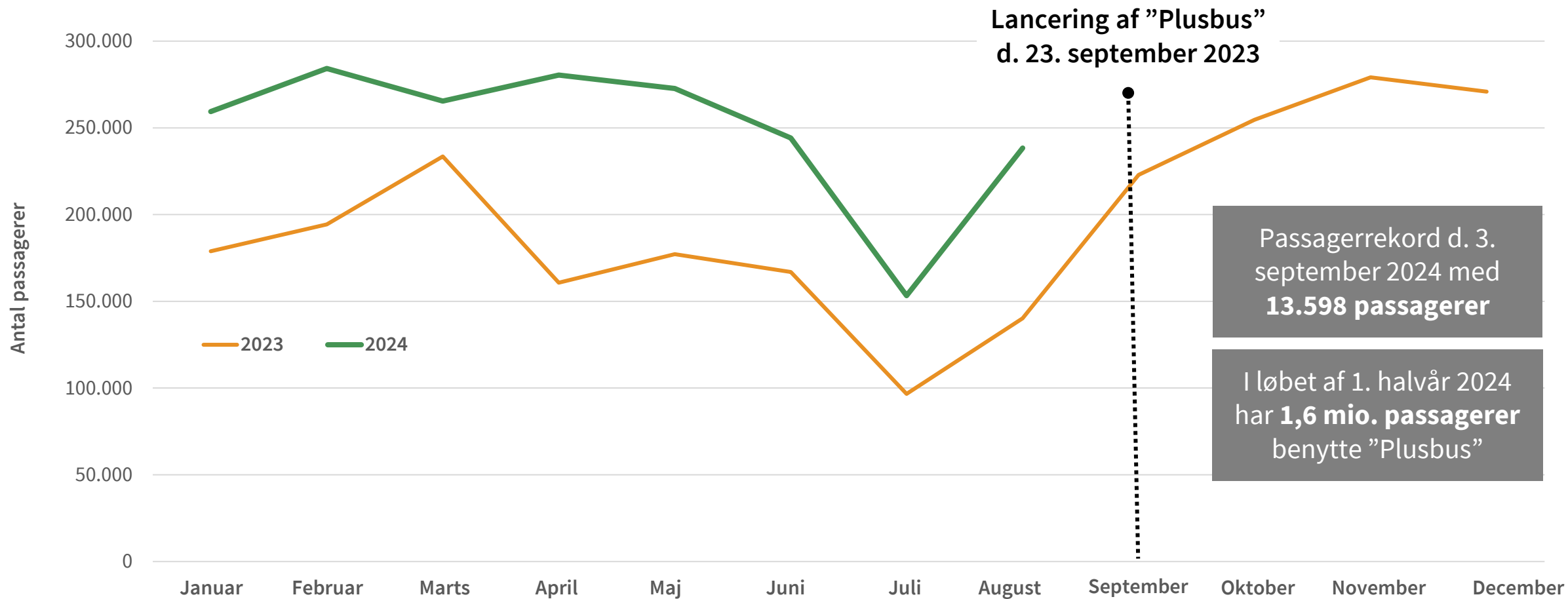
TRAFIKSELSKABERNE
I DANMARK

Succesfuld lancering i Aalborg

- En letbane, der endte med at blive en ”Plusbus” – omkring 2/3 af ruten foregår i eget tracé.
- Lanceret d. 23. september 2023 efter et 4-årigt anlægsprojekt, med samlet anlægsudgift på 590 mio. kr.
- 13 stk. elektriske 25-meter busser, der i myldretiden kører med 7-minutters interval på 12 km. rute igennem Aalborg.
- Ruten er i dag en integreret del af det samlede bybus system i Aalborg (linje 2).



... og kunderne har taget godt imod "den lille ny".



Ambitionen synes at være til mere BRT i Danmark ...

- BRT-buslinjer går deres sejrsgang, og findes i dag i >200 byer på verdensplan.
- Infrastrukturaftalen (juni 2021) indeholdt to konkrete projekter i Hovedstaden (200S/400S), og en ramme til at undersøge og etablere yderligere projekter i Århus, Aalborg og København.
- Aftalen indebærer 50/50 finansiering mellem staten og de involverede kommuner og regioner.



... men det kræver tilpasninger, hvis ambitionerne skal realiseres.

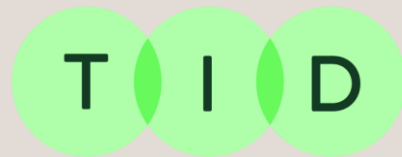
- **Fælles forståelsespapir april 2022** | Forudsætning for Region H. og de involverede kommuner, at medfinansiering kan ske uden for det kommunale anlægsloft, og at lån kan afdrages over 40 år – samme vilkår som letbane og Metro.
- **September 2023** | De involverede BRT-kommuner og Region H. modtager et ikke-begrundet afslag på finansieringen.
- Herefter er alt arbejde med yderligere projekter i Danmark gået i stå.



Ændrede rammebetingelser | hvad skal der til, hvis vi skal have mere BRT i Danmark?

- Vi skal have skabt sikkerhed om finansieringen, så etablering af BRT-projekter kan finansieres på samme måde som letbane og Metro – **uden for det kommunale anlægsloft, og med 40-årig afdragsperiode.** Det kunne helt konkret ske via lov, som muliggjorde dette.





TRAFIKSELSKABERNE
I DANMARK



FOLKETINGET

Debat

Høring om fremtidens kollektive transport
Transportudvalget



FOLKETINGET

Pause

Høring om fremtidens kollektive transport
Transportudvalget



FOLKETINGET

Del 2:

Hvad kan vi lære af udenlandske erfaringer?

Høring om fremtidens kollektive transport
Transportudvalget



FOLKETINGET

Otto Anker Nielsen

DTU Management

Høring om kollektiv transport
Transportudvalget

Høring om kollektiv trafik

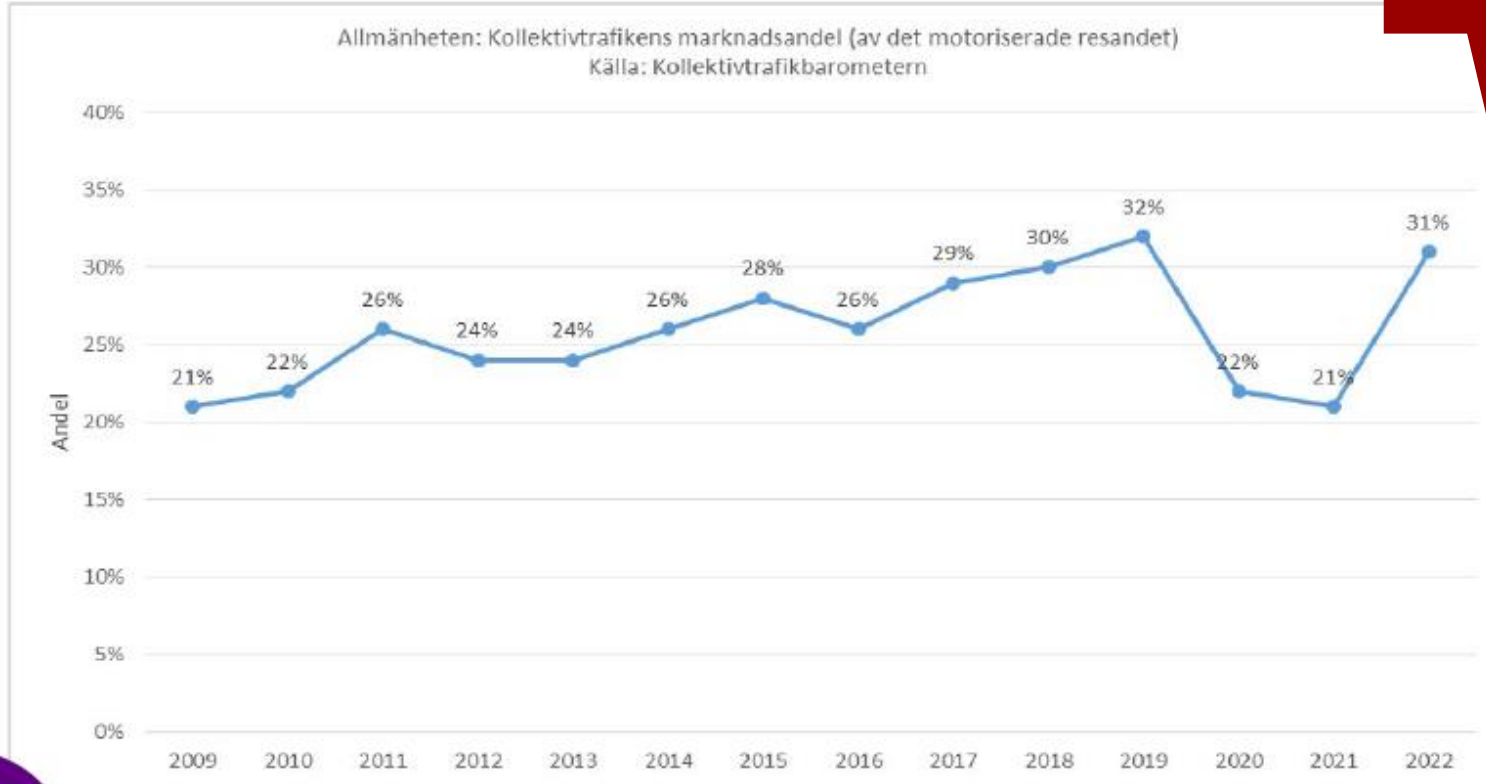
Otto Anker Nielsen, professor og divisionsleder

Region Skånes tiltag for styrkelse af den kollektive transport



**Marknadsandel:
Andel av motoriserade
resor**

Vår marknadsandel

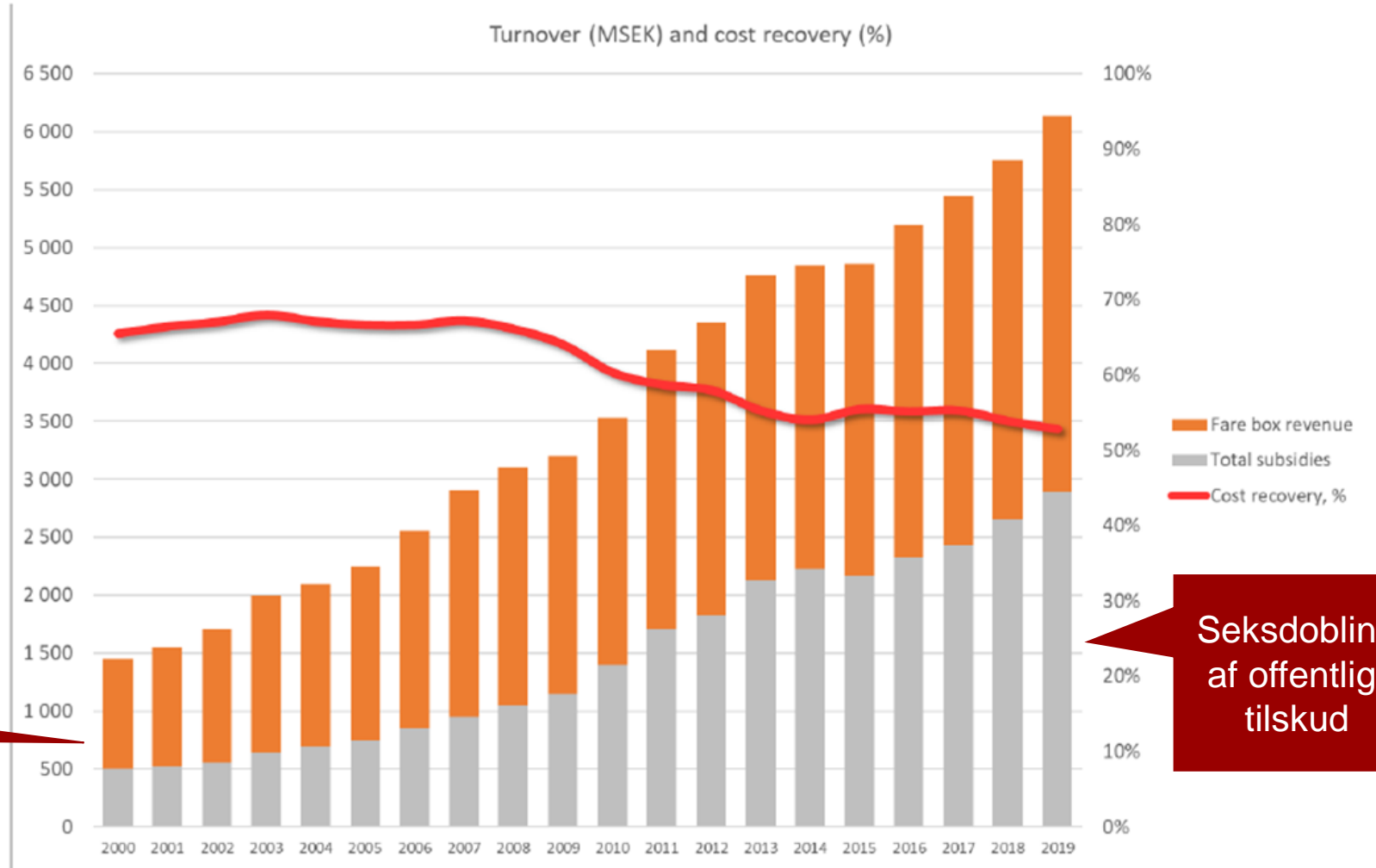


**50% vækst
markedsandel**

Skånetrafiken

Økonomi og finansiering

**Stigende omsætning
Svagt faldende
selvfinansieringsgrad
(indtægtsdækning)**



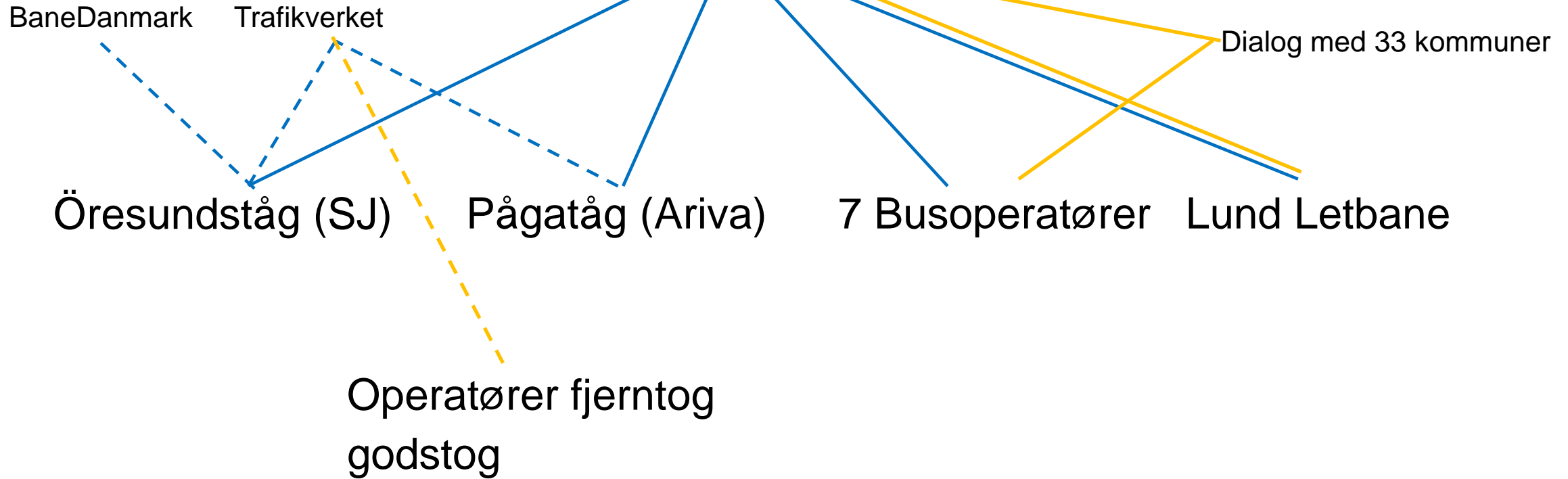
Meget lavt udgangspunkt

Seksdobling af offentligt tilskud

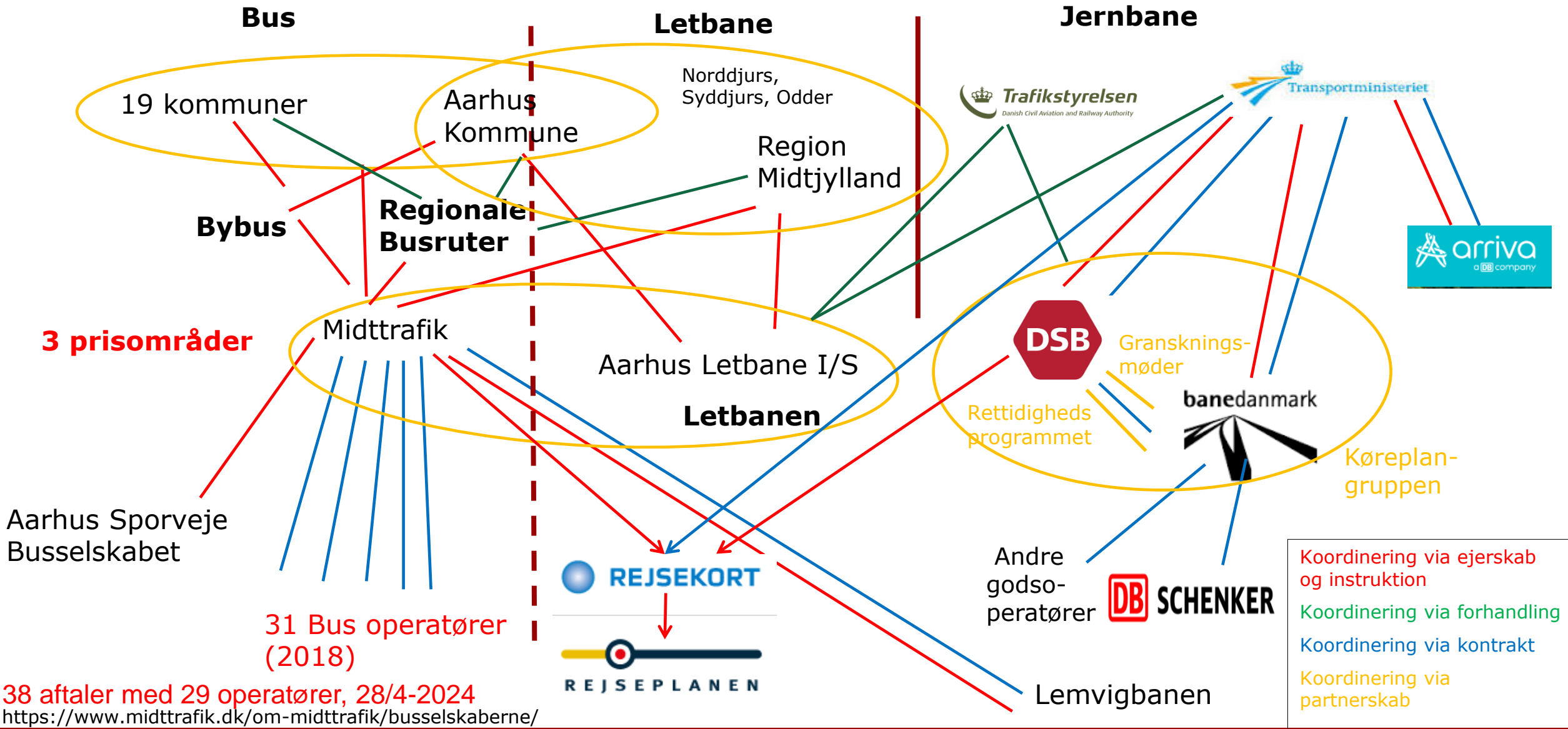
Aktører og koordineringsmekanismer

Region Skåne

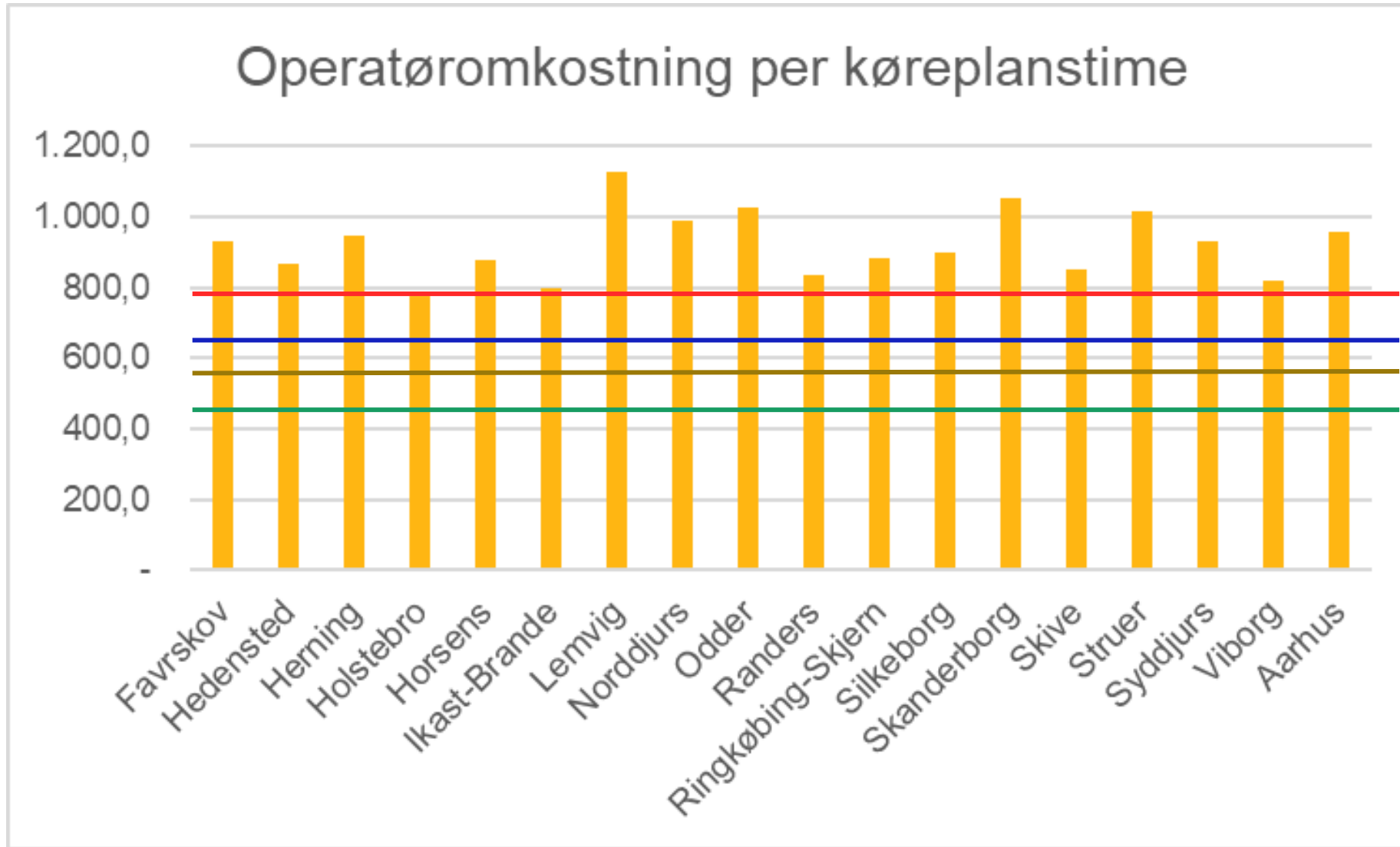
Skånetrafikken (efter 1999)



Aktører og koordineringsmekanismer i Region Midtjylland



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



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

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%)**

Filosofi med trafikstrøg (stamlinjer)

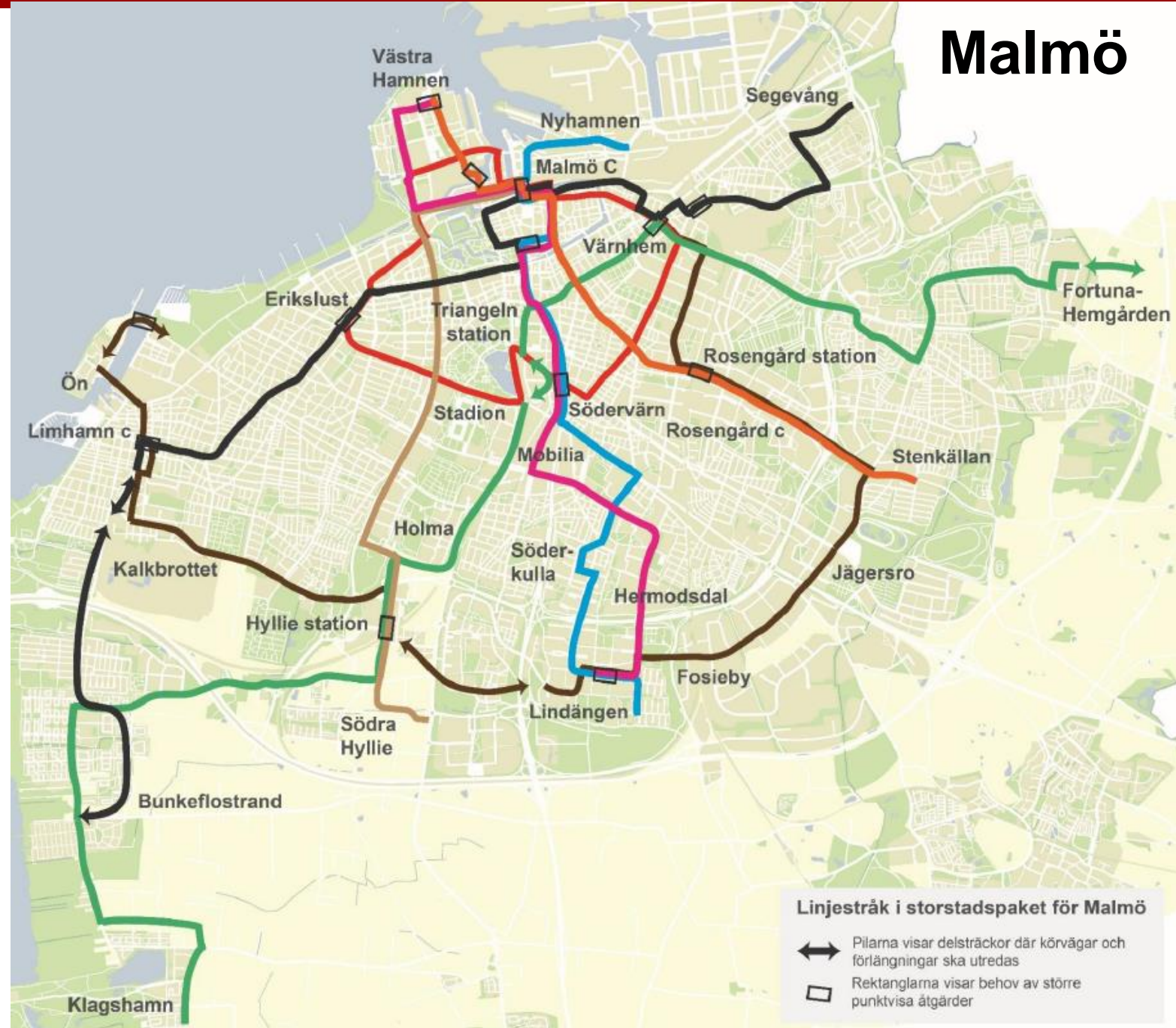
- Kører hurtigt og ofte fra et sted, hvor de fleste er
- Til et sted, hvor de fleste skal hen
- Det gør det acceptabelt, at der er lidt længere til/fra den kollektive trafik

MalmöExpressen



Stamlinjer i byer

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



Opgør med traditionelt bybus princip

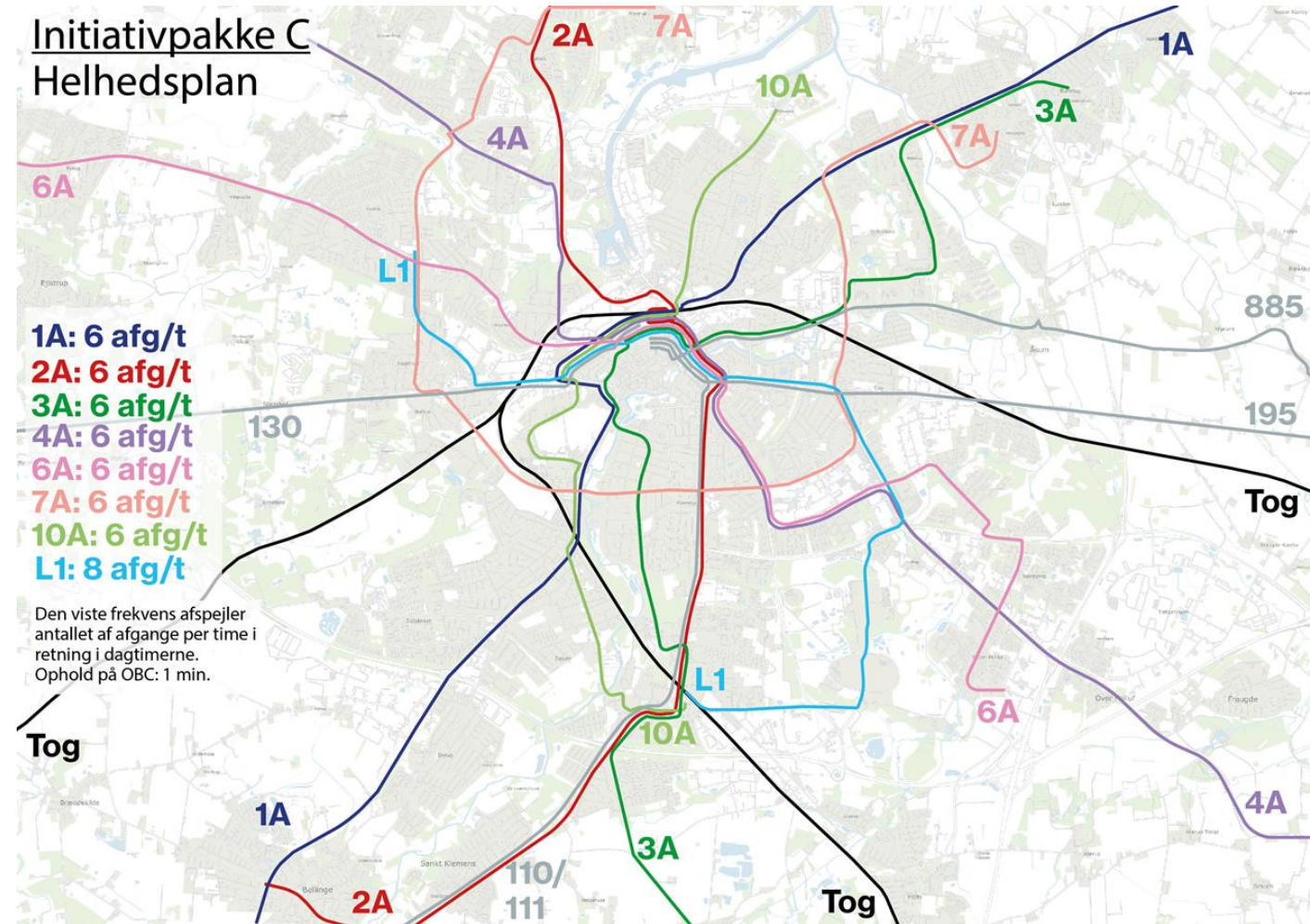
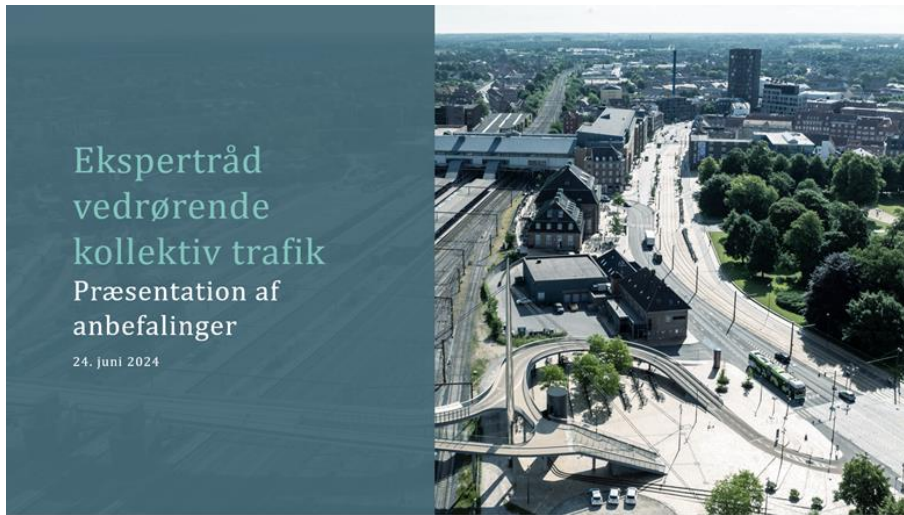
”Fladedækning”

- Mange langsomme lavfrekvente linjer
- Flest ender ved stationen
- Primært radiale
- Mange passagerer skal skifte og vente
- Meget busopholdstid, der er uproduktivt, men som skal betales



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



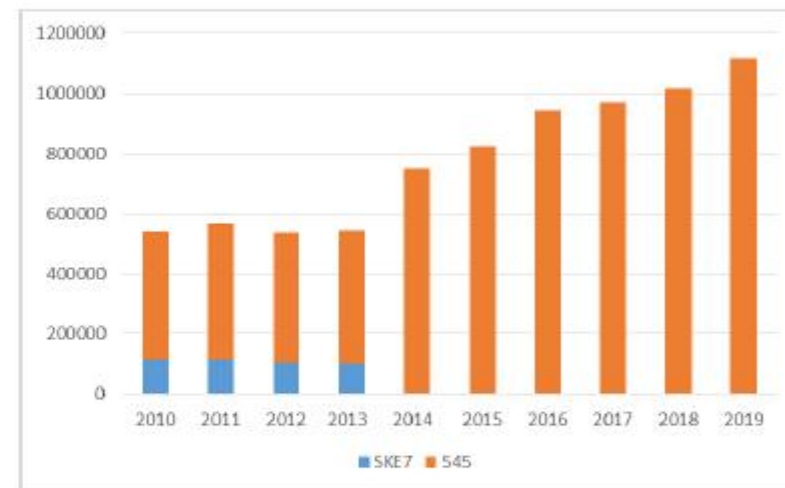
SkåneExpressen – I hovedkorridorer uden tog

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



Hurtige regionale busser gennem Landsbyer

Viktig utveckling för små orter



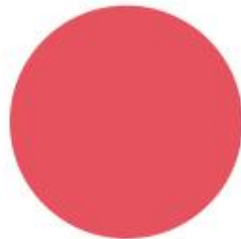
Skånetrafikken - dynamiske zoner fra turstart



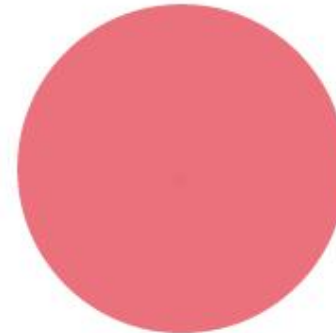
Från 202 till 3 zoner



Liten



Mellan



Stor

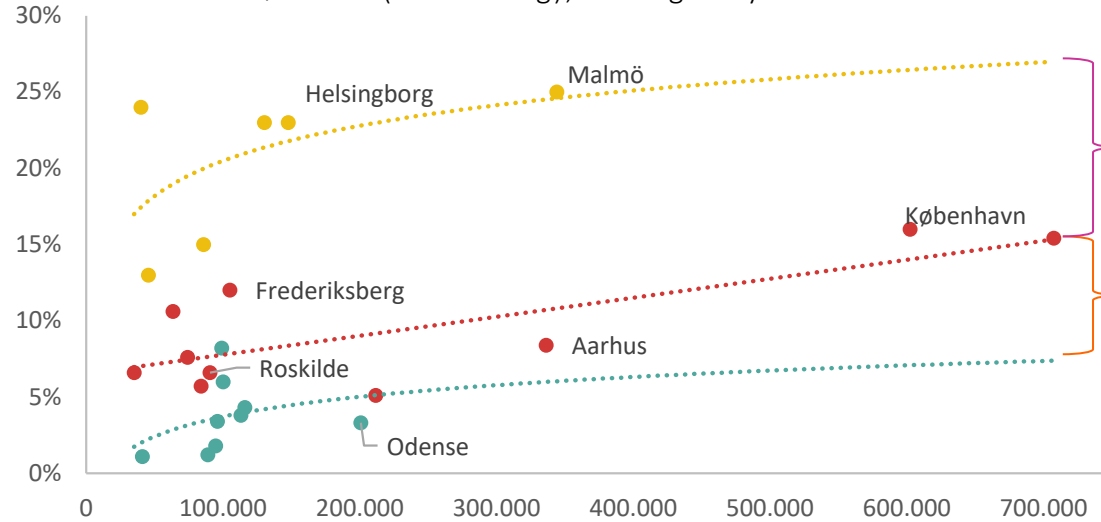
Hela Skåne

Skånetrafiken

- Forskellige driftsprincipper og organisering giver markant forskel på passagertal og selvfinansieringsgrad

● Fladedækning ● Stambusnet ● Skåne

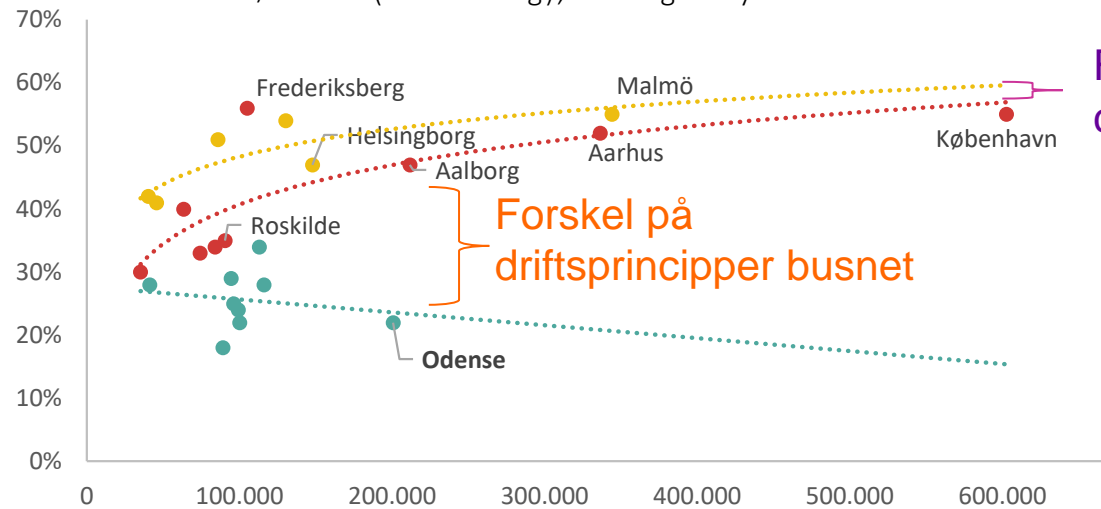
Kollektiv trafiks **markedsandel** som funktion af kommunestørrelse (befolkning), udvalgte byer er fremhævet



Takstsystem, bedre driftsintegration og koordinering med tognettet

Forskel på driftsprincipper busnet

Selvfinansieringsgrad bybusser som funktion af kommunestørrelse (befolkning), udvalgte byer er fremhævet



Forskel på chaufførlønninger

Forskel på driftsprincipper busnet

Hvad forklarer Skånetrafikkens succes?

- Simplere organisering med entydigt ansvar for koordineret planlægning af al regional og lokal kollektiv trafik, både bus og tog
- Stambusnet, giver mere effektiv drift og flere passagerer
- Større kontrakter, mere effektive udbud med forhandling giver lavere omkostninger
- Takstreform forbedrer konkurrenceevnen

- 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



FOLKETINGET

Anders Rody Hansen

DI Transport

Høring om fremtidens kollektive transport
Transportudvalget

Gør det nemt!

- Inspiration fra udenlandske erfaringer

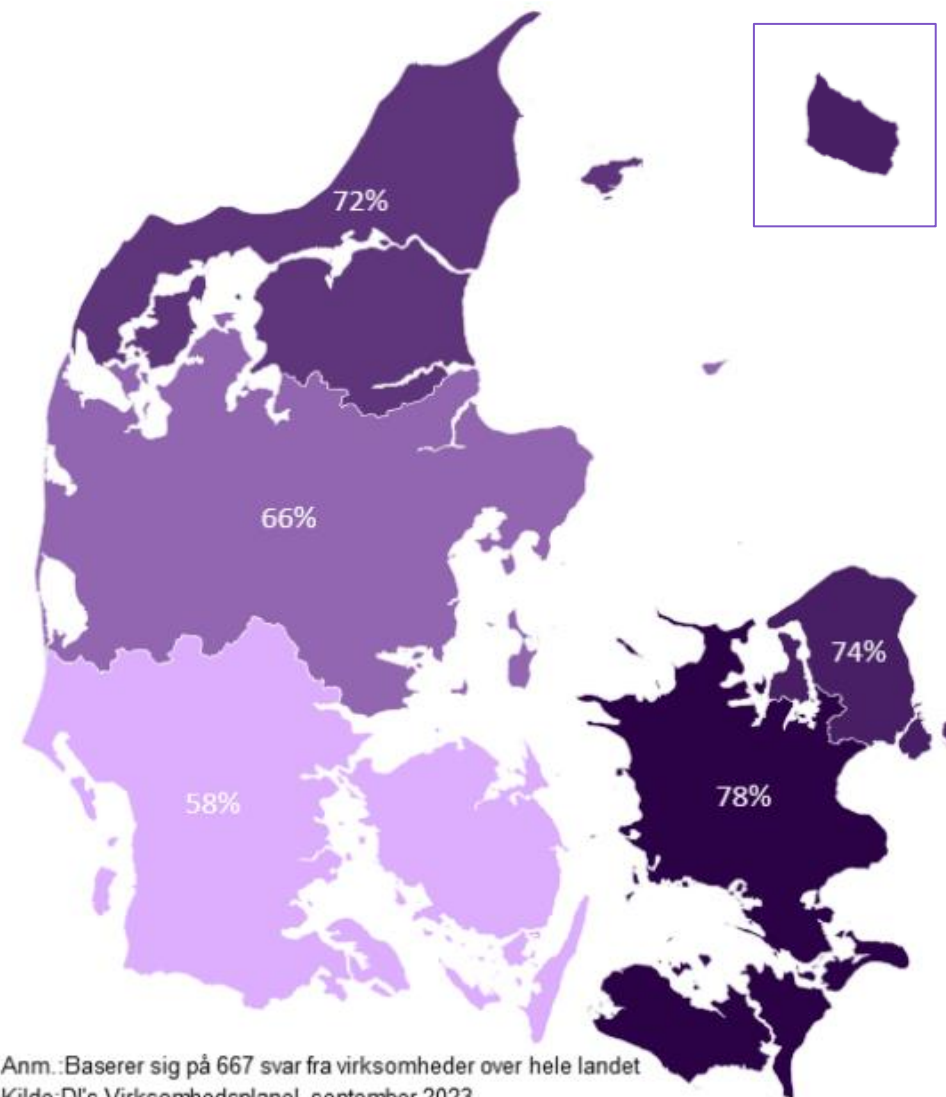
Høring om kollektiv transport
Anders Rody Hansen, chefkonsulent
12. september 2024

Kollektiv transport er vigtig for at rekruttere medarbejdere

For **7 ud af 10** virksomheder i Danmark har det betydning, at medarbejderne kan komme på arbejde med kollektiv transport.

23 % af virksomhederne mener endda, at det har stor betydning.

Andel virksomheder i regionen der har svaret, at det har betydning, at medarbejderne kan komme på arbejde med kollektiv transport.



Den kollektive transport skal styrkes, så det bliver attraktivt for flere

94 %

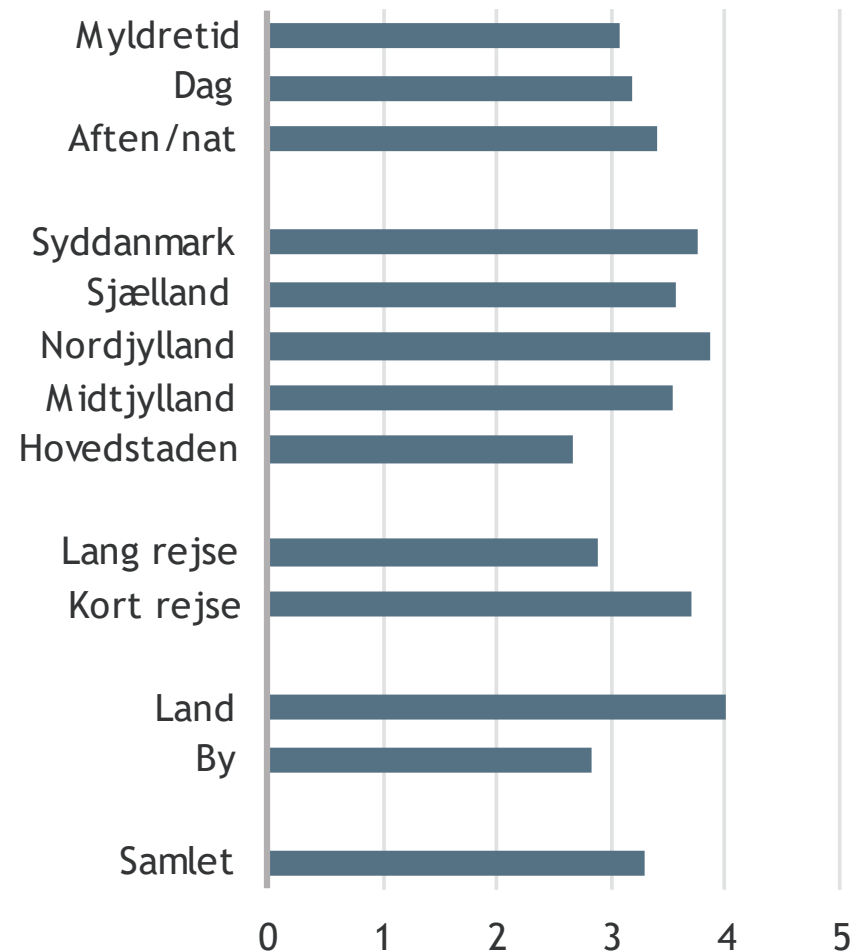
af alle rejser kan gennemføres med kollektiv transport...

..men kun

20%

af rejserne kan gøres inden for den dobbelte rejsetid

Gennemsnitlig rejsetidsfaktor kollektiv vs. bil
(Rejsetidsfaktor = 2: Fordobling af rejsetiden)



Lavere priser og enkel takststruktur er en del af løsningen

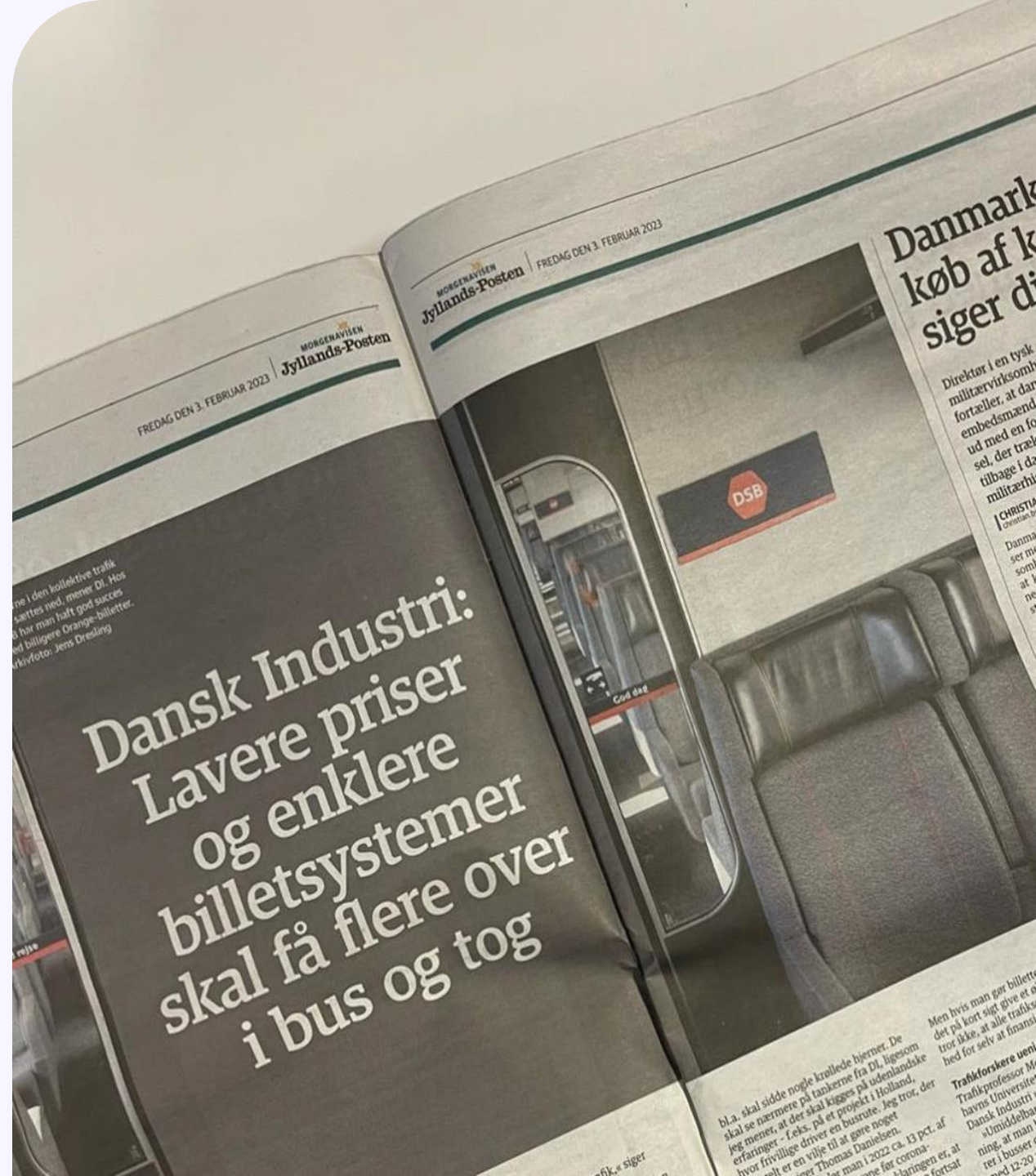
Forenkling af
billetpriser og
-produkter

Målrettet
nedsættelse af
takster på **12 %**



Passager-
fremgang på
10 %

Investering:
300 mio. pr.
år.

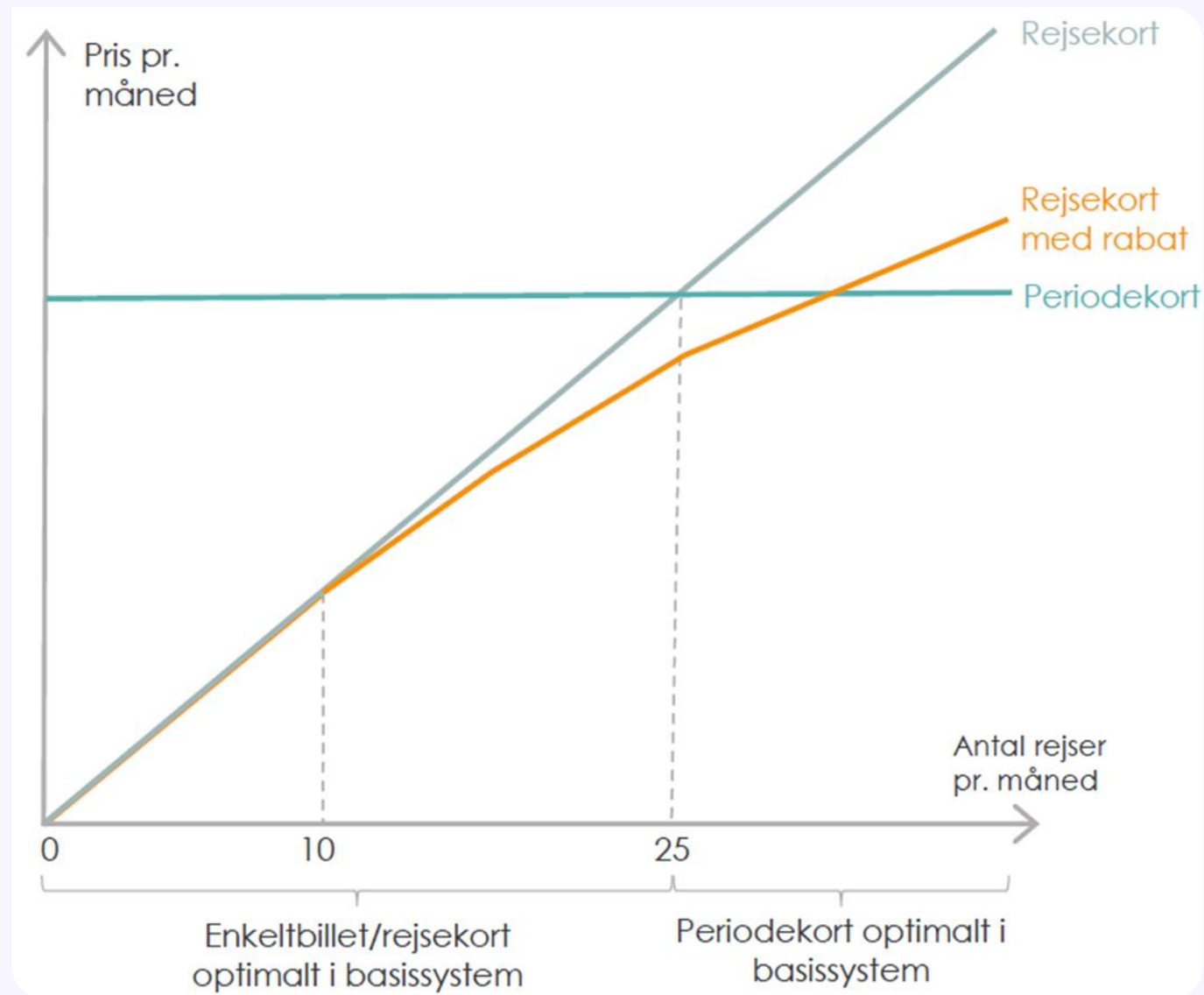


'Rejsekort' med mængderabat

- Billigere jo mere du kører

Skaber incitament til at rejse mere og øger passagerloyaliteten.

I Vestdanmark ydes der i dag mængderabat på rejsekort.

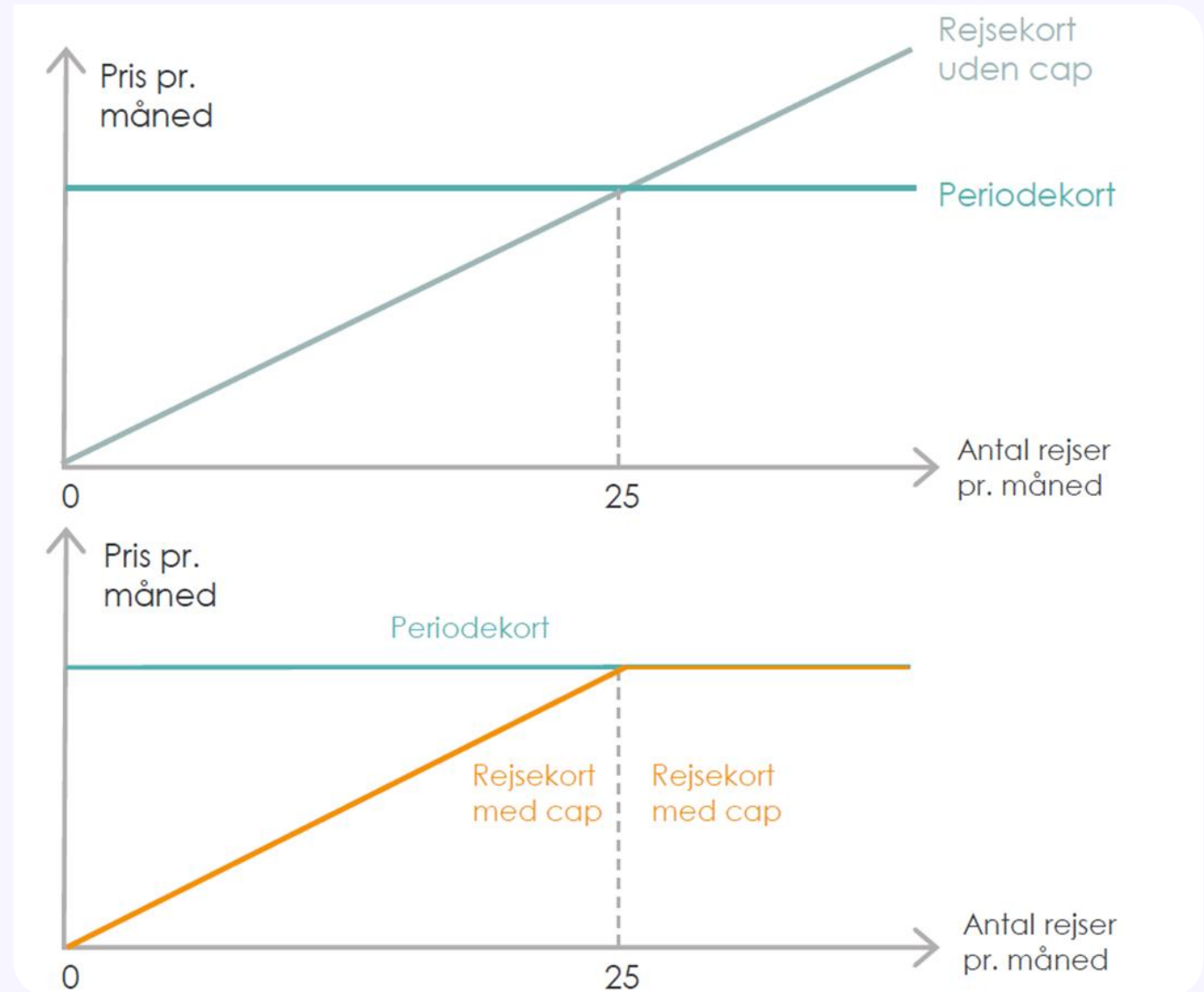


'Rejsekort' med cap

- Du betaler aldrig for meget

Kører du med rejsekort kan det aldrig blive dyrere end med periodekort.

Visheden og sikkerheden om prisen kan give passagerfremgang.



BahnCard

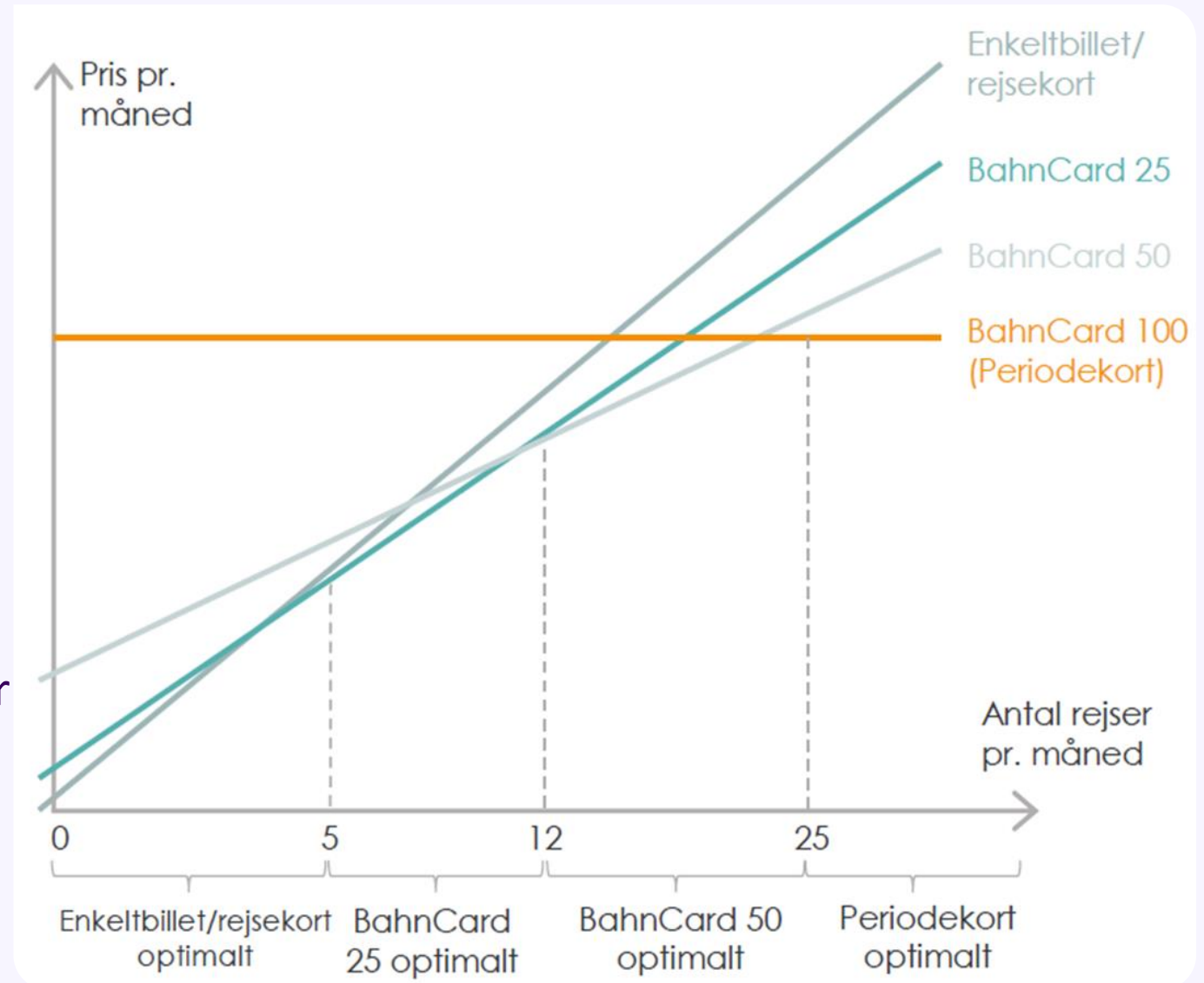
- Køb dig til rabat

Et årskort med mængderabat:

BahnCard 25: Giver adgang til **25% rabat**
63 euro (ca. 470 kr.) pr. år.

BahnCard 50: Giver adgang til **50% rabat**
244 euro (ca. 1.800 kr.) pr. år.

BahnCard 100: Et periodekort, der dækker **alle ture**,
4.550 euro (ca. 34.000 kr.) pr. år.



Grupperabatter

- Billigere når flere rejser sammen

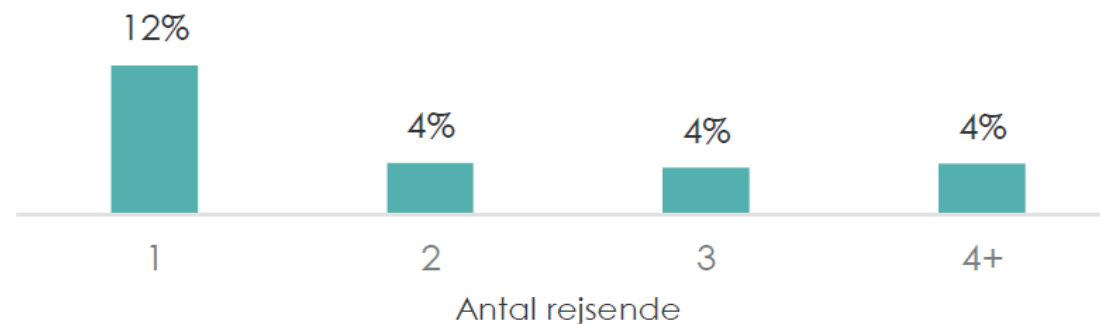
Det er i høj grad fritidsrejsende, der rejser i grupper.

Fritidsrejsende rejser ofte uden for myldretiden, hvor der er mindre pres på kapaciteten.

Yderligere vil grupperabat gavne familier, der ikke bruger bil.

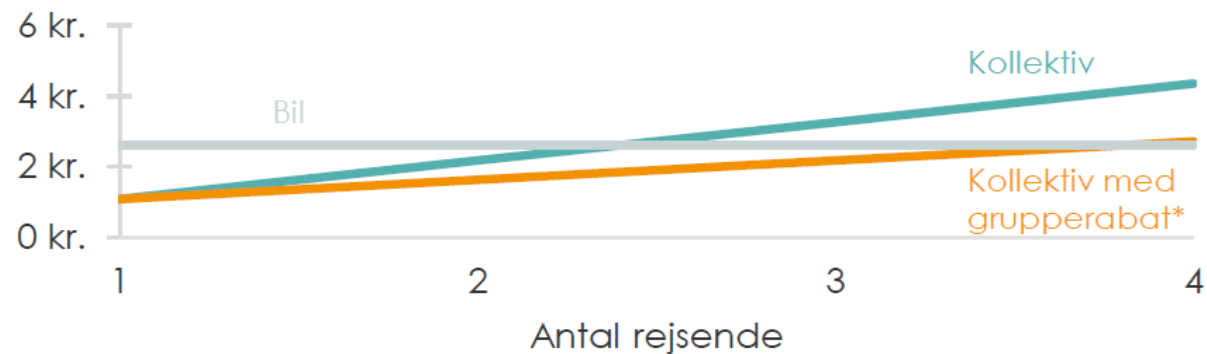
Figur 1. Grupper bruger i højere grad bil

Markedsandel for kollektiv transport fordelt på antal rejsende¹



Figur 2. Grupperabat kan gøre kollektiv transport billigere for grupper i forhold til bil

Samlet pris for 1 km (gennemsnit) med bil/kollektiv, 2022²



* Eksempel, hvor passagerer ud over den første passager får 50% rabat.

Deutschland Ticket

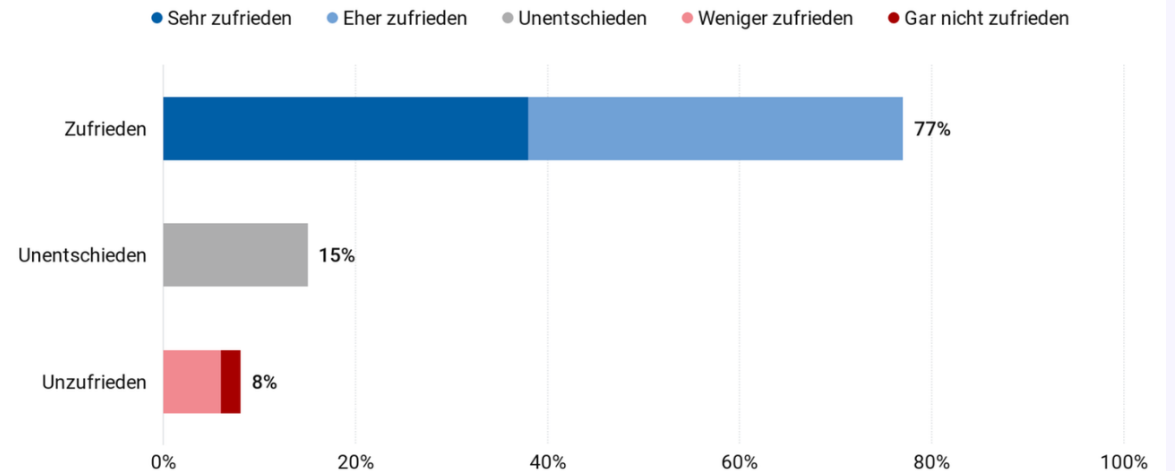
49 Euro pr. måned

Rejs ubegrænset
med lokal kollektiv
transport

Forventet
udgift i 2024:
4,1 mia. euro



Wie zufrieden sind Sie mit dem Deutschlandticket? Nutzer des Deutschlandtickets (49-Euro-Ticket)



Stat. Fehler Gesamtergebnis: 5,8% | Stichprobengröße: 1.005 | Befragungszeitraum: 24.05.23 - 30.05.23 | Gerundete Ergebnisse | Mittelwerte Quartale

Foto: Gregor Fischer/AP/Ritzau Scanpix
Kilde: www.bahn.de/ samt web.de/

KlimaTicket i Østrig

Årsbillet til hele Østrig

Regionalbillet til 365 euro

Travellers aged 25 or younger, or 65 and older and disabled travellers pay € 821.

Ticket category	Regular
-----------------	---------

KlimaTicket Ö Classic	€ 1.095
--------------------------	---------

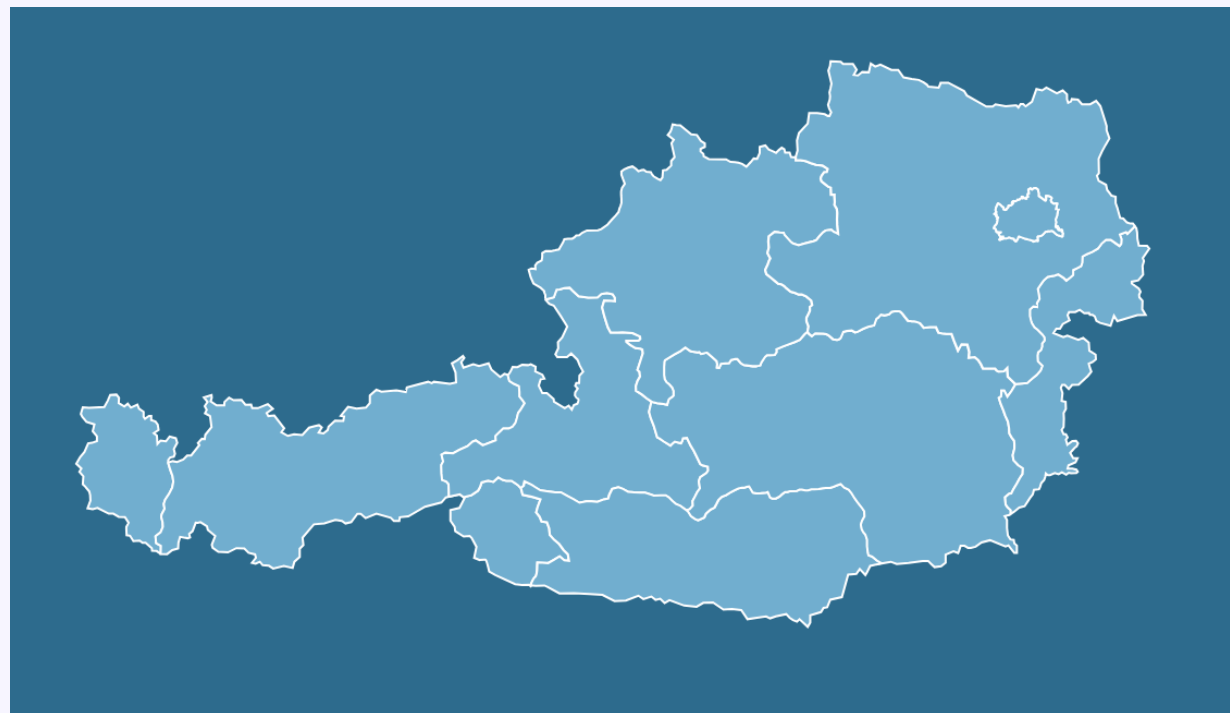
KlimaTicket Ö Youth/ Senior/ Special	€ 821
--	-------

KlimaTicket Ö Family	€ 1.205/ € 931 (Classic Family/ Youth, Senior, Special Family)
-------------------------	---

Abbildung 15: Zufriedenheit mit dem KlimaTicket



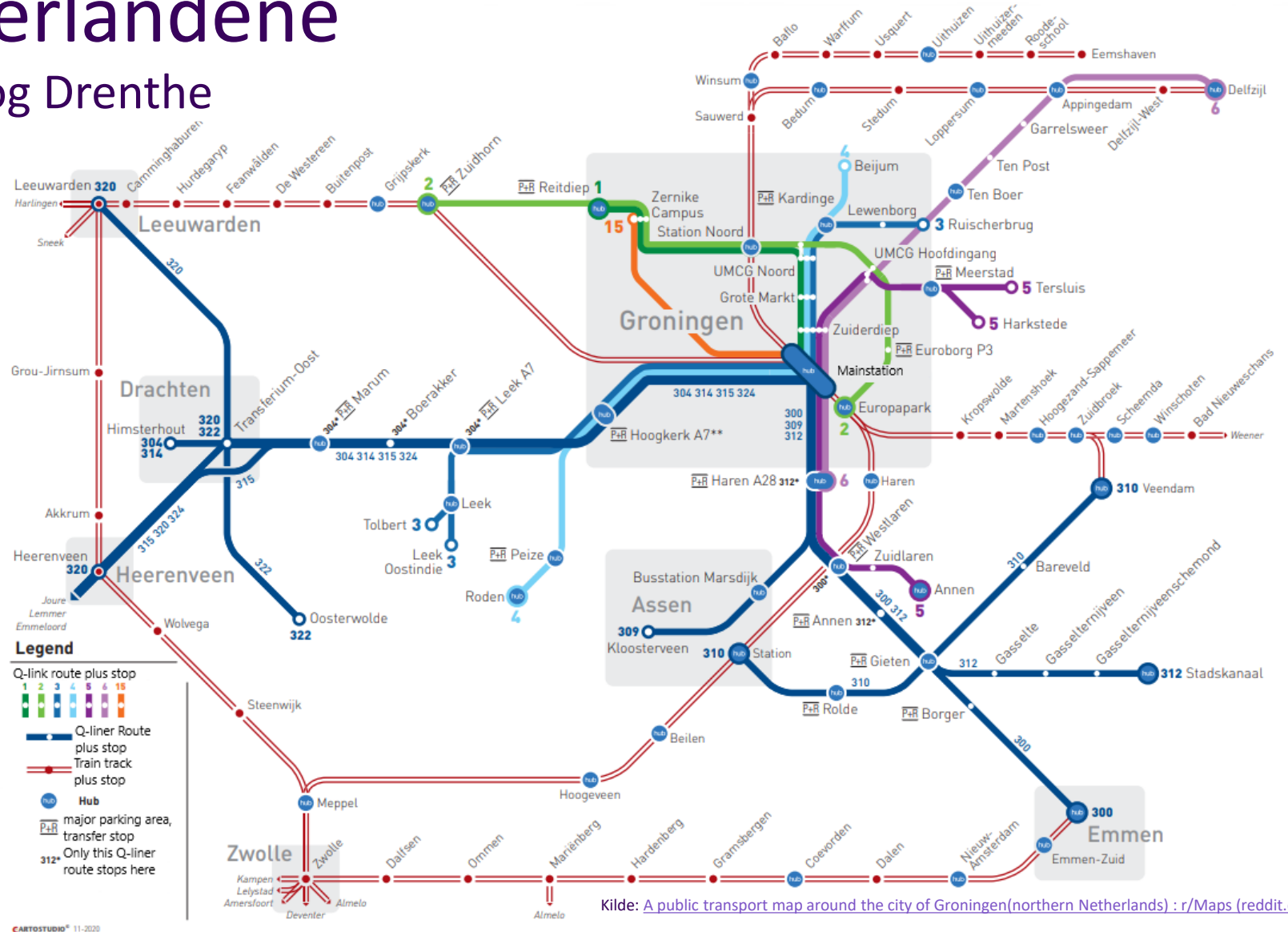
■ 1 = sehr zufrieden ■ 2 = eher zufrieden ■ 3 = eher nicht zufrieden ■ 4 = gar nicht zufrieden



www.klimaticket.at
Kilde: www.bmk.gv.at

Netværk i Nederlandene

Provinserne Groningen og Drenthe



Q-link, Q-liner and Train
Overviewmap 2021

Kilde: [A public transport map around the city of Groningen\(northern Netherlands\) : r/Maps \(reddit.com\)](https://www.reddit.com/r/Maps/)

Vished for servicen

Gennem forbundne og komplementerende kollektive løsninger

20 års
sigte

Højklasset
rutenet

10 års
sigte

Basis
rutenet

Øvrige
tilbud

Knude-
punkter
(Hubs)



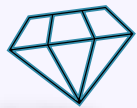
Gør det nemt – det gør de andre!



Det har stor betydning for samfundet - og for virksomhederne og deres medarbejdere - at kollektiv transport er tilgængelig og attraktiv.



Takster og billetprodukter skal gøres enkle og forståelige, og i højere grad fastlægges med brugerens udgangspunkt.



Kollektiv transport har en større samfundsmæssig rolle og værdi, der kontinuerligt skal understøttes og investeres i over tid.

Tak for ordet!



FOLKETINGET

Debat

Høring om fremtidens kollektive transport
Transportudvalget



FOLKETINGET

Del 3:

Hvad er næste skridt hen imod en øget brug af kollektiv transport?

Høring om fremtidens kollektive transport
Transportudvalget



FOLKETINGET

Hvad efterspørger brugerne?

Jakob Fuglsang Andersen, SAMFUNDSFORMERNE

Julie Lindmann, DUF

Marlene Rishøj Cordes, Ældre Sagen



FOLKETINGET

Hvilke politiske initiativer skal bane vejen for en øget brug af kollektiv transport?

Thomas Jensen (S)

Peter Juel-Jensen (V)

Jette Gottlieb (EL)

Anders G. Christensen (V), Danske Regioner

Johannes Lundsryd Jensen (S), Middelfart Kommune

Karsten Lauritzen, DI Transport



FOLKETINGET

Afrunding

Rasmus Prehn (S), formand for Transportudvalget

Høring om fremtidens kollektive transport
Transportudvalget