



Den kollektive trafik i Danmark 2015

Status over udviklingen i sektoren

Forord	6
1 Hvem gør hvad i kollektiv trafik	7
Roller i den kollektive trafik	7
Infrastruktur - jernbanen	8
Banetrafik	8
Operatører på statens baner	9
Bus- og privatbanetrafik	11
Metro- og letbanetrafik	14
2 Udviklingen i den kollektive trafik	15
Vi kører mere i tog	15
Kollektiv trafik fylder lidt mere	16
Hvorfor er togtrafikken vokset så meget?	17
Store geografiske forskelle	19
3 Sammenhæng i den kollektive trafik	21
Information	21
Sammenhæng i køreplaner	22
Sammenhæng på stationer og terminaler	23
Samarbejde på tværs	26
4 Rejsekortet	27
Anvendelse af rejsekorts data	28
Handlingsplan for bedre kundeoplevelse	28
5 Takster i den kollektive trafik	30
Fastsættelse af takster	30
Takstloftet	31
Takstudvikling hos trafikvirksomhederne	31
Takstharmonisering	32
6 Statslige tilskud til takstnedsættelser	34
Off peak-rabatten	34
Ungdomskort	35
7 Fjernbuskørsel	40
Ruter	40
Passagerer	40
Tilladelser og operatører	41
Regulering og tilskud	42
8 Handikappedes adgang til offentlig service trafik	44
Den individuelle handikapkørsel	44
Ledsagerordningen	44
Adgangsforhold til den kollektive transport	45
Forbedringer af tilgængelighed for handikappede	45
Bilag - Den kollektive trafik i tal	46

Forord

Mobilitet handler om at komme fra A til B på en effektiv, sikker og miljøvenlig måde. Dette gør sig gældende uanset transportmiddel.

Den kollektive trafiks andel af det samlede persontransportarbejde i perioden 2004-2014 er vokset fra 12 % til 14 %, og 30 % af rejserne til arbejdspladser og uddannelsessteder i København foregår med kollektive trafik.

Derfor er der behov for, at der på tværs af sektoren løbende er fokus på en effektiv og sammenhængende kollektiv trafik, der udvikler sig til gavn for passagerne.

Trafik- og Byggestyrelsen er involveret i mange aspekter vedrørende den kollektive trafiks drift og udvikling. I nogle sammenhænge har styrelsen en klassisk myndighedsrolle, hvor opgaverne omfatter tilsyn, regulering og tilskudsadministration. I andre sammenhænge bidrager styrelsen med analyser, data eller er en aktiv part i nogle af de mange samarbejdsfora, der har til formål at udvikle og skabe sammenhæng i den kollektive trafik.

Denne rapport format er en videreudvikling af de hidtidige takst-rapporter, som Trafik- og Byggestyrelsen har udgivet to gange årligt under titlen 'Udviklingen i sektoren for den kollektive trafik'. Takst-rapporternes indhold er blevet suppleret med en række tema-kapitler, som er relateret til styrelsens evalueringsansvar i forhold til en række ordninger, herunder takstløftet, Ungdomskortet og off peak-rabatten. Det er hensigten, at sammenstillingen af evalueringerne og de indsamlede data om den generelle udvikling kan give et mere helstøbt billede af udviklingen i sektoren. Der vil blive arbejdet videre med formatet, og rapporten vil fremadrettet udkomme årligt.

Det er ambitionen, at rapporten dels skal give et generelt billede af udviklingen i den kollektive trafik, og dels gå i dybden med udvalgte problemstillinger indenfor den kollektive trafik. Omend de enkelte temaer i nogen grad afspejler de opgaver, som styrelsen beskæftiger sig med i hverdagen, er det intentionen, at der samtidig tegnes et overordnet billede af en række centrale udviklingstendenser og emner i sektoren.

God læselyst

Trafik- og Byggestyrelsen

1 Hvem gør hvad i kollektiv trafik

Overordnet set er rollefordelingen den, at staten finansierer den statslige jernbane, mens kommuner og regioner finansierer bustrafikken. Fjernbusserne er drevet af private vognmænd med mulighed for statsligt tilskud.

Roller i den kollektive trafik

Der er stor forskel på operatørens/entreprenørens rolle. Togoperatørerne er tillagt langt større kompetencer end busentreprenørerne, og varetager en stor del af de opgaver, der for bustrafikkens vedkommende er placeret i trafiksselskaberne. Skemaet nedenfor viser, hvem der udfører hvilke opgaver.

Tabel 1.1 Trafiksselskabernes roller i den kollektive trafik

Transport-middel\Aktør	Stat	Region	Kommune	Trafiksselskab	Operatør/entreprenør
Lokale busser			Bestilling Finansiering Infrastruktur (veje)	Trafikplanlægning Trafikinformation Takstsystem Billetsalgssystem Billetsalg Indkøb af trafik	Trafikafvikling Billetsalg
Regionale busser	Infrastruktur (veje)	Bestilling Finansiering	Infrastruktur (veje)	Trafikplanlægning Trafikinformation Takstsystem Billetsalgssystem Billetsalg Indkøb af trafik	Trafikafvikling Billetsalg
Privatbaner		Bestilling Finansiering		Takstsystem Billetsalgssystem Billetsalg Indkøb af trafik	Infrastruktur (baner) Trafikplanlægning Trafikinformation Trafikafvikling Billetsalg
Statslig jernbane-trafik	Infrastruktur (baner) Bestilling Finansiering Trafikinformation Operatørkontrakt				Trafikplanlægning Trafikafvikling Billetsalg Trafikinformation Takstsystem Billetsalgssystem
Fjernbus	Infrastruktur (veje) Statsligt tilskud		Infrastruktur (veje)		Trafikplanlægning Trafikafvikling Billetsalg Trafikinformation Takstsystem Billetsalgssystem

Infrastruktur - jernbanen

Banedanmark er infrastrukturforvalter på det statslige jernbanenet. Dette net stilles til rådighed for alle jernbaneoperatører. Hovedprincippet er, at Banedanmark tildeler kapacitet på baggrund af ønsker fra operatørerne.

Privatbanernes infrastruktur varetages i regionale selskaber, hvor trafikselskaberne er hovedaktionærer.

Figur 1.1 Statsbaner og privatbaner i Danmark



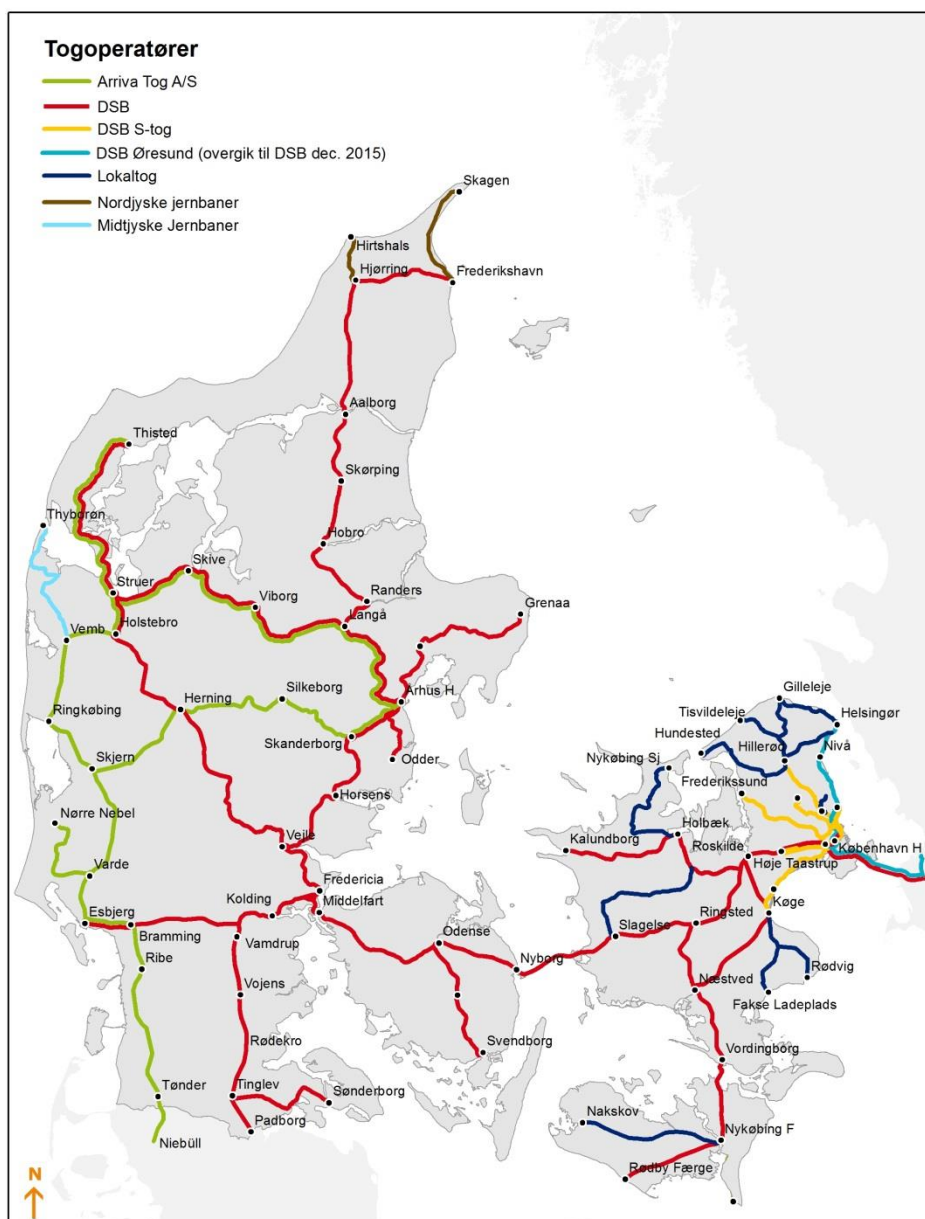
Infrastrukturen på Storebæltsbroen er ejet af den danske stat via A/S Storebælt, som er et datterselskab under det statsejede Sund & Bælt Holding A/S.

Øresundsbron ejes og drives af Øresundsbro Konsortiet, som er ejet i fællesskab af den svenske og den danske stat via henholdsvis SVEDAB AB og A/S Øresund, der er et datterselskab af Sund & Bælt Holding A/S.

Banetrafik

For banetrafikken på det statslige banenet gælder, at staten fastlægger kravene til trafikken og den økonomiske ramme. Staten vurderer, hvilket kørselsomfang der skal være, og dette fastlægges i en kontrakt enten efter forhandling eller udbud.

Figur 1.2 Togoperatører på statens baner og øvrige baner, 2015



De hidtidige udbud har været foretaget af Trafik- og Byggestyrelsen og Transport- og Bygningsministeriet. Operatørerne byder ind på et bestemt betjeningsomfang og planlægger selv trafikken og den præcise køreplan inden for rammerne af kontrakten og Banedanmarks kapacitetstildeling. Togoperatøren har derudover samme opgaver som DSB.

Operatører på statens baner

Trafikken på de statslige baner køres på forskellige betingelser. Størstedelen er persontrafik, der udføres som "offentlig servicetrafik". Det vil sige trafik, hvortil der kan ydes offentligt driftstilskud.

Derudover køres der "fri trafik". Det vil sige togtrafik, som kører på kommercielle betingelser. Det er i dag primært godstog, men også persontog, der kører som fri trafik.

DSB

DSB er den største jernbaneoperatør i Danmark. DSB er en selvstændig statsejet virksomhed, der drives på forretningsmæssige vilkår. DSB kører Intercity-, regionaltogets- og S-togstrafik på forhandlet kontrakt med Transport- og Bygningsministeriet. Transport- og Bygningsministeriet har i foråret 2015 indgået en kontrakt med DSB frem til 2024.

Arriva

Arriva Tog A/S har siden 2003 trafikeret de midt- og vestjyske strækninger. Kontrakten er en nettokontrakt, der omfatter strækningerne Esbjerg - Skjern, Struer - Skjern, Esbjerg - Tønder/Niebuil, Struer - Thisted, Aarhus - Skjern og Aarhus - Struer. I foråret 2009 vandt Arriva Trafikstyrelsens genudbud af de midt- og vestjyske strækninger frem til 2018, hvilket siden er blevet forlænget til 2020. Arriva Tog A/S' moderselskab blev i 2010 opkøbt af Deutsche Bahn (DB), som ejes af den tyske stat.

DSB Øresund

DSB First vandt i 2007 Trafikstyrelsens udbud af trafikken på strækningen fra Helsingør over København H og videre til Sverige. I 2011 overtog det franske togselskab Transdev (tidl. Veolia) driften af de svenske strækninger og DSB First skiftede navn til DSB Øresund. Øresundstrafikken er pr. 13. december 2015 overgået til DSB.



Privatbaneoperatører

Arriva er både operatør på statens bane på strækningen Esbjerg-Skjern og på privatbanen Vestbanen (Varde - Nr. Nebel). Der er aftalt samdrift på strækningen. Det giver mulighed for direkte tog fra Vestbanen til Esbjerg.

Fra medio 2017 overdrages DSBs regionaltogetsdrift i Nordjylland til Region Nordjylland og Nordjyske Jernbaner, der planlægger en sammenhængende togbetjening fra Skørping i syd til Skagen og Hirtshals i nord.

Fra efteråret 2016 indstilles togdriften på Aarhus Nærbane (Grenaa-Aarhus-Odder), hvor DSB i dag er operatør, indtil Aarhus Letbane indleder driften på strækningen i 2017.

Andre operatører - Fri trafik

Ud over den kontraktbundne trafik køres også fri trafik på kommercielle vilkår og uden driftstilskud. Den fri trafik omfatter primært godstrafik, men også eksempelvis persontrafik imellem København og Stockholm, hvor SJ AB er operatør.

Bus- og privatbanetrafik

Den offentlige bustrafik varetages af de regionale trafikselskaber og finansieres af kommuner og regioner. Regionerne finansierer privatbanerne og de regionale busruter, mens kommunerne finansierer de kommunale busruter.

Trafikselskaberne varetager driften af regionale og kommunale busruter og planlægger kørslen i dialog med kommunerne og regionerne. Trafikselskaberne udbyder driften til entreprenører, oftest på bruttokontrakter, og følger op på kontrakterne. Trafikselskaberne forhandler desuden kontrakter på plads med privatbaneselskaberne.

Indkøbet af kollektiv trafik foregår ved, at bestiller (kommuner og regioner) melder deres trafikbehov og ønsker ind til trafikselskaberne. Trafikselskaberne fremlægger derefter en plan for, hvordan den ønskede trafik kan se ud, og hvad finansieringsbehovet er. Derefter forhandler trafikselskaberne med hver kommune og med regionen om planen for trafikken, som kommunerne og regionen hver især skal tiltræde.

Figur 1.3 Trafikselskaber i Danmark

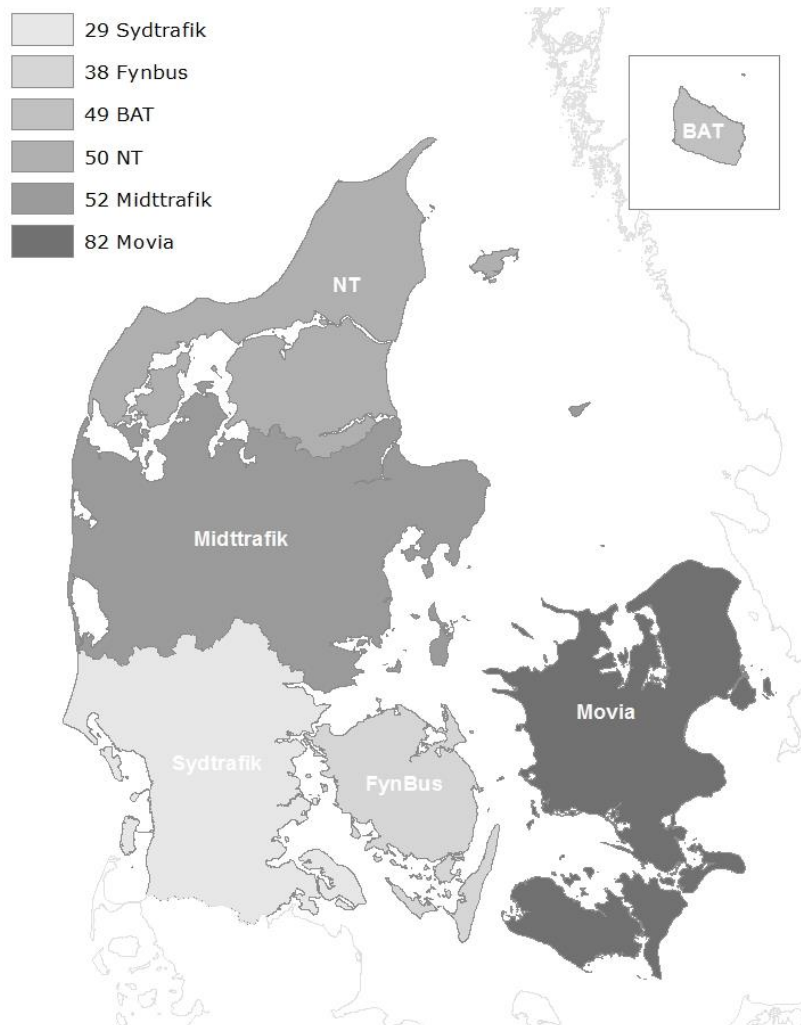


Trafikselskaberne er fælleskommunale, hvilket vil sige, at de er ejet af regioner og kommuner i fællesskab, og har en bestyrelse bestående af både regioner og kommuner. BAT er kommunalt ejet.

Der er store forskelle på, hvor mange ejere hvert trafikselskab har, og på hvor meget trafik der kører over kommune- og regionsgrænser. Til eksempel er der i Movia 2 regioner og 45 kommuner, og de fleste buslinjer skal igennem flere kommuner, da kommunerne i hovedstadsområdet er geografisk små. I de øvrige trafikselskaber er der 1 region og 10-19 kommuner og noget trafik, der kører ind i andre trafikselskaber.

Der er ligeledes store forskelle trafikselskaberne imellem, hvad angår antal køreplantimer, køreplankilometer og transportarbejdet. Disse forskelle har i høj grad at gøre med befolkningstætheden, der har stor betydning for, hvilket driftsomfang der kan opretholdes. Nedenstående kort viser antal påstigninger pr. indbygger, hvor de regionale forskelle er knap så markante.

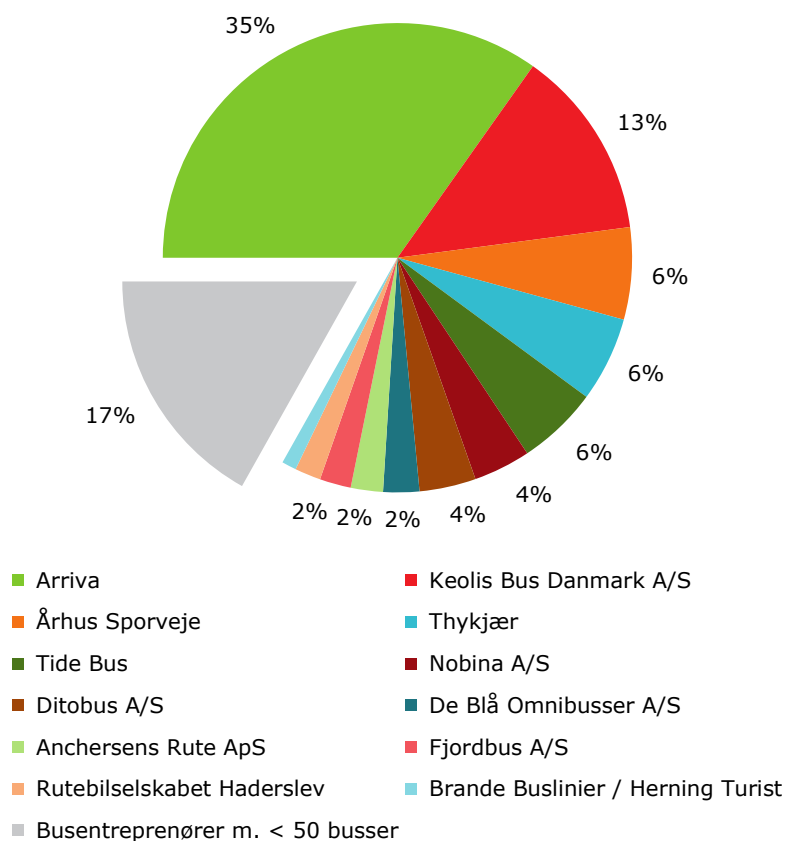
Figur 1.4 Antal påstigninger pr. indbygger i 2014 pr. trafiksselskab.



Busentreprenørnøgletal

Der er over 100 busentreprenører i Danmark, der har kontrakt med et trafiksselskab. Den største er Arriva.

Figur 1.5 Busentreprenørers forventede andel af det samlede antal køreplantimer i 2014 - 2015



Metro- og letbanetrafik

Metroselskabet har det overordnede ansvar for driften af metroen i København og står også for anlæg af Metrocityringen.

Den daglige drift af metroen varetages af Metro Service.

Der er planlagt letbaner i Aarhus, Odense og i hovedstadsområdet (Ring 3). Driften af letbanerne vil blive finansieret lokalt.

2 Udviklingen i den kollektive trafik

Den kollektive trafiks markedsandel er vokset de seneste 10 år. Det skyldes en vækst i persontransporten med tog, som er vokset 16 % siden 2004. Væksten skyldes i høj grad bedre togbetjening, øget urbanisering og længere pendlingsafstande.

Vi kører mere i tog

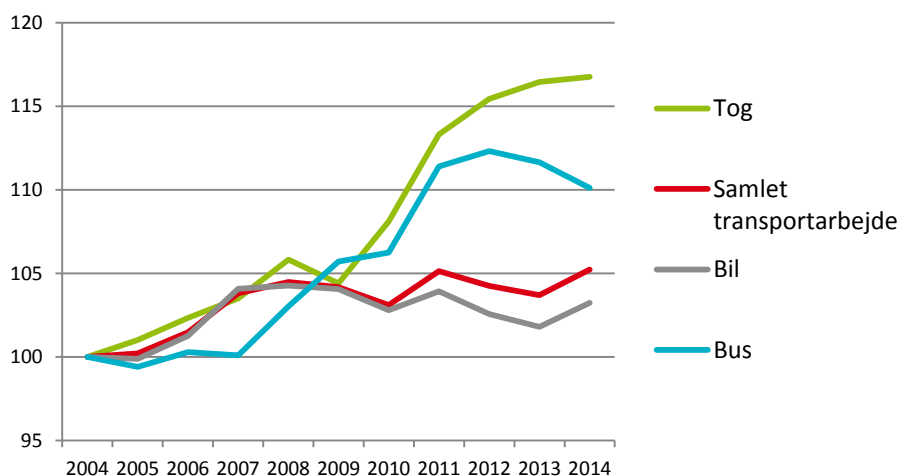
Det samlede persontransportarbejde i Danmark er vokset med 5 % i perioden 2004-2014. Det svarer nogenlunde til befolkningsvæksten i samme periode, så transporten pr. indbygger er konstant. Persontransportarbejde er det samlede antal kilometer, som alle personer transporterer sig tilsammen.

Transportarbejdet med tog er vokset med 16 %, mens transportarbejdet med bus og bil er vokset med hhv. 10 % og 3 % siden 2004.

Den kollektive trafik er vokset mest. Stigningen i persontransportarbejdet er båret af den kollektive trafik. Det hører dog med til billedet, at bilen står for over 80 % af det samlede transportarbejde, og at selvom persontransportarbejdet i bil kun er steget 3 % i den pågældende periode, så er vejtrafikken faktisk steget ca. 10 %. Dette skyldes bl.a., at der gennemsnitligt sidder færre personer i bilerne.

Trafik- og Byggestyrelsen bidrager til beslutningsprocesser gennem udarbejdelse af analyser af konsekvenser for udviklingen af den kollektive trafik ved gennemførelse af bestemte projekter.

Figur 2.1 Indekseret transportarbejde pr. transportform



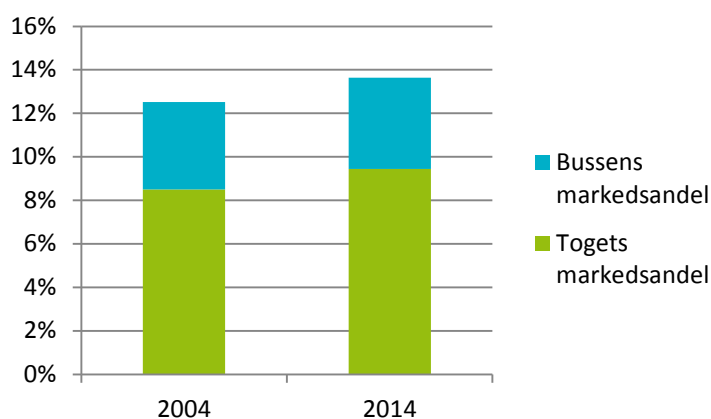
Kilde: Danmarks Statistik, Trafik- og Byggestyrelsen samt Transportvaneundersøgelsen 2007-2014.

Kollektiv trafik fylder lidt mere

Der foretages omkring 1 mio. rejser i den kollektive trafik hver dag. Det samlede kollektive persontransportarbejde løber op i ca. 28 mio. personkilometer om dagen – eller næsten 5 km pr. indbygger.

Den kollektive trafiks andel af det samlede persontransportarbejde er i perioden 2004-2014 vokset fra ca. 12 % til 14 %. Det er ganske pænt, og både togenes og bussernes markedsandel er vokset.

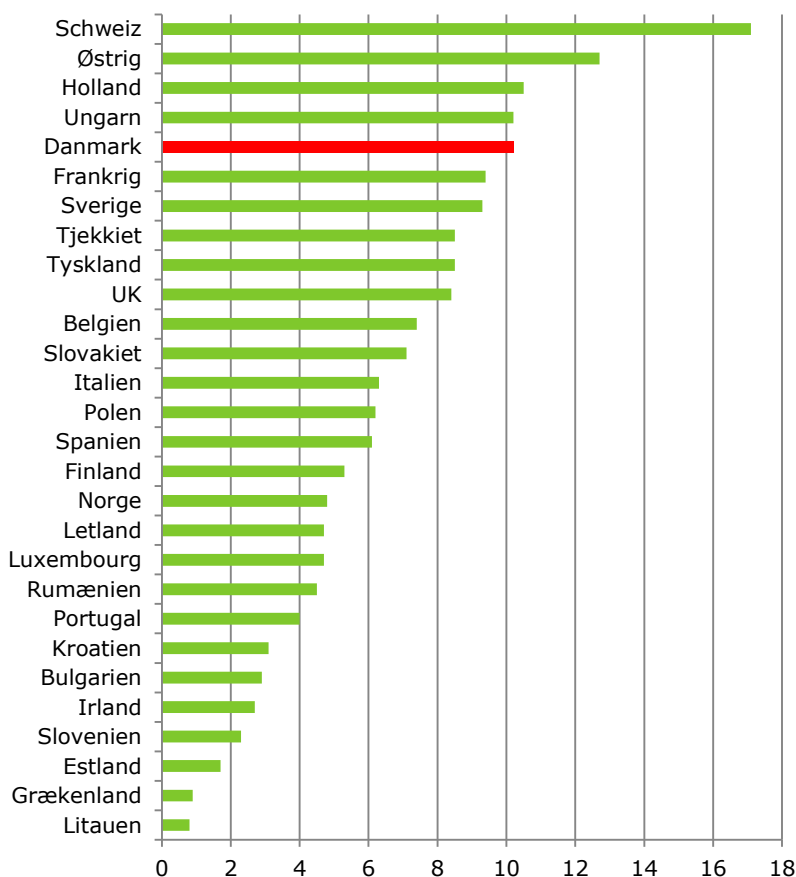
Figur 2.2 Kollektiv trafiks andel af det samlede persontransportarbejde fordelt på tog og bus



Kilde: Danmarks Statistik.

Togets andel i Danmark ligger med ca. 10 % på en femteplads blandt de europæiske lande. Danmark overgås bl.a. af Schweiz, som ligger suverænt i front.

Figur 2.3 Togets andel i procent af det samlede persontransportarbejde for hvert af de 28 medlemslande i EU. Kilde: Eurostat 2013.



Hvorfor er togtrafikken vokset så meget?

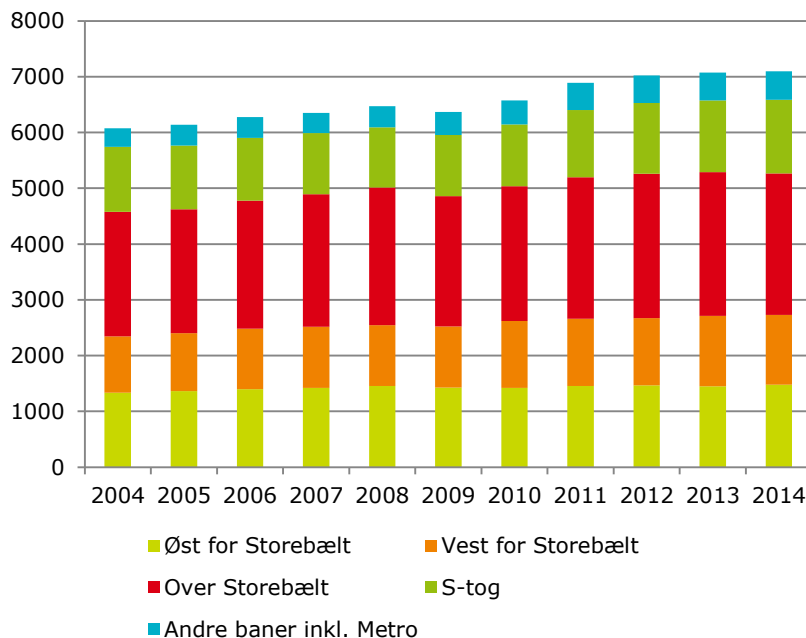
Togtransporten er vokset fra ca. 6 mia. personkilometer i 2004 til ca. 7 mia. personkilometer i 2014. Det er en vækst på 16 %, som altså ligger langt over den generelle vækst i persontransporten.

Der har været vækst i alle togtyper. Væksten i regional- og landsdelstrafikken skyldes primært bedre togbetjening (flere og hurtigere tog), længere pendlingsafstande – og at flere flytter fra land til by, så toget dermed kommer inden for rækkevidde.

Persontransporten med S-tog har siden 2010 haft en vækst på 20 % fra ca. 1,1 mia. til ca. 1,3 mia. personkm. Der har været mange ændringer i S-togstrafikken, og der kan ikke gives én isoleret forklaring på udviklingen. Blandt de væsentlige påvirkninger kan nævnes, at Ringbanen i 2006 åbnede med 6 nye stationer og 5 minutters drift, ligesom der er anskaffet nyt kapacitetsstærkt S-togsmateriel.

Væksten på de øvrige baner (lokalbaner og metro) skyldes i vid udstrækning forlængelsen af metroen til Københavns Lufthavn i 2007.

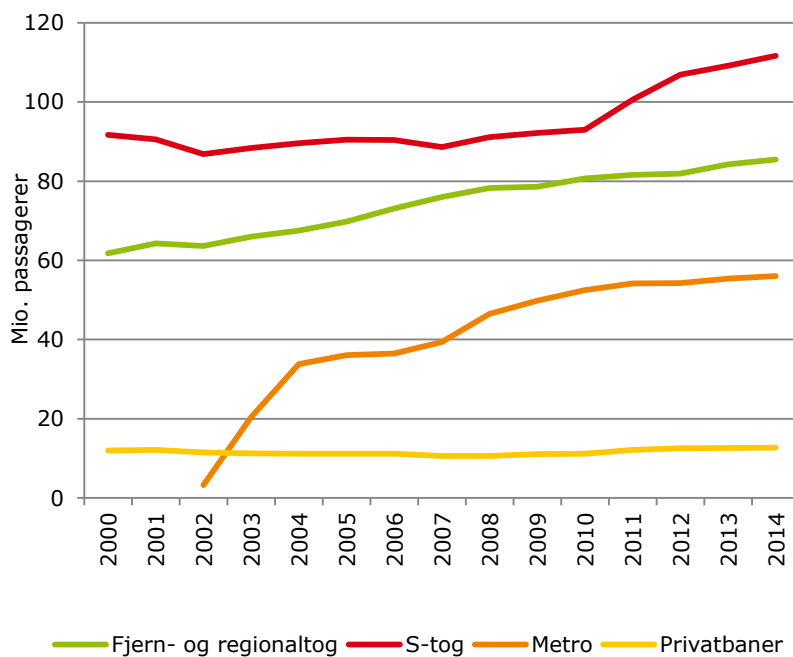
Figur 2.4 Udviklingen i persontransporten med tog 2004-2014. Mio. personkilometer.



Kilde: Danmarks Statistik

Udviklingen kan også illustreres ved antal af passagerer i togtrafikken, som har været stigende de senere år.

Figur 2.5 Udvikling i antal passagerer i togtrafikken.



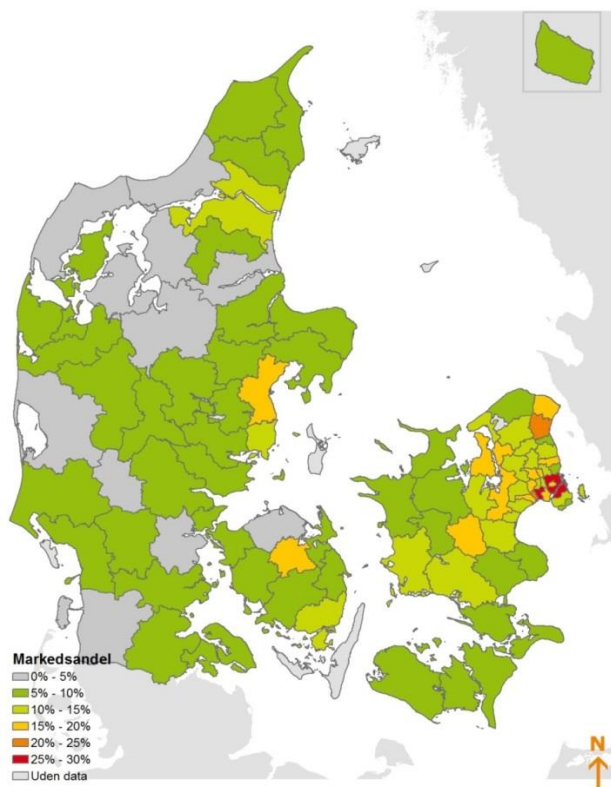
Kilde: Danmarks Statistik / Trafik- og Byggestyrelsen

Store geografiske forskelle

På kortet nedenfor vises den kollektive trafiks andel af det samlede transportarbejde. Der er store forskelle mellem land og by. Det skyldes især en langt mere spredt bystruktur uden for de større byer, som er vanskelig og omkostningskrævende at betjene med attraktiv kollektiv trafik. Passagergrundlaget i de tyndt befolkede områder er ikke samfundsøkonomisk tilstrækkelig til højfrekvent kollektiv betjening.

I København kan den høje kollektive trafiks andel tilskrives kombinationen af attraktiv kollektiv trafik, mange rejsemål tæt på stationerne, parkeringsrestriktioner i de indre bydele samt en vejtrængsel, der betyder, at rejsehastigheden for biler er lavere end andre steder i landet.

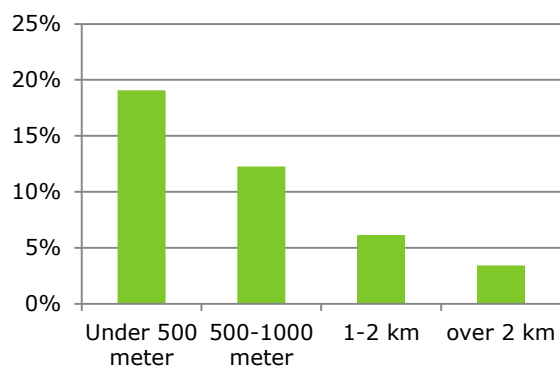
Figur 2.6 Kollektiv trafiks andel af det samlede transportarbejde



Kilde: Transportvaneundersøgelsen

Afstanden til nærmeste station er betydningsfuld for toganvendelsen, som det fremgår nedenfor.

Figur 2.7 Togandel til arbejdspladser i hovedstadsområdet



Kilde: Transportvaneundersøgelsen 2007-2014

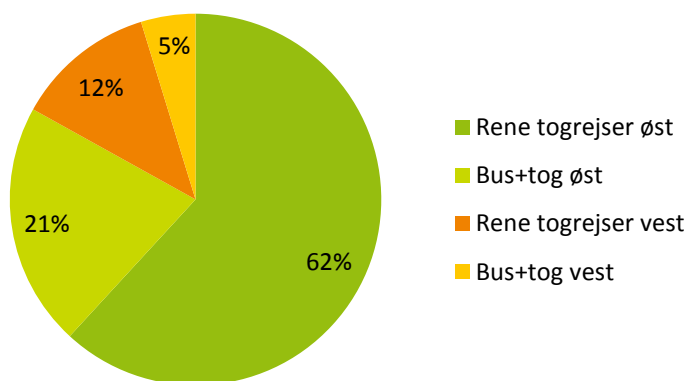
3 Sammenhæng i den kollektive trafik

Information, køreplaner, terminaler og billetter. Områderne er alle med til at skabe sammenhæng i den kollektive trafik.

På omtrent hver fjerde togrejse indgår bussen som til- eller frabrin- ger til toget. Det betyder, at der er et stort potentiale i at arbejde med sammenhængen i den kollektive trafik.

Trafik- og Byggestyrelsen bidrager til sammenhængen og samarbejdet i den kollektive trafik primært gennem udarbejdelse af tværgående analyser af takster, tilbringertrafik mv. samt gennem deltagelse i diverse samarbejdsfora.

Figur 3.1 Andel af togrejser med og uden skifte til bus



Kilde: Transportvaneundersøgelsen

Information

Information på rejsen om tilstrækkelig og overskuelig information i transportmidler og på terminaler. I tog og busser er der derfor ofte sat oversigter over linjeføringen op, som suppleres af højtalerannoncering af næste stop. I nogle tog er der også elektroniske displays, der viser togets placering og tidspunktet for forventet ankomst.

Noget af det, der har vist sig mest udbytterigt for bus- og togpassagerer, er visning af korresponderende ruters afgangstid i realtid, før man ankommer til en station eller terminal. Hermed kan man orientere sig i de andre ruters faktiske afgangstider, og få større sikkerhed for om man når sin korrespondance.

Rejseplanen

Rejseplanen er til stede under rejsen som app på smartphones, men også i bussernes og togenes informationssystemer samt på stationer og terminaler.

Rejseplanen er udviklet i Bus & Tog-samarbejdet.

Rejseplanen er den førende platform for information om kollektiv trafik i Danmark. På Rejseplanen kan man taste start- og slutadresse ind og få en rejseplan med kollektiv trafik, der dækker hele rejsen.

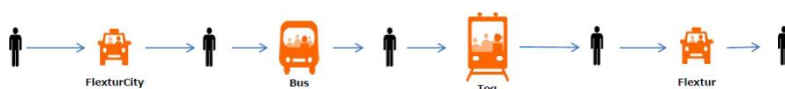
I 2014 var der ca. 22 mio. søgninger om måneden på Rejseplanen. Derudover var der lige så mange søgninger fra dsb.dk, fra skærme og fra diverse apps, som tilsammen giver over 40 mio. søgninger om måneden. Rejseplanen er kendt af 75-80 % af befolkningen.

Den samlede rejse

Rejseplanen er hele tiden i udvikling, og med støtte fra Trafik- og Byggestyrelsen er der et projekt i gang, der handler om at inkludere flextur i Rejseplanen.

Projektet hedder 'Den samlede rejse' og er forankret hos FlexDanmark, som skal sikre mulighed for, at den enkelte rejse inkl. flextur kan planlægges via Rejseplanen.dk, som én billet til én rejse på tværs af kollektive transportformer - fra start til slutdestination. Derudover er der fokus på digitalisering af den service, passagererne får under hele rejsen. Fx oplysninger om rejsen i realtid, informationer om forsinkelser eller alternative rejsemuligheder før og under rejsen.

Figur 3.2 Den samlede rejse – én billet til en rejse med forskellige kollektive transportformer.



Sammenhæng i køreplaner

Sammenhæng i køreplaner er særligt vigtigt, hvor bus- og togfrekvensen er lav. Når betjeningen er højfrekvent som i hovedstadsområdet, er det knap så nødvendigt, at køreplanerne passer præcist sammen.

Korrespondancesikring

Der har flere gange været overvejelser om at indføre en egentlig korrespondancegaranti fx på driftssvage tidspunkter af døgnet. Rejseplanen har i fire pilotprojekter i samarbejde med X-Bus, Fynbus, Lollandsbanen samt BAT udarbejdet og afprøvet en teknologi, så den korresponderende bus venter ved små, acceptable forsinkelser og kører til tiden ved større forsinkelser. Med korrespondancevisning og sikring øges sammenhængen og trygheden ved skift i den

kollektive trafik, fordi passagererne kan se, om den korresponderende rute venter, før de stiger af.

Under pilotprojektet er der sikret 1.028 korrespondancer med en gennemsnitlig ventetid på 2.32 minutter. Af andre effekter af projektet kan bl.a. nævnes:

- Højere tilfredshed med sammenhæng i køreplanerne
- Højere tilfredshed med passende ventetid
- Højere tilfredshed med skift mellem transportmidler
- Flere vil anbefale andre at benytte kollektiv transport

FynBus og BAT valgte at fortsætte med systemet, efter at pilotprojektet var færdigt.

Køreplanssamarbejde

Sektoren har et køreplanssamarbejde på Sjælland i regi af DOT og arbejder ellers sammen om køreplaner med udgangspunkt i, at busserne tilpasses jernbanens køreplaner.

Sammenhæng på stationer og terminaler

Når man kommer til en station eller terminal, er det vigtigt for den rejsende, at det er let at finde det næste transportmiddel og let at finde information om afgangstider.

Der har været tiltag af forskellig art forskellige steder i landet. Eksempelvis har Midttrafik og Arriva fokuseret på sammenhængen mellem bus og tog på Silkeborg Station. Projektet har ført til forbedrede passagerforhold på Silkeborg Station, hvor der i forbindelse med etableringen af en ny busterminal er sikret bedre skifteforhold gennem bl.a. tryghedsskabende belysning, aflåst cykelparkering og forbedrede sidde- og ventefaciliteter.

TUS-konceptet

På hele Sjælland er der et samarbejde om trafikinformation, TUS (Trafikinformati-ons-Udviklings-Samarbejde), hvori også Banedanmark, Vejdirektoratet og Rejseplanen indgår. I TUS er der udviklet et koncept for information på stationer og terminaler, som udrulles på hele Sjælland, men som også er blevet taget op af Nordjyllands Trafikselskab og kan bruges i hele landet, hvis det ønskes.

Ideen bag TUS er, at informationen på stationerne og terminalerne skal være ensartet, så det er let at finde rundt, når man ankommer til en ny terminal. Passagererne oplever trafikinformationen ensartet på tværs af selskaberne i hovedstadsområdet på tre måder:

- Et fælles grafisk udtryk: Samme farver, typografi, piktogrammer osv.
- En fælles logik: Samme rækkefølge af informationer, samme prioritering af hvad der skiltes osv.
- Et fælles sprog: Altid de samme ord på tværs af selskaberne.

Ud over de grafiske elementer er der derfor udarbejdet en ordliste med gængse ord og formuleringer, der anvendes til trafikinformation.

Figur 3.4 TUS skærme er opstillet på Aalborgs busterminal



Foto: Nordjyllands Trafikselskab

Samarbejde på tværs

Der eksisterer en række samarbejder i sektoren.

Samarbejder i den kollektive trafik

DOT

I januar 2015 blev DOT (Din Offentlige Transport) lanceret over for passagerne som en samarbejdsorganisation for den kollektive trafik på Sjælland.

DOT's hovedopgaver er at give den kollektive trafik på Sjælland ét ansigt, så passagererne kun skal henvende sig ét sted, lige meget om de rejser med bus, tog eller metro.

Bus & Tog-samarbejdet

Bus & Tog-samarbejdet er et landsdækkende samarbejde om fælles tiltag, hvor alle trafikselskaber og togoperatører deltager.

Bus & Tog-samarbejdet har gjort det muligt for kunderne at købe én billet til den samlede rejse.

Rejseplanen

Rejseplanen A/S blev grundlagt i 2003, og ejer og administrerer Rejseplanen.dk. Rejseplanen.dk er den førende platform for information om kollektiv trafik i Danmark.

Medejerne tæller trafikselskaberne: DSB, BAT, FynBus, Sydtrafik, Midttrafik, Nordjyllands Trafikselskab, Movia og Metroselskabet

Rejsekort A/S

I 2003 gik flere trafikselskaber sammen om at stifte Rejsekort A/S med det formål at etablere et elektronisk billetteringssystem til betjening af den kollektive trafik i Danmark.

Rejsekort A/S aktionærer i dag, er, DSB, FynBus, Sydtrafik, Midttrafik, Nordjyllands Trafikselskab, Movia og Metroselskabet.

FlexDanmark

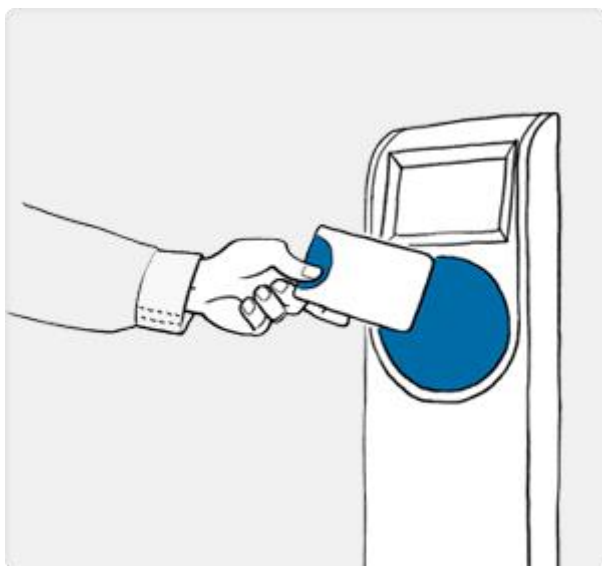
FlexDanmark er stiftet af Nordjyllands Trafikselskab, Midttrafik, Sydtrafik, Fynbus, Movia samt Region Midtjylland. Virksomheden samarbejder med trafikselskaberne om udviklingen af flextrafikken og varetager en række funktioner på tværs, herunder bestilling og trafikstyring.

4 Rejsekortet

Antallet af rejser, der foretages på rejsekortet, er støt stigende, og kortet kan nu anvendes til størstedelen af de rejser, der foretages med kollektiv trafik.

Tanken om et landsdækkende rejsekort blev konkretiseret i 1999 i Bus & Tog samarbejdet, hvorunder det eksisterede som projekt i forskellige former frem til etableringen af Rejsekort A/S i 2003. I 2007 blev de første pilotprojekter gennemført, og siden 2010 er rejsekortet gradvist blevet implementeret som rejsehjemmel stadig flere steder i landet.

Trafik- og Byggestyrelsen har været tilsluttet Rejsekortet i kraft af sin rolle i forbindelse med kontrakten for Kystbanen, der ophørte medio december 2015. Derudover har styrelsen været involveret i udviklingen af en ny model for finansiering.



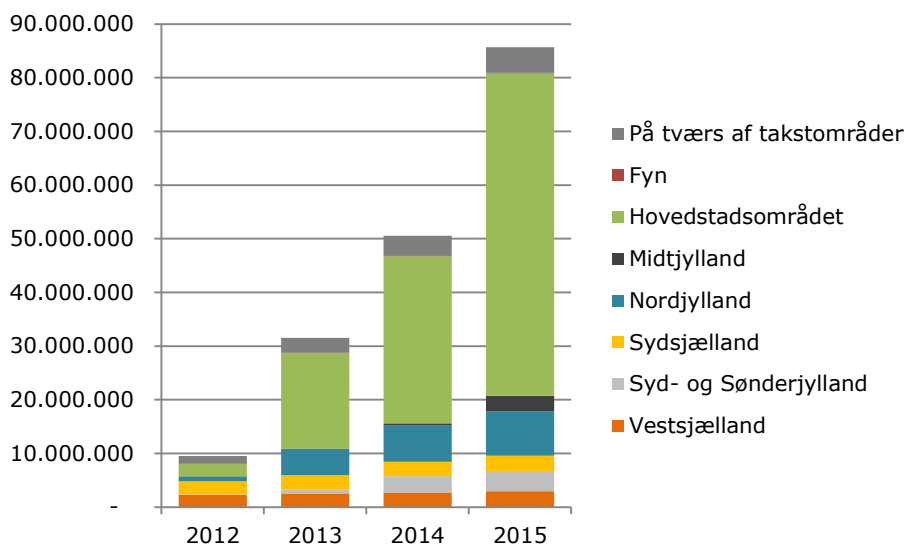
I 2014 blev der foretaget over 50 mio. rejser på rejsekortet, svarende til at 15 % af alle rejser i den kollektive trafik i 2014 var med rejsekortet som billet. Ud af de 50 mio. rejser var op imod en fjerdedel af rejserne kombinerede rejser, hvor passageren har rejst på tværs af takstområder og transportmidler og dermed udnyttet de fordele, der er ved et fælles billetprodukt som rejsekortet.

Tabel 4.1 Antal rejser på rejsekortet

Rejsekort rejser	2012	2013	2014	2015
Kombinerede rejser	17%	23%	23%	24%
Rejser med en operatør*	83%	77%	77%	76%
Antal rejser (mio.)	9.5	31.5	50.6	85.7

*skift mellem to eller flere busser inden for samme takstområde indgår her.

Figur 4.1 Antal rejser på rejsekortet fordelt på regioner



Kilde: Rejsekortet A/S

2015 viser en yderligere stigning med over 85 mio. rejser på rejsekortet, hvilket bl.a. skyldes, at salget af klippekort til rejser med bus, tog og metro i hovedstadsområdet blev stoppet i februar 2015, og at brugen af klippekort stoppede i juni 2015.

Anvendelse af rejsekorts data

Mængden af data til rådighed inden for kollektiv trafik er stigende, og rejsekortets udrulning giver mulighed for at sikre gode vilkår for passagerer i den kollektive trafik.

En af fordelene ved rejsekortsystemet er, at det giver præcise oplysninger om kundernes brug af kollektiv trafik i tid og sted, idet der foretages check ind, skifte check ind og check ud. På den måde kan man få information om alle delrejserne samt en lang række informationer om den samlede rejse.

Ved at sammenholde køreplaner, de faktiske rejser og rejsekortkundernes adfærd vil det være muligt at tilpasse trafikudbuddet til passagerernes behov og dermed opnå både en forøgelse af antallet af passagerer, men også øge tilfredsheden blandt passagererne i den kollektive trafik.

Handlingsplan for bedre kundeoplevelse

Parterne bag Rejsekort A/S har udarbejdet en handlingsplan med 17 emner for bedre kundeoplevelse med rejsekort. Parterne havde dialog med den tidligere transportminister, Magnus Heunicke, og Folketingets transportordførere om handlingsplanen.

Tabel 4.2 Liste over handlingsplanen for bedre kundeoplevelse for rejsekort fra december 2015. Grøn betyder, at initiativet er gennemført. Orange, at initiativet ikke er gennemført endnu.

✓	Problemer med generhvervelse af spærret kort
✓	For mange glemmer at checke ud
÷	Ingen mulighed for at checke ud, når man opdager at man har glemt det
✓	For høj 'straf' for glemt 'Check-Ud' for korte rejser
÷	For lav 'straf' for glemt 'Check-Ud' for lange rejser
✓	For svært at ændre Dankortoplysninger
✓	For dyrt at glemme skifte 'Check-Ind'
✓	Utryghed omkring personfølsomme oplysninger
÷	For få har tank-op aftaler
✓	Ikke penge nok på tank-op aftalen
✓	Besværlig vej fra bestilling på selvbetjening til brug af sin bestilling
✓	For høj forudbetaling på rejsekort anonymt på rejser mellem landsdele
✓	Forvirring omkring reglerne for fortsatte rejser
✓	En fortsat rejse kan være dyrere end to separate rejser
✓	Proceduren for ændring af Rejsekort-kundetype er for besværlig
÷	Rejsekortets og kundecentrets image er for dårligt
✓	Det er uklart, hvilke løsninger der findes for turister

Kilde: Bus & Tog og Rejsekort A/S

En stor del af de 17 emner er gennemført og har medført bedre kundeoplevelser med rejsekort. Af tiltag, der er gennemført, kan bl.a. nævnes, at prisen for at glemme check-ud på korte rejser er halveret. Før blev der opkrævet en forudbetaling på 50 kr. I dag er det reduceret til 25 kr. Det svarer næsten til prisen for en 2 zoners enkeltbillet i hovedstadsområdet, der koster 24 kr.

Derudover har passagererne i dag mulighed for at tjekke tidligere rejser og saldo via app'en, *Rejs Nemt*. Der vil blive lanceret en ny app, hvor passagerne kan checke ud i app'en, hvis de har glemt det.

Trafikvirksomhederne har i regi af Bus & Tog-samarbejdet taget initiativ til en ny handlingsplan for 2016. Den nye handlingsplan indeholder 14 initiativer fordelt på syv emner, herunder de uafsluttede initiativer fra handlingsplanen for 2015.

5 Takster i den kollektive trafik

Taksten er betegnelsen for passagerernes pris for billetter og kort til en rejse med kollektiv trafik. Det samlede udbud af billetter og kort i et område kaldes et takstsystem. Den kollektive trafik er opdelt i flere forskellige takstsystemer, der har hver sit billetsalgssystem.

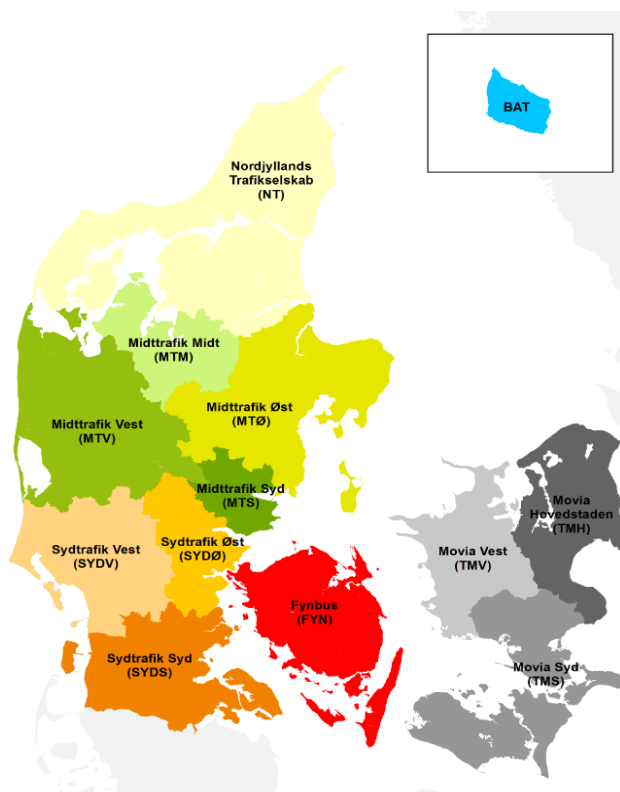
Trafik- og Byggestyrelsen udmelder årligt et loft for stigningerne i taksterne i den kollektive trafik, og fører derudover tilsyn med, at loftet overholdes af trafiksselskaberne.

Trafiksselskaberne har indgået aftaler om transport af passagererne, således at passagererne som udgangspunkt kan rejse på én billet fra A til B, fx på en lang togrejse efterfulgt af en lokal busrejse.

Fastsættelse af takster

Trafiksselskaberne fastsætter taksterne for hvert takstområde. Denne fastsættelse betegnes takstsættet. Der er ét takstsæt pr. takstområde, derudover er der takstsæt for rejser på tværs af takstområderne.

Figur 5.1 Oversigt over takstområderne i Danmark



Trafiksselskaberne fastsætter prisen for billetter og kort mv., som anvendes til rejser inden for de enkelte takstområder (se figur 5.1), mens DSB og Arriva fastsætter priser for billetter og kort mv., der

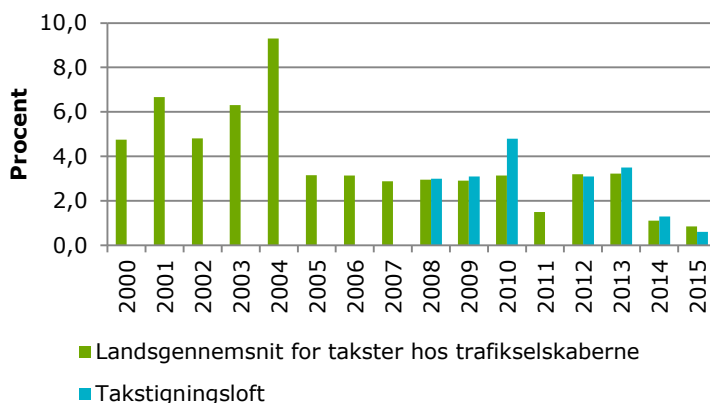
gælder for rejser ud og ind af hovedstadsområdet og mellem de øvrige takstområder i landets trafikselskaber. Trafikselskaberne øst for Storebælt har desuden særskilte takstsæt for trafik, der overskrider takstområdernes grænser, det gælder fx for X-busserne.

Takstloftet

Taksterne for billetter og kort mv. må i gennemsnit ikke stige mere end det såkaldte takststigningsloft (takstloftet). Takstloftet skal sikre, at taksterne for kollektiv trafik overordnet set følger den almindelige prisudvikling i Danmark.

Takstloftet fastsættes pr. år ud fra forventninger til omkostningsudviklingen i branchen (fx brændstofpriser og lønninger), og afviger derfor fra udviklingen for forbrugerpriserne. Når den reelle udvikling er kendt genberegnes takstloftet, og der korrigeres fremadrettet, således at takstudviklingen løbende følger omkostningsudviklingen.

Figur 5.2 Trafikselskabernes takststigning angivet som et vægtet landsgennemsnit, 2000-2015 samt takstloftet fra 2008-2015



Kilde: Transport- og Bygningsministeriet, Danske Regioner og Trafik- og Byggestyrelsen

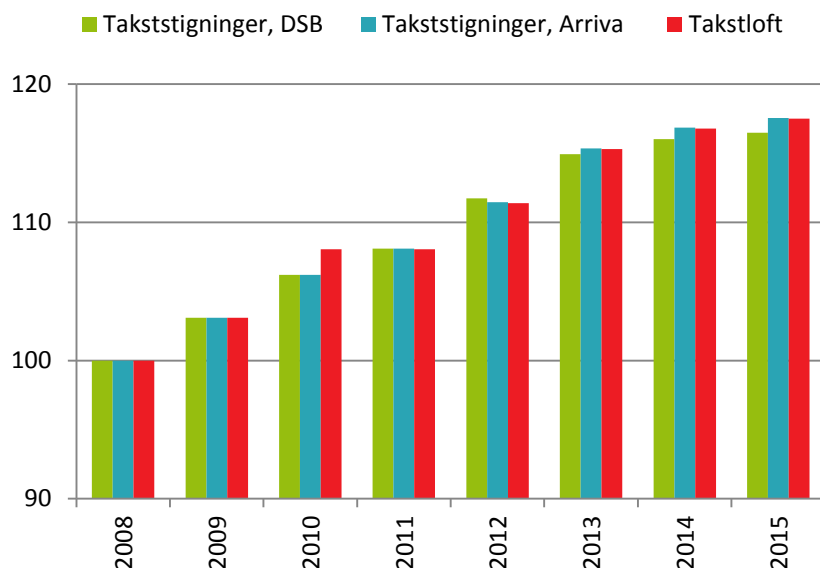
Inden for rammerne af takstloftet er der frihed for trafikselskaberne til at regulere priserne for de enkelte billettyper, ligesom der er mulighed for mindre udsving fra det ene år til det andet. Takstloftet forhindrer dermed ikke, at enkelte billettyper stiger mere end loftet. Ofte vælger selskaberne at holde taksterne for en billettype i ro, mens de lader taksterne for andre billettyper stige mere end loftet.

Siden 2010 har trafikselskaberne kunnet opspare 'uforbrugt' takststigning i op til 2 år, hvilket giver en vis planlægningsfrihed.

Takstudvikling hos trafikvirksomhederne

Siden 2008 har trafikselskabernes takster fulgt takstloftet, og takstudviklingen har været forholdsvis stabil. Sammenligner man med perioden, før takstloftet blev indført, kan man se, at takstudviklingen ikke var stabil, jf. figur 5.2. Her var der særligt i perioden 2000-2004 meget store stigninger

Figur 5.3 Takststigninger for DSB og Arriva samt takstloftet fra 2008-2015 (2008=100)



Kilde: Data indberettet af jernbanevirksomhederne samt data fra Danmarks Statistisk.¹

Takstharmonisering

Der har de seneste år været flere forsøg på at harmonisere taksterne på Sjælland. Transportministeren, Hans Chr. Schmidt, og de transportpolitiske ordførere blev i september 2015 enige om at sætte Movia i gang med at udarbejde et forslag til harmoniserede takster på Sjælland (Takst Sjælland). Movia har samarbejdet med DSB og Metroselskabet for at finde en løsning.

Der er i december 2015 fundet en model, som vil indebære en markant forenkling af taksterne på Sjælland. Modellen har opbakning fra Socialdemokraterne, Dansk Folkeparti, Venstre, Liberal Alliance, Socialistisk Folkeparti, Alternativet og De Radikale.

Modellen går i korte træk ud på at betragte hele Sjælland, Lolland og Falster som et takstområde. Dermed vil der i princippet kun være ét takstsystem på Sjælland mod dagens fire forskellige systemer. Prisen for at rejse på rejsekort vil blive forenklet med Takst Sjælland, hvor mængderabatten fjernes, mens det samtidig vil blive sikret, at rejsekort altid er billigst for lav- og mellemfrekvente kunder. Højfrekvente kunder kan anvende periodekort.

¹ Trafik- og Byggestyrelsen afventer pt. en endelig genberegning af takstudvikling fra 2011-2014 fra Arriva. Genberegningen kan give anledning til efterregulering af taksterne.

Endvidere har de vestdanske trafikselskaber i samarbejde med DSB og Arriva i 2015 igangsat et arbejde med henblik på at forenkle og harmonisere taksterne i de fire trafikselskaber.

6 Statslige tilskud til takstnedsættelser

Off peak-rabatten og Ungdomskortet nedsætter taksterne på bestemte tidspunkter og for bestemte passagergrupper

Der blev i 2012 afsat 300 mio. kr. årligt (2012 PL) til takstnedsættelser uden for myldretiden samt 300 mio. årligt (2012 PL) til Ungdomskortet. Hvert år laves der en evaluering af de to ordninger, dette gøres for at sikre, at ordningerne opnår den ønskede virkning og opfylder det politiske mål med tilskuddet.

Trafik- og Byggestyrelsen administrerer de to statslige tilskud til takstnedsættelser i den kollektive trafik; off peak-rabatten og Ungdomskortet.

Off peak-rabatten

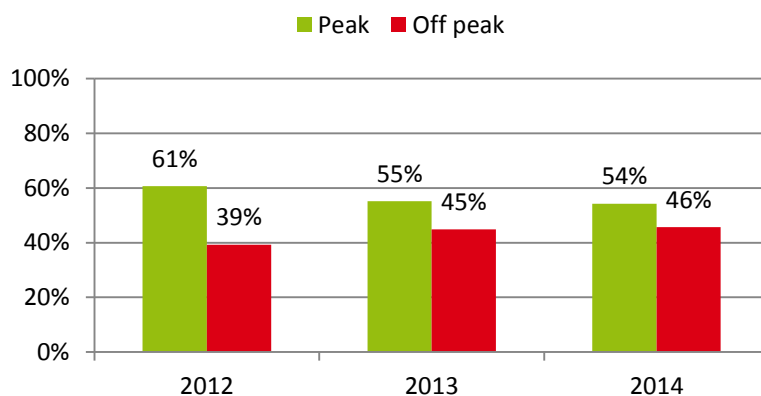
Rabatten er indført med henblik på at tiltrække passagerer til den kollektive trafik samt at motivere passagererne til i højere grad at rejse uden for myldretiden.

Kapaciteten og effektiviteten i den kollektive trafik øges, hvis flere rejser foretages uden for myldretiden. Desuden viser undersøgelser, at prisen har større betydning for fritidsrejsende end for pendlere, der typisk rejser i myldretiden. En nedsættelse af taksten uden for myldretiden vil derfor give de største incitament til at overflytte folk fra bil til kollektiv transport. Dette er baggrunden for indførelsen af off peak-rabatten.

Passagererne kan med off peak-rabatten opnå en rabat på op til 20 % på lokale rejser ved at rejse uden for myldretiden, hvilket vil sige mellem kl. 11.00-13.00 og kl. 18.00-7.00 på hverdage samt hele døgnet lørdag, søndag og helligdage.

Med off peak-rabatten er det siden 2012 lykket at øge mængden af rejsekortrejser uden for myldretid i den kollektive trafik samt at tilskynde passagerer med mulighed for at flytte rejsetidspunkt til at rejse på de mere trafiksvage tidspunkter. Der har således været en stigning på 7 % fra 2012 til 2014 i andelen af lokale rejser uden for myldretiden foretaget på rejsekort, jf. figur 6.1.

Figur 6.1 Andel af rejser uden for myldretiden (på hverdage og i weekenden/helligdage) samt i myldretiden i 2012, 2013 og 2014²



Kilde: Udtræk fra rejsekort om alle rejser foretaget inden for ét takstområde på rejsekort.

En evaluering af ordningen i 2014 har vist, at kendskabet til rabatten er udbredt blandt passagererne, samt at ordningen har den største effekt på passagerer, der rejser mellem to gange om ugen og en gang om måneden. Derudover viser undersøgelsen, at ca. en tiendedel af passagererne på grund af rabatten er mere tilbøjelig til at vælge kollektiv trafik frem for bil.

Ungdomskort

Ungdomskortet er et rabatkort til den kollektive trafik, der tilbydes til elever på ungdomsuddannelser, unge mellem 16-19 år uden for uddannelse og studerende på de videregående SU-berettigede uddannelser. Ungdomskortet er en videreudvikling af det tidligere Hypercard, der kun omfattede elever på ungdomsuddannelserne.

Hvad kan Ungdomskortet bruges til?

Ungdomskortet giver ret til følgende:

- Ubegrænset rejse mellem bopæl og uddannelsessted.
- Ubegrænset rejse i det takstområde, hvor den unge bor (se figur 5.1)
- Rejse i andre takstområder til børnetakst, der hos de fleste trafikelskaber er cirka halv pris af en voksenbillet.
- Rejse på tværs af takstområder med bus til børnetakst, der hos de fleste trafikelskaber er cirka halv pris af en voksenbillet.

² De absolutte tal er langt højere, idet der har været en stor vækst i antallet af kunder, som benytter rejsekortet som rejsehjemmel. Derfor fokuseres der i analysen på den procentvis andel af rejser, der er foretaget uden for myldretiden.

- Rejse på tværs af takstområder med tog og få rabat på tog-billetter i hele landet (hos DSB og Arriva).
- Rabat på rejser med fjernbusser f.eks. fra København-Århus.

En evaluering af ordningen fra 2014 viser, at Ungdomskortet får 4 ud af 5 Ungdomskortkunder til at rejse mere med den kollektive trafik. 95 % af de unge er tilfredse med kortet og vil anbefale det til andre.

Selvom prisen for Ungdomskortet for elever på ungdomsuddannelserne i 2013 blev en smule højere end Hypercard, er der sket en stigning i salget siden 2012. Der blev gennemsnitligt solgt ca. 60.000 Hypercard pr. måned i 2012, hvor der i 2014 blev solgt ca. 70.000 kort pr. måned til elever på ungdomsuddannelserne.

Eleverne på ungdomsuddannelserne betalte med Hypercard i 2012 i gennemsnit ca. 44 % af udgiften til et almindeligt periodekort, mens de med Ungdomskortet i 2014 i gennemsnit betalte ca. 54 % af udgiften. Studerende på videregående uddannelser havde i 2014 en egenbetaling på ca. 42 %. Trafikselskaberne bliver kompenseret af staten for den resterende del af udgiften.

Antal unge, der anvender Ungdomskortet

I september 2015 er der ca. 200.000 unge, der har bestilt et Ungdomskort. Det svarer til 35 % af alle elever på de danske ungdomsuddannelser og ca. 25 % af de studerende på de videregående uddannelser, jf. tabel 6.1.

Tabel 6.1 Antal Ungdomskortbrugere i forhold til antallet af studerende på ungdomsuddannelser og de videregående uddannelser.

	Ungdoms-uddannelser	Videregående uddannelser	16-19 årige uden for uddannelse	I alt
Antal Ungdomskorts-brugere september 2015	99.593	70.842	20.941	191.376
Antal studerende, 1. oktober 2014	283.223	267.706	-	-
Andel	35 %	26 %	-	-

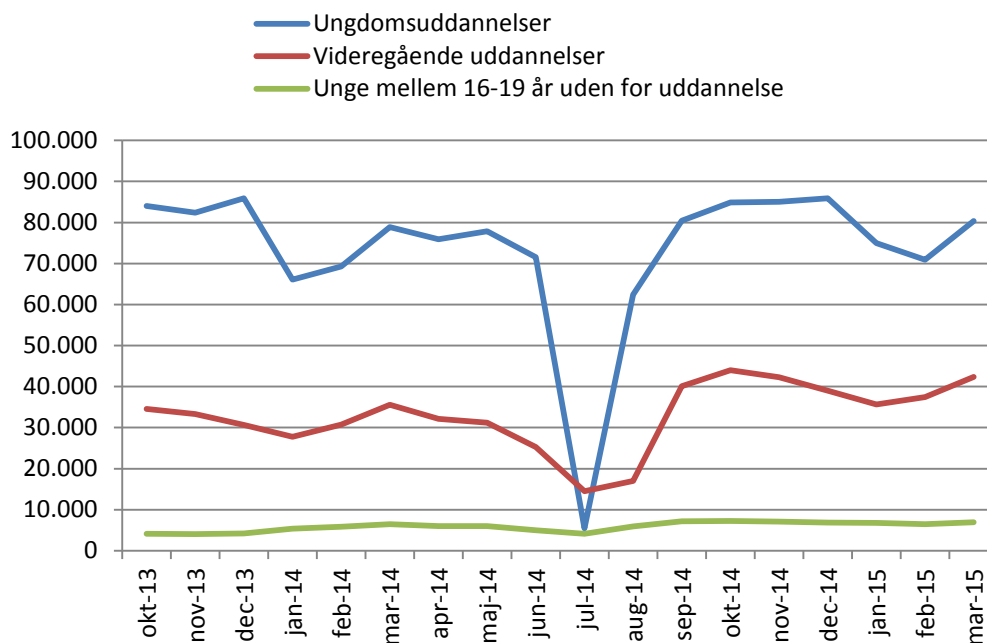
Kilde: Danmarks Statistik, elever på hhv. ungdomsuddannelser og de videregående uddannelser pr. 1. oktober 2014.

Elever på ungdomsuddannelserne anvender gennemsnitligt kortet 8 måneder om året, mens de studerende på de videregående uddannelser anvender kortet 5 måneder om året.

Salg af Ungdomskort i løbet af året

Salget af Ungdomskort svinger i løbet af året. Der bliver solgt flere Ungdomskort i løbet af efteråret og vinteren end resten af året, og særligt i sommermånederne fravælger brugerne kortet, jf. figur 6.2.

Figur 6.2 Antal solgte Ungdomskort fra oktober 2013 til og med marts 2015



Kilde: Indberetninger fra trafikselskaberne i 2014 til Trafik-og Byggestyrelsen

Geografisk spredning

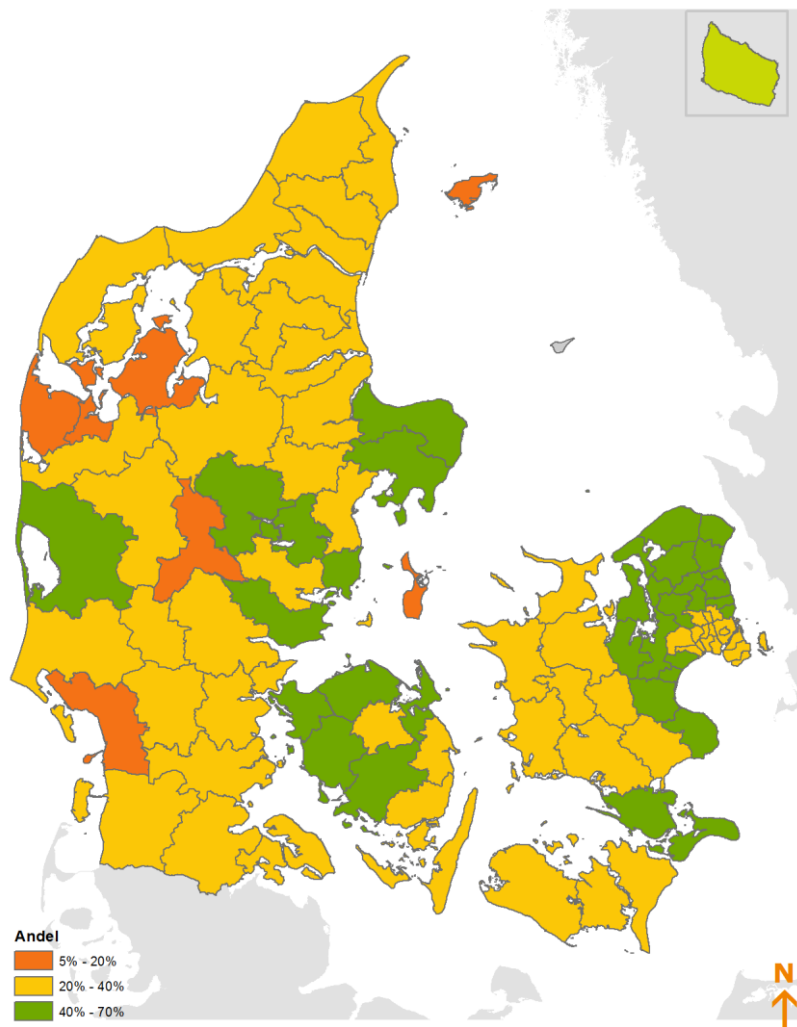
Ungdomskortet til elever på ungdomsuddannelserne er mest udbredt blandt elever bosat i oplandet til de større byer i Danmark, jf. figur 6.3.

I Syddanmark og Midtjylland er udbredelsen af kortet størst blandt elever bosat i oplandskommunerne til hhv. Odense og Århus (40-70 %), hvorimod kun ca. en fjerdedel af de studerende bosat i hhv. Odense og Århus anvender kortet.

På Sjælland er udbredelsen af Ungdomskortet størst blandt elever bosat i oplandskommunerne til København. Her har mellem 40-55 % af alle elever på ungdomsuddannelserne et Ungdomskort.

Der er samme tendens i Nordjylland, hvor færre elever bosat i Aalborg (24 %) anvender Ungdomskortet end elever bosat i oplandskommunerne (ca. 35 %). Det er dog ikke så tydeligt, da de nordjyske kommuner ligger i samme kategori, 20-40 %, på kortet nedenfor.

Figur 6.3 Andel af elever på ungdomsuddannelserne, der anvender Ungdomskortet fordelt på bopælskommuner. September 2015.



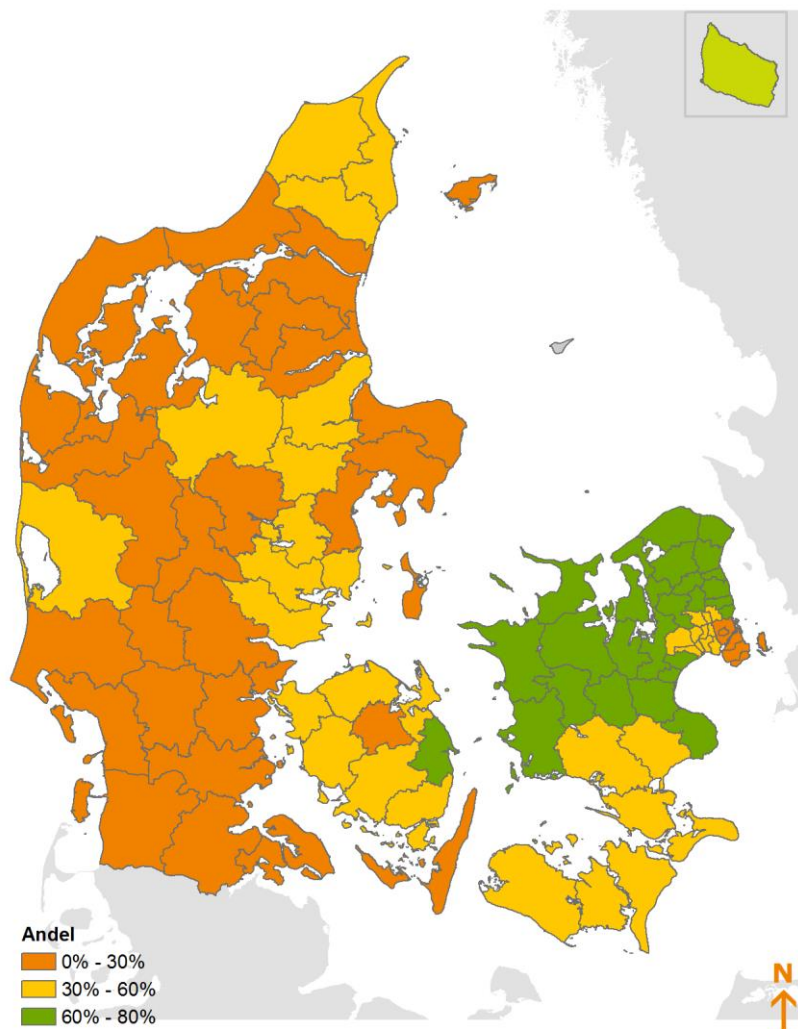
Kilde: udtræk fra bestillingssystemet SUSY samt opgørelse fra Danmarks Statistisk

Ungdomskortet til studerende på de videregående uddannelser er mest udbredt blandt elever bosat i oplandet til de større byer i Danmark og især i oplandskommunerne på Sjælland, jf. figur 6.4.

I hovedstadsområdet og resten af Sjælland er kortet især udbredt blandt studerende bosat i kommuner ved Køge Bugt (79 %), de vestsjællandske kommuner (65 %) samt de nordsjællandske kommuner (60 %), mens kun en fjerdedel af de studerende bosat i København anvender Ungdomskortet.

I Syddanmark og Midtjylland er udbredelsen af kortet størst blandt studerende bosat i oplandskommunerne til hhv. Odense og Århus (40-55 %), mens Ungdomskortet kun anvendes af 17 % af eleverne bosat i Odense og 14 % af eleverne bosat i Århus.

Figur 6.4 Andel af studerende på de videregående uddannelser, der anvender Ungdomskortet fordelt på bopælskommuner. September 2015.



Kilde: udtræk fra bestillingssystemet SUSY samt opgørelse fra Danmarks Statistisk

Figur 6.3 og 6.4 viser, at Ungdomskortet er mest udbredt blandt elever bosat uden for de større byer i Danmark. Ungdomskortet virker dermed efter hensigten og bidrager til at styrke mobiliteten i yderområder og i områder uden for de større byer. Ungdomskortet gør det lettere for unge at blive boende uden for de større byer, mens de er under uddannelse.

7 Fjernbuskørsel

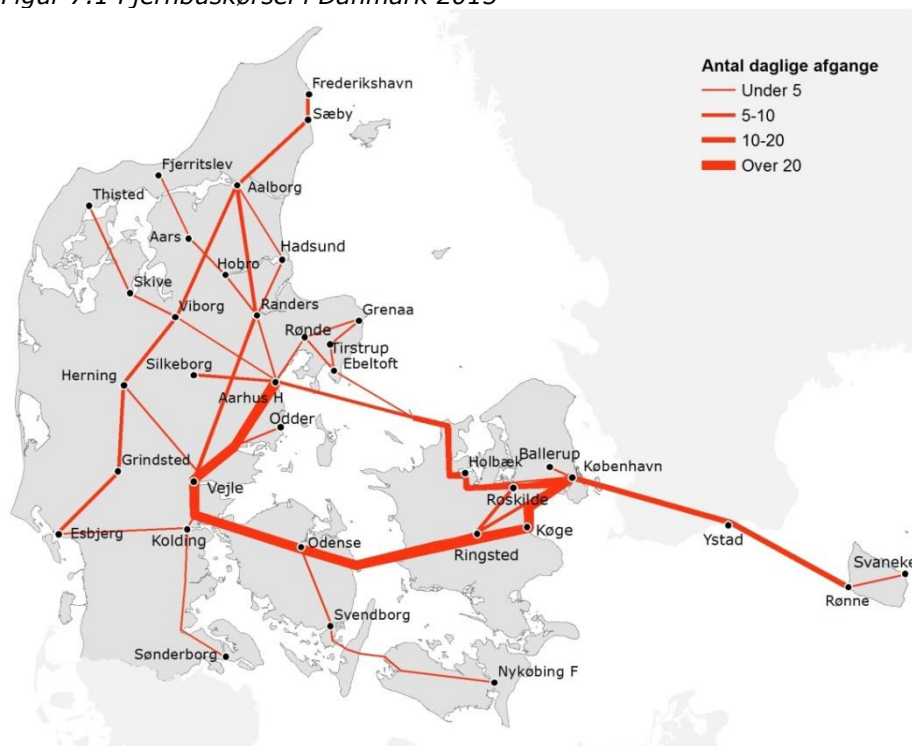
Fjernbuskørsel er fri trafik i form af privat rutekørsel, der forløber over mere end to trafiksselskabers områder. Fjernbustrafikken er samlet set i klar vækst og beforder ca. 6 % af passagererne i den øst-vest gående kollektive trafik.

Ruter

I Jylland er der fjernbusruter fra en lang række byer, typisk med forbindelse til København. Ruterne mellem Aarhus og København er de mest befærdede med over 20 daglige afgang via Storebæltsbroen suppleret af ruter via Odden. Forbindelsen København – Bornholm er også blandt de mest befærdede med op til 20 daglige afgang.

Trafik- og Byggestyrelsen har til opgave, at kompensere fjernbusvognmændene økonomisk for rabatter til bestemte passagergrupper.

Figur 7.1 Fjernbuskørsel i Danmark 2015



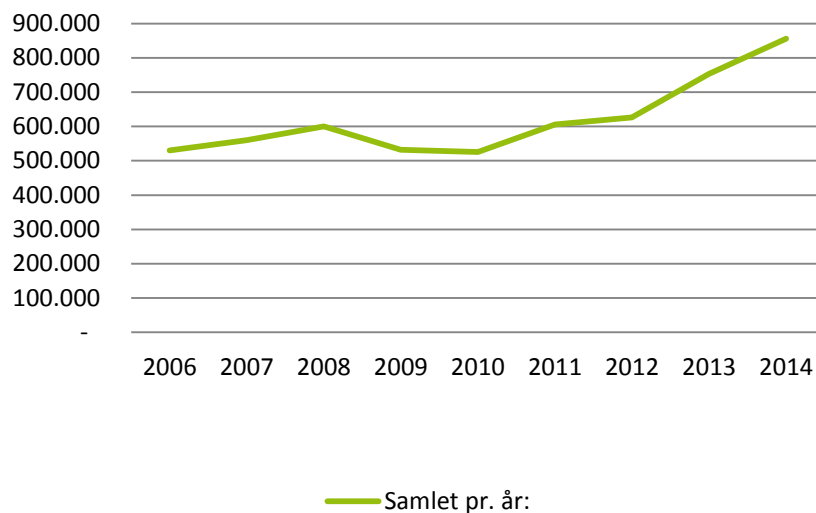
Kilde: Operatørers hjemmesider samt tilladelser til Fjernbuskørsel.

Passagerer

Den relative udvikling i antallet af fjernbuspassagerer i perioden 2006 til 2014 viser en vækst på 61 % for hele perioden med en støt voksende passagermængde fra år til år, bortset fra årene 2008 - 2010. Særligt de seneste år er der sket en voldsom stigning i antallet af fjernbuspassagerer på over 40 % fra 2012 til 2014. Et større udbud af ruter og en udbredt konkurrence mellem operatørerne har

resulteret i lavere priser, hvilket vurderes at være den primære forklaring på stigningen.

Figur 7.2 Udvikling i passagertal for fjernbuskørsel



Kilde: Indberetninger fra operatørerne.³

Tilladelser og operatører

Trafik- og Byggestyrelsen har givet tilladelse til, at der kan køres fjernbusser på de ruter og af de operatører, som fremgår af tabel 7.1

³ De estimerede samlede passagertal er forbundet med en vis usikkerhed, da der ikke findes standardiserede krav til indberetningsmetoder.

Tabel 7.1 Tilladte fjernbusruter pr. 1/8 2015:

Operator:	Tilladte ruter:
Abildskou A/S	Grenaa - Kbh's lufthavn
	Herning - Kbh's lufthavn
	Thisted - Kbh's lufthavn
	Aarhus - Kbh's lufthavn
	Fjerritslev - Kbh's lufthavn
	Aalborg - Kbh's lufthavn
	Silkeborg - Kbh's lufthavn
Thinggaard Ekspres ApS	Frederikshavn - Esbjerg
Johns Turist og Minibus ApS	Svaneke - Glostrup
	Nykøbing F. - Odense
Gråhundbus	Ballerup - Kbh. - Ystad (Rønne)
Dansk Turistfart ApS (Rød Billet)	Aalborg - Kbh.
	Aarhus - Kbh.
	Sønderborg - Kbh.
	Skjern - Kbh.
	Viborg - Kbh.
	Odder - Kbh.
	Esbjerg - Kbh.

Kilde: Trafik- og Byggestyrelsens tilladelser

Regulering og tilskud

De overordnede rammer for fjernbustrafikken er fastlagt i lov om trafikskaber.

"§ 19, Stk. 4. Ved fjernbuskørsel forstås rutekørsel, der forløber over mere end to trafikskabers områder, over mere end området for trafikskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område. Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel skal der udføres mindst én afgang 4 dage ugentligt på ruten i en periode af mindst 6 måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes." (LBK nr 322 af 20/03/2015)

Tilladelser til fjernbuskørsel meddeles af Trafik- og Byggestyrelsen på baggrund af ansøgninger. Såfremt bestemmelserne i § 22 i lov om trafikskaber er opfyldt, meddeler Trafik- og Byggestyrelsen tilladelse til almindelig rutekørsel (fjernbuskørsel).

§ 22. Tilladelse til fjernbuskørsel gives af transportministeren.
Stk. 2. Transportministeren kan tillade, at der på en fjernbusrute befordres passagerer mellem flere områder inden for ét trafikskabs område, inden for Bornholms Regionskommunes og udme økommuner, jf. § 1, stk. 3, områder eller mellem to trafikskabers områder, hvis der indgås overenskomst herom med de berørte myndigheder.
Stk. 3. Tilladelse til fjernbuskørsel kan kun gives til offentlige myndigheder eller en virksomhed helt eller delvis ejet af en eller flere offentlige myndigheder, hvis ruten udbydes til private buskørselsvirksomheder, og hvis ruten ikke krydser Storebælt eller Kattegat.

En tilladelse til Fjernbuskørsel omfatter typisk:

- 1: Perioden for tilladelsen;
- 2: Udgangs- og endepunkt for kørslen;
- 3: Strækningen der køres ad;
- 4: Lokalteter for optagning /afsætning

Fjernbusoperatører, der har fået tilladelse i henhold til § 22 i lov om trafikskaber til kørsel med fjernbus, har endvidere mulighed for

at indgå kontrakt med Trafik- og Byggestyrelsen om såkaldt "offentlig tjeneste vedrørende bestemte kundegrupper".

Gennem denne kontrakt forpligter fjernbusoperatørerne sig til at opfylde nogle specifikke offentlige serviceforpligtelser, som operatøren formodes rent forretningsmæssigt ikke at ville påtage sig i samme omfang uden at modtage økonomisk kompensation.

Den offentlige serviceforpligtelse omfatter rabat til studerende, pensionister og børn og har til formål at understøtte mobilitet og god tilgængelighed for befolkningsgrupper med lavere indkomster, hvorved den kollektive transport styrkes.

Ordningen om tilskud til fjernbuskørsel trådte første gang i kraft i juli 2009 og har siden juni 2010 omfattet pensionister og studerende på alle ugens dage.

Bevillingen til dækning af rabatter på fjernbusområdet er en reservationsbevilling. På Finanslov for finansåret 2015 er der afsat 26,1 mio. kr. til ordningen.

8 Handikappedes adgang til offentlig service trafik

Der gøres der en række indsatser for at forbedre de handikappedes adgang til offentlig servicetrafik. Indsatserne omfatter både individuel handikapkørsel, adgangsforhold på stationer, hjælp til at komme ombord på togene samt ledsagerordninger.

Trafik- og Byggestyrelsen indsamler data for den individuelle handikapkørsel og deltager i forberedelserne til en samlet implementeringsplan vedr. adgangsforhold på stationerne.

Den individuelle handikapkørsel

Den individuelle handikapkørsel udføres af trafikselskaberne, jf. § 11 i lov om trafikselskaber, og skal dække transport til formål, der ikke er dækket af andre kørselsordninger, herunder særligt til fritidsformål.

Af tabel 8.1 ses, at ordningen gennemsnitligt benyttes 17 gange om året.

Den visiterede borger betaler selv en del af billetprisen. Det fremgår af lov om trafikselskaber, at egenbetalingen for turen ikke må være "væsentlig højere" end prisen for at benytte øvrig kollektiv trafik. Passagerfinansierungsgraden er gennemsnitligt 20 %.

Tabel 8.1 Nøgletal for individuel handikapkørsel 2014

	Nøgletal
Antal rejser i alt	900.612
Visiterede pr. 31.12.2013	51.856
Gns. antal rejser pr. visiteret	17
Gns. offentligt tilskud pr. rejse	236 kr.
Offentligt tilskud pr. visiteret pr. år	4.091
Passagerfinansierungsgrad	20 %

Kilde: Indberetninger fra trafikselskaberne

Ledsagerordningen

Såfremt personer med funktionsnedsættelse ønsker at benytte den almindelige kollektive trafik, men har brug for en hjælpende hånd på turen, kan personen medbringe en ledsager.

Både indehavere af ledsagerkort og en eventuel ledsager kan rejse på enkeltbillet eller rejsekort til børnetakst. Rabatten opnås både ved rejser med bus og tog samt på Abildskous fjernbusruter.

Ledsagerordningen blev udvidet pr. 1. august 2011. Tidligere kunne ledsagerordningen kun benyttes for rejser over de gamle amtsgrænser. Aftalen fra 2011 udvidede ordningen, så den nu kan benyttes på alle rejser, også de korte.

Adgangsforhold til den kollektive transport

For at harmonisere jernbanedriften fastsættes standardiserede krav for jernbanesystemet i EU. Adgangsforholdene for handikappede og bevægelseshæmmede er et af de områder, der er omfattet af fælles standardiserede krav, der beskrives i en såkaldt TSI (Teknisk Specifikation for Interoperabilitet). I december 2014 trådte en opdateret TSI om tilgængelighed for handikappede og bevægelseshæmmede personer i EU's jernbanesystem (TSI PRM) i kraft. PRM står for 'People with Reduced Mobility'.

TSI PRM stiller krav om, at medlemsstaterne skal udarbejde en statusoversigt over tilgængeligheden til den nationale infrastruktur og det rullende materiel. Statusoversigten skal blandt andet anvendes til at identificere hindringer for tilgængelighed på stationerne og i tog.

Arbejdet med den indledende kortlægning af tilgængeligheden er et første skridt i arbejdet med at udvikle en samlet implementeringsplan for Danmark, der skal sendes til Kommissionen ultimo 2016.

I bybusserne er der også særlige krav til tilgængeligheden. Således skal der afsættes plads til minimum 1 kørestol, og der skal være mindst fire pladser, som er forbeholdt andre bevægelseshæmmede passagerer end kørestolsbrugere (forbeholdte siddepladser).

Forbedringer af tilgængelighed for handikappede

Der sker løbende forbedringer af tilgængeligheden af den kollektive trafik. Her fremhæves tre konkrete forbedringer:

Hjælp til at komme ombord på DSB's tog

Ønsker en passager med et handicap at benytte DSB's tog, er vilkårene for assistance hermed fra 1. august 2015 blevet markant forbedret. Før denne dato skulle assistancen bestilles mindst 48 timer i forvejen. Efter 1. august 2015 skal assistancen bestilles mindst 24 timer i forvejen. DSB planlægger at nedbringe varslingstiden til 12 timer, så snart det er praktisk muligt.

Niveaufri adgang

Etableringen af metro i København har betydet en markant forbedring af adgangen til den kollektive trafik for bevægelseshæmmede personer.

I forbindelse med flere andre projekter, fx 'Den kvikke vej' i København, er der etableret niveaufri adgang til busserne ved ombygning af stoppestederne. På samme vis vil også den kommende Metrocityring samt letbanerne i hovedstadsområdet, Aarhus og Odense øge udbuddet af kollektiv trafik med niveaufri adgang.

Bilag - Den kollektive trafik i tal

Togtrafik

Trafikale nøgletal

Tabel 9.1 Udvikling i antal passagerer i togtrafikken

Mio. passagerer	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Øst for Storebælt	37,2	38,0	39,2	40,6	39,3	39,0	38,9	39,9
Vest for Storebælt	20,3	20,2	20,7	21,1	22,3	22,1	24,1	24,4
Øst-Vestdanmark	8,1	8,3	8,2	8,4	8,7	9,0	9,0	8,9
Over Øresund*	9,5	10,5	9,5	9,7	10,4	11,0	11,4	11,3
International	0,9	1,2	0,9	0,9	0,8	0,8	0,8	1,0
Total fjern- og regional-tog	76,0	78,3	78,6	80,7	81,6	81,9	84,2	85,4
S-tog	88,6	91,1	92,1	93,0	100,6	106,8	109,2	111,7
Metro	39,4	46,5	49,8	52,5	54,2	54,3	55,4	56,0
Privatbaner	10,6	10,6	11,1	11,2	12,2	12,5	12,7	12,7
Total alle baner	214,6	226,5	231,6	237,3	248,5	255,6	261,5	265,9

Kilde: Danmarks Statistik

*) Kilde: Trafik- og Byggestyrelsen

Tabel 9.2 Passagerudvikling i togtrafikken

År 2007 = 100	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Fjern- og regionaltog	100	103	103	106	107	108	111	112
S-tog, metro og privatbaner	100	107	110	113	120	125	128	130
Alle baner	100	106	108	111	116	119	122	124

Kilde: Danmarks Statistik/ Trafik- og Byggestyrelsen

Trafik- og Byggestyrelsen har siden 2007 været ansvarlig for indsamling og formidling af data og statistik om trafikselskabernes offentlige servicetrafik.

Tabel 9.3 Udvikling i personkilometer i togtrafikken

Mio. personkm	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Øst for Storebælt	1.420	1.458	1.425	1.424	1.457	1.467	1.451	1.476
Vest for Storebælt	1.097	1.089	1.098	1.196	1.202	1.207	1.263	1.254
Øst-Vestdanmark	1.941	1.974	1.946	2.039	2.122	2.197	2.182	2.148
Over Øresund*	198	220	199	203	218	229	239	237
International	174	224	167	164	189	237	242	243
Total fjern- og regional-tog	4.830	4.965	4.835	5.026	5.188	5.337	5.377	5.358
S-tog	1.096	1.084	1.097	1.108	1.207	1.270	1.286	1.319
Metro	177	195	215	239	278	274	284	294
Privatbaner	184	184	194	193	210	218	219	219
Total alle baner	6.287	6.428	6.341	6.566	6.883	7.099	7.166	7.190

Kilde: Danmarks Statistik

*) Kilde: Trafik- og Byggestyrelsen

Tabel 9.4 Personkilometer-udvikling i togtrafikken

År 2007 = 100	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Øst for Storebælt	100	103	100	100	103	103	102	104
Vest for Storebælt	100	99	100	109	110	110	115	114
Øst-Vestdanmark	100	102	100	105	109	113	112	111
Over Øresund*	100	111	100	102	110	116	120	119
International	100	129	96	94	109	136	139	140
Total fjern- og regional-tog	100	103	100	104	107	110	111	111
S-tog	100	99	100	101	110	116	117	120
Metro	100	110	121	135	157	155	160	166
Privatbaner	100	100	105	105	114	118	119	119
Total alle baner	100	102	101	104	109	113	114	114

Kilde: Danmarks Statistik

*) Kilde: Trafik- og Byggestyrelsen

Offentlig buskørsel

Trafikale nøgletal

Tabel 9.5 Udvikling i køreplantimer og påstigere

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
Køreplantimer (1.000)	9.464	9.459	9.381	9.294	9.068	8.874	8.837	8.781	8.700
Påstigere (mio.)	363	362	346	357	351	354	352	347	355

* Budgetteret/forventet

Tabel 9.6 Udvikling i køreplantimer og påstigere

År 2007 = 100	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
Køreplantimer (1.000)	100	100	99	98	96	94	93	93	92
Påstigere (mio.)	100	100	96	99	97	98	97	96	98

* Budgetteret/forventet

Tabel 9.7 Udvikling i køreplantimer og påstigere fordelt på trafiksselskaber

År 2007=100		2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
Movia	Køreplantimer	100	100	99	99	97	94	94	95	93
	Påstigere	100	101	98	101	99	100	102	101	103
Nordjyllands Trafikselskab	Køreplantimer	100	99	96	98	96	98	96	94	94
	Påstigere	100	99	96	98	100	104	105	104	112
Midttrafik	Køreplantimer	100	100	99	99	96	94	95	94	93
	Påstigere	100	97	90	96	93	93	85	82	85
Sydtrafik	Køreplantimer	100	102	102	100	98	97	95	91	89
	Påstigere	100	97	94	94	97	91	88	84	81
FynBus	Køreplantimer	100	100	98	90	81	79	79	79	79
	Påstigere	100	100	94	95	87	93	97	98	102
BAT (Bornholm)	Køreplantimer	100	99	91	98	109	107	105	103	104
	Påstigere	100	100	95	86	81	83	85	97	81
I alt	Køreplantimer	100	100	99	98	96	94	93	93	92
	Påstigere	100	100	96	99	97	98	97	96	98

* Budgetteret/forventet

Økonomiske nøgletal

Tabel 9.8 Udvikling i udgifter, passagerindtægter og tilskud

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015*
Udgifter (mio. kr.)	5.373	5.905	6.310	6.660	6.848	6.992	7.097	7.242	7.331
Passagerindt. (mio. kr.)	2.793	2.785	2.830	3.010	3.014	3.103	3.227	3.264	3.270
Tilskud (mio. kr.)	2.570	3.136	3.480	3.650	3.834	3.889	3.871	3.979	4.061
Passagerfinansierungsgrad	52%	47%	45%	45%	44%	44%	45%	45%	45%

* Budgetteret/forventet

I perioden efter 2007 har trafiksselskaberne haft en række merudgifter på grund af ændret lovgivning. Kommuner og regioner er blevet kompenseret for disse ændringer. Det omfatter 500 mio. kr. (2008-priser) og 335 mio. kr. (2009-priser) og 98 mio. kr. (2010-priser) som kompensation for henholdsvis bortfald af den kollektive bustrafiks fritagelse for betaling af energiafgifter, ændring af EU's regler vedr. leasing og en ny lønsumsafgift. Dette har stor betydning for de samlede udgifter samt for beregning af eksempelvis passagerfinansierungsgraden. Renses udgiftsudviklingen for den ændrede lovgivning og for prisudviklingen, er udgifterne i 2007 og i 2010 på niveau med hinanden.

Passagerfinansieringsgraden opgøres som de samlede passagerindtægters andel af de samlede udgifter. I 2015 ventes landsgennemsnittet for passagerfinansieringsgraden at kunne opgøres til 45 %, hvilket er på niveau med de seneste år. Det store fald i passagerfinansieringsgraden fra 2007 (jf. tabel 11.8) og frem skyldes primært udgiftsstigninger, der er begrundet i lovændringer, og ikke at taksterne er faldet.

Handikapkørsel

Trafikselskaberne indberetter årligt data for handikapkørsel til Trafik- og Byggestyrelsen. Seneste indberetning vedrører regnskabet for 2014. Antal visiterede til handikapkørsel er vokset siden 2007 med 15 %. I samme periode er såvel antallet af rejser pr. visiteret som den gennemsnitlige turlængde faldet, hvilket samlet set medfører, at trafikarbejdet er faldet med 18 %. Faldet i antal rejser pr. visiteret og turlængden pr. rejse skal ses i sammenhæng med, at ordningen siden 2007 er blevet omlagt til at have øget brugerfinansiering.

Tabel 9.9 Nøgletal for udvikling indenfor handikapkørsel

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Passagerfinansieringsgrad	19,4	17,2	16,0	15,8	16,3	18,1	19,2	20,1
Antal visiterede	45.274	46.764	45.740	48.179	50.102	50.512	49.970	51.856
Antal rejser (tusinde)	924	880	908	843	904	854	871	901
Gns. antal ture pr. visiteret	20,4	18,8	19,9	17,5	18,0	16,9	17,4	17,4
Gennemsnitlig turlængde	14,4	13,3	13,7	12,9	12,1	12,9	12,6	12,3
Persontransportarbejde (tusinde)	13.332	11.686	12.455	10.915	10.945	11.053	10.971	11.122

Tabel 9.10 Indekserede nøgletal for udvikling indenfor handikapkørsel

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Passagerfinansieringsgrad	100	89	82	81	84	93	99	104
Antal visiterede	100	103	101	106	111	112	110	115
Antal rejser	100	95	98	91	98	92	94	97
Gns. antal ture pr. visiteret	100	92	97	86	88	83	85	85
Gennemsnitlig turlængde	100	92	95	90	84	90	87	86
Samlet trafikarbejde	100	88	93	82	82	83	82	83

Takster og Takstudvikling

Takstudvikling 2015

Takststigningsloftet for 2015 er på 0,6 %.

Udviklingen for taksterne varierer for trafikselskaberne fra at blive holdt i ro i Midtjylland til at stige med gennemsnitligt 1,4 % i hovedstadsområdet og i Sydjylland. For de rejser, der overskrider takstområderne og dermed er fastsat af jernbanevirksomhederne, er taksterne i 2015 gennemsnitligt blevet hævet med 0,4-0,6 %.

Typisk har selskaberne valgt en ikke-lineær takststigning, hvor taksten for én produktgruppe holdes i ro, mens de øvrige produktgrupper stiger mere end

takststigningsloftet. Derudover har flere selskaber i 2015 valgt at anvende opsparring fra tidligere år.⁴

Tabel 9.11 Trafikselskabernes takststigninger for 2015 samt opsparet takststigning.

	Opsparing fra tidligere år (pct.point)	Takststigning 2015 (%)	Opsparet takststigning (pct.point)
Trafikselskaberne			
Movia hovedstaden	1,1	1,4	0,4
Movia vest	-0,1	0,4	0,1
Movia syd	0,2	0,8	0,0
Nordjyllands Trafikselskab	0,0	0,5	0,1
Midttrafik	0,0	0,0	0,6
Sydtrafik	0,4	1,4	-0,4
FynBus	0,0	0,6	0,0
BAT (Bornholm)	1,4	0,6	1,4
Jernbanevirksomhederne			
DSB	0,8	0,4	0,0
Arriva	0,0	0,6	0,0

Kilde: Tal indberettet af trafikselskaberne til Trafik-og Byggestyrelsen.

I forbindelse med genberegningen af takst 2014 er det blevet konstateret, at Sydtrafiks takstændringer for 2014 reelt har medført en højere takststigning end deres loft for 2014. Dette overforbrug vil blive medregnet i deres kommende takstændringer i 2016.

Takster i hovedstadsområdet

Taksterne i hovedstadsområdet er per 18. januar 2015 steget med i gennemsnit 1,4 %, jf. tabel 11.11. Prisen på kontantbilletter fastholdes fra 2014 til 2015 og er således på niveau med 2011-priserne.

Prisen på klippekort (og dermed også rejsekort) er ligeledes uændret, mens prisen for periodekort i gennemsnit er forhøjet med 2,4 %.

⁴ "Opsparet fra tidligere år" er inkl. effekt af endelig genberegning af takststigningen fra 2013-2014. Trafik-og Byggestyrelsen afventer dog pt. en endelig genberegning af takst 2013 og 2014 fra Movia V, Movia S og Arriva. Genberegningen kan give anledning til efterregulering af taksterne.

Tabel 9.12 Takststigning i 2015 i hovedstadsområdet fordelt på hovedprodukter samt rejsefordeling 2013

Hovedprodukter	Takststigning (%)	Rejsefordeling (%)
Periodekort ⁵	2,4	55
Klippekort	0,0	29
Rejsekort	0,0	6
Kontantbilletter	0,0	8
Andet ⁶	0,5	2
Gennemsnitlig stigning	1,35	100

Takster hos de øvrige trafikselskaber og jernbanevirksomhederne

Movia Vest

Taksterne i Movia V er i 2015 steget med gennemsnitligt 0,4 %.

Prisen på kontantbilletter og på rejser med rejsekort er fastholdt fra 2014 til 2015, mens prisen på periodekort stiger med op til 1,2 %.

Der udestår pt. fra Movia V en endelig genberegning af takst 2013 og 2014. Genberegningen kan give anledning til en efterregulering af taksterne.

Movia Syd

Taksterne i Movia Syd er i 2015 steget med gennemsnitligt 0,8 %. Det overstiger takstloftet for 2015 med 0,2 %, der tages fra Movias S' akkumulerede opsparring fra tidligere år på i alt + 0,2 %.

Prisen på kontantbilletter fastholdes, mens prisen på rejsekort og periodekort stiger med maksimalt 1,1 %.

Der udestår pt. en endelig genberegning af takst 2013 og 2014 fra Movia S. Genberegningen kan give anledning til en efterregulering af taksterne.

Nordjyllands Trafikselskab

Taksterne i Nordjylland er i 2015 gennemsnitligt steget med 0,5 %.

⁵ Periodekort indeholder rejser på voksenperiodekort, børneperiodekort, SU-kort, Uddannelseskort, FlexCard og pensionistkort samt kombinerede periodekort og kontantbillet/klippekort rejser.

⁶ Andet indeholder bl.a. Copenhagen Card, Citypass og 24-timers billetter.

Prisen for periodekort fastholdes, mens enkelte kontaktbilletter øges med maksimalt 10 %. Derimod reduceres prisen på udvalgte rejsekortrejser med maksimalt 12 %.

Midttrafik

Taksterne i Midtjylland er overordnet set fastholdt i 2015.

Midttrafik har dog foretaget følgende små tekniske ændringer:

- Taksterne for kontantbilletter justeres, således at børnetaksten udgør præcist 50 % af voksentaksten. Det betyder at nogle børnetakster sænkes (med op til ca. 8 %) og nogle voksentakster sættes op (med op til ca. 2,5 %).
- For at undgå besværet med 50 ører ift. billettering i busserne, oprundes enkelte kontantbilletter
- Kontantbilletterne for pensionister sættes op, så de svarer til voksentaksterne (stigning på op til 12 %)

Disse justeringer skaber en samlet gennemsnitlig taksstigning på i alt 0,03 %.

Sydtrafik

Taksterne i Sydjylland er i 2015 gennemsnitligt steget med 1,4 %, hvilket er 0,8 % over takstloftet, som tages fra Sydtrafiks akkumulerede opsparring fra tidligere år på 0,9 %.

Priserne for udvalgte kontantbilletter stiger mellem 5-10 %, mens taksterne for udvalgte periodekort stiger op til 1 %, hvorimod taksterne for rejsekortsrejser for børn falder med ca. 4 %.

I forbindelse med genberegningen af takst 2014 er det blevet konstateret, at Sydtrafiks takstændringer reelt har medført en højere takststigning end deres loft for 2014. Overforbruget på i alt +0,4 % vil blive medregnet i deres kommende takstændringer i 2016.

FynBus

Taksterne på Fyn er i gennemsnittet steget med i alt 0,6 %.

Prisen på normalbilletter, 10-turs klippekort og kvikkort fastholdes, mens pendlerkort i gennemsnit stiger med 1,1 %.

BAT

Taksterne på Bornholm er steget med 0,6 %.

Prisen for kontantbilletter, klippekort og skolekort fastholdes, mens pendlerkort maksimalt stiger med 2,5 %.

Tabel 9.13 Trafiksekskabernes gennemsnitlige procentvis takst udvikling i perioden 2008-2014

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Movia H	3,0	2,7	2,8	2,0	3,0	3,0	0,8	1,4
Movia V	3,0	3,1	3,5	1,3	3,1	3,7	1,2	0,4
Movia S	3,0	3,1	3,1	1,7	3,1	4,2	0,4	0,8
Nordjyllands Trafiksekskab	2,9	3,1	3,9	0	4	3,6	1,2	0,5
Midttrafik	3,0	3,1	3,1	1,7	3,1	3,5	1,3	0,0
Sydtrafik	2,9	2,9	4	0	3,8	2,7	1,8	1,4
FynBus	3,0	3,1	3,0	1,8	3,1	3,3	1,5	0,6
BAT (Bornholm)	0,0	3,1	3,1	0,0	2,2	2,4	3,6	0,6
Vægtet landsgennemsnit⁷	3,0	2,9	3,1	1,5	3,2	3,2	1,1	0,8
Takststigningsloft	3,0	3,1	4,8	0,0	3,1	3,5	1,3	0,6

Kilde: Tal indberettet af trafiksekskaberne til Trafik-og Byggestyrelsen.

DSB's takster

Taksterne for DSB er i 2015 steget med gennemsnitligt 0,4 %.

Prisen for kontantbilletter og 10-turs klippekort er fastholdt, mens pendlerkort i gennemsnit stiger med 2,0 % og taksten for rejser på rejsekort i gennemsnit stiger med 3,4 %.

DSB forventer en overflytning fra "papirprodukter" til relativt billigere rejsekortrejser, hvorfor den samlede takststigning samlet set bliver på i alt +0,4 %.

Arrivas takster

Taksterne for Arriva er i 2015 steget med gennemsnitligt 0,6 %.

Prisen for kontantbilletter og 10-turs klippekort er fastholdt, mens pendlerkort i gennemsnit stiger med 2,0 % og taksten for rejser på rejsekort i gennemsnit stiger med 3,9 %.

Arriva forventer en overflytning fra "papirprodukter" til relativt billigere rejsekortrejser, hvorfor den samlede takststigning samlet set bliver på i alt +0,6 %.

Udviklingen i taksterne hos trafiksekskaberne

Siden 2008 er taksterne hos trafiksekskaberne gennemsnitligt steget med 0,8 % til 3,5 % pr. år, jf. nedenstående tabel.

I 2015 er den gennemsnitlige takststigning en anelse højere end takststigningsloftet (0,2 %). Det skyldes, at enkelte sekskaber har anvendt deres opsparing fra tidligere år (2013 og 2014).

⁷ De vægtede landsgennemsnit for takst udviklingen er beregnet på baggrund af trafiksekskabernes indberettede regnskabs- og budgettal for passagerindtægter. Gennemsnit er ekskl. de takster, som fastsættes af DSB og Arriva.

Udvikling i taksterne hos jernbanevirksomhederne

DSB og Arrivas takster er gældende for rejser ud og ind af hovedstadsområdet og mellem de øvrige takstområder i landets trafikselskaber. Siden 2009 må disse takster i gennemsnit ikke overstige det samme takststigningsloft, som gælder for trafikselskaberne.

Tabel 9.14 Jernbanevirksomhedernes gennemsnitlige procentvis takstudvikling i perioden 2009-2015

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
DSB	3,1	3,0	1,8	3,4	2,8	1,0	0,4
Arriva	3,1	3,0	1,8	3,1	3,5	1,3	0,6
Takststigningsloft	3,1	4,8	0,0	3,1	3,5	1,3	0,6

Kilde: Tal indberettet af jernbanevirksomhederne til Trafik-og Byggestyrelsen.

Det skal bemærkes, at udrulningen af rejsekortet har gjort beregningen af de årlige takststigninger mere kompliceret, og gør det nødvendigt at skønne passagerernes adfærdsændringer som følge af de ændrede takststrukturer. DSB og Arriva skal derfor foretage en efterkalkulation af de realiserede takststigninger i forbindelse med udrulningen af rejsekortet, som kan give anledning til en efterregulering af taksterne.

Takster i 2016

Takststigningsloftet for 2016 er på 1,3 % og er offentliggjort på Trafik-og Byggestyrelsens hjemmeside.



Trafik- og Byggestyrelsen
Danish Transport and Construction Agency
Edvard Thomsens Vej 14
2300 København S

Den kollektive trafik i Danmark 2015 – Status over udviklingen i sektoren