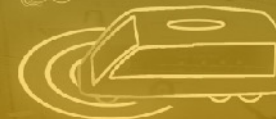


Nemmere kollektiv trafik

September 2018



Indhold

1. Nemmere kollektiv trafik	3
2. Kollektiv trafik flytter sig	5
3. Videreudvikling af eksisterende digitale mobilitetstjenester	7
3.1. Rejseplanen og Rejsekortet i én løsning	7
4. Flere nye digitale mobilitetstjenester	9
4.1. Deling af transportdata	9
4.2. Videresalg af den offentlige sektors billetter	10
4.3. Standardiserede billetteringsformater	11
5. Fjernbussen – det billige transportalternativ	12
5.1. Enklere og lavere afstandskrav	13
5.2. Estimerede effekter af nyt afstandskrav	13
5.3. Øget betjeningskrav og bedre tilsynsgrundlag	14
6. Fælles buspassagerrettigheder	15
Opsummering af udspillet initiativer	17

Udgivet af:	Transport-, Bygnings- og Boligministeriet (TRM) Frederiksholms Kanal 27F 1220 København K
Udarbejdet af:	TRM
ISBN netpublikation:	978-87-93292-40-6
Forsideill.:	Foto af Ulrik Jantzen bearbejdet af Montagebureauet og TRM
Modeller s. 7, 10 og 11:	Baseret på 'Mobility as a Service: Strukturel analyse af digital infrastruktur' af maj 2018 udarbejdet af QVARTZ for TRM

1. Nemmere kollektiv trafik

Digitaliseringen på transportområdet udviser grænsen mellem traditionel kollektiv trafik og private transportformer. Vejen er åben for udvikling af digitale, ”smarte” mobilitetstjenester, der kobler rejseplanlægning, betaling, billettering og trafikinformation på tværs af offentlige og private transportformer fra dør til dør. Mobilitetstjenester gør det nemmere at være passager i den kollektive trafik.

Tag for eksempel en rejse, der starter med en taxi til stationen i Kalundborg og herefter fortsætter med regionaltoget til København for at tage det sidste stykke med en bycykel eller en delebil frem til destinationen. Alt sammen planlagt, booket og betalt i en enkelt app på smartphonen, hvor der i øvrigt også er realtidsinformation om trafikken undervejs.

Hvad enten man som rejsende foretrækker den hurtigste, den mest komfortable eller den billigste rejse, så kan digitale mobilitetstjenester gøre det nemmere at finde, planlægge og betale rejsen. Mobilitetstjenester forbedrer de rejsendes vilkår, de øger passagerers mobilitetsmuligheder og valgfrihed.

Det er ikke teknologien, der er årsag til, at brugerne af den kollektive trafik i Danmark ikke allerede i dag får stillet fuldt integrerede digitale mobilitetstjenester til rådighed. Tværtimod er Danmark et land med en høj grad af digital parathed, og teknologien er klar.

Det er de reguleringsmæssige rammer og det organisatoriske set-up for den offentlige kollektive transportsektor, der er begrænsende faktorer for udviklingen henimod etablering af digitale mobilitetstjenester – både i offentligt og privat regi.

Gevinsterne ved fremkomsten af nye private transporttilbud, der kan understøtte det offentlige transportnet, høstes ikke, hvis ikke den teknologiske udvikling udnyttes fuldt ud.

Danmark har en særlig styrkeposition i den kollektive trafik med Rejseplanen, som er den fjerde mest populære app i Danmark, og en infrastruktur med Rejsekortet, som har udstedt ca. 2,5 mio. kort.

Den styrkeposition skal sikres og udnyttes bedre ved i højere grad at åbne for private transporttilbud i Rejseplanen og på Rejsekortet, samtidig med at der skabes grobund for selvstændige private mobilitetstjenester.

Initiativer til fremme af digitale mobilitetstjenester

- Der skal arbejdes henimod, at Rejseplanens og Rejsekortets funktioner samles i én digital mobilitetstjeneste under ét selskab med én fælles bestyrelse.
- Private og deleøkonomiske transporttilbud skal have adgang til den fælles digitale mobilitetstjeneste.
- De offentlige kollektive transporttilbud skal pålægges at dele transportdata og at acceptere videresalg af billetter, så det bliver muligt for private transportaktører at etablere flere digitale mobilitetstjenester.

Fjernbusserne supplerer det offentlige, kollektive transportnet, og flere og flere tager fjernbussen. Over de seneste fem år er antallet af rejsende med fjernbus således fordoblet. Det er nemt og forholdsvis billigt at rejse med fjernbus, men der er betydelige uens geografiske begrænsninger på tværs af landet af, hvilke ruter fjernbusserne må tilbyde.

Ét landsdækkende minimumskrav på 75 km til fjernbusrejser vil sikre, at fjernbustilbuddet i højere grad kan imødekomme den store efterspørgsel efter billig transport. Samtidig skal der sikres et bedre kontrolgrundlag for myndighederne.

Endvidere skal buspassagererne sikres fælles grundlæggende passagerrettigheder på tværs af landet. Trafikselskaberne, som er de offentlige udbydere af bus og privatbane, har i dag indrettet sig med hver deres forskellige, lokale rettigheder for de rejsende. Fjernbusselskaberne har ikke fastsat lignende rettigheder. Som buspassager er man dermed i dag forskelligt stillet afhængigt af, hvor i landet man rejser, og hvilket selskab man rejser med. Derfor skal der sikres en ensretning med grundlæggende passagerrettigheder, så man som passager i den lokale og regionale bustrafik kun skal orientere sig i ét sæt rettigheder, lige meget hvor man rejser. Dette indgår også som et led i regeringens afbureaukratiseringsreform.

Samtidig etableres en mærkningsordning for fjernbusser, der vælger at yde deres kunder de samme passagerrettigheder som de offentlige trafikselskaber.

2. Kollektiv trafik flytter sig

Kollektiv trafik forbindes ofte med offentligt finansierede transporttilbud, og leder typisk tankerne hen på de regionale og kommunale busnet eller det statslige jernbanenet.

Men moderne kollektiv trafik rækker videre end det, både hvad angår transporttilbud, forretningsmodeller og hvordan transporttilluddene tilgås og kobles.

Fremkomsten af de mange nye transporttilbud viser, at danskerne efterspørger flere valgmuligheder. De private tilbud understøtter samtidig den samlede rejse fra dør til dør, som den offentlige kollektive trafik ikke på egen hånd kan tilbyde.

Private kollektive trafiktilbud

Fjernbusser er ét blandt flere private kollektive trafiktilbud, der bidrager til et bredere og styrket mobilitetstilbud til de rejsende. Der har i de senere år været en betydelig vækst i antallet af rejsende med fjernbus, og i 2017 rejste omkring halvanden million passagerer med fjernbus. Væksten i fjernbusmarkedet viser, at der også er efterspørgsel efter trafiktilbud, der supplerer de traditionelle offentligt finansierede tilbud, og derved udvider det samlede kollektive transportudbud og øger de rejsendes valgfrihed.

Digitaliseringen kan bidrage til at gøre det samlede, udvidede transportudbud mere overskueligt og lettere at tilgå for de rejsende. Ved at koble fjernbusser og andre private kollektive trafiktilbud op på digitale mobilitets tjenester opnås et mere effektivt og sammenhængende mobilitetstilbud.

Deleøkonomiske transporttilbud og nye digitalt baserede forretningsmodeller har også gennem de senere år fået fodfæste som supplement til de offentlige og private trafiktilbud. Samkørsel og privat udlejning af biler er

udbredt i hele landet, men også mobilitet på to hjul har vundet indpas i særligt byerne.

Delemobilitet og digitale forretningsmodeller – biler og cykler

7 pct. af danskerne har købt en eller flere samkørselture eller lejet delebiler gennem privatpersoner, mens 3 pct. har solgt adgang til transport. GoMore, som er markedsplads for samkørsel og P2P-biludlejning, er blandt de tjenester, som hastigt er vokset i omfang. Ifølge GoMore er en gennemsnitlig tur i Danmark ca. 230 km og gennemsnitsprisen er 0,5 kr. pr. km. Blandt andre tilsvarende forretningsmodeller kan nævnes GreenMobility og DriveNow.

Bycykler bidrager til fremme af mobiliteten for borgere og turister i de større byer. I København findes i dag to store udbydere af bycykler, Donkey Republic og Bycyklen.

Bycyklen er et offentligt ejet bycykelsystem, der modtager støtte af Københavns og Frederiksberg Kommune samt DSB. Bycyklen modtog i 2017 et støtbeløb på ca. 1,1 mio. kr. Bycyklen er el-dreven, og oplades i lade-stationer sat op i byen.

Donkey Republic er et eksempel på en privat mobilitetsudbyder, der gennem digitaliseringens muligheder har udviklet en forretningsmodel, der tilbyder en mobilitetsløsning, der er let og tilgængelig for såvel fastboende som turister. Donkey Republic anvender et 'hub-baseret' system, hvor cyklerne via GPS kan placeres i drop-zoner rundt omkring i byen. Løsningen kræver ikke nogen infrastruktur i form af lade-stationer, da cyklen ikke er el-dreven.

Selskab	Antal stationer	Pris for 1 time	Pris for 12 timer
Donkey Republic	ca. 600	12,5 kr.	85 kr.
Bycyklen	ca. 100	30 kr.	157 kr.*

*Ved køb af abonnementsløsning til 70 kr. for 140 min. og 0,15 kr. pr. minut derefter.

Ved at understøtte tilgængeligheden af deleøkonomiske og private kollektive trafiktilbud som f.eks. delebilsordninger, delecykler, fjernbusser og taxi kan et større transportudbud fremmes. Det skaber et mere sammenhængende mobilitetssystem og dermed mulighed for mere effektiv mobilitet for de rejsende.

Der må derfor ikke stilles uhensigtsmæssige og unødige begrænsninger for nye transporttilbuds tilstedeværelse og videre udvikling.

Med den nye lovgivning på området og med dette udspil, der på sigt skal sikre private trafiktilbud adgang til en fælles offentlig digital mobilitets-tjeneste, øges markedets adkomst til at udvikle nye og smarte måder, som de rejsende kan transportere sig på.

Nye eldrevne transportformer

Elektriske løbehjul er et eksempel på en ny mobilitetsform i fremvækst. I flere amerikanske storbyer er elektriske løbehjul blevet en almindelig del af gadebilledet. Det har resulteret i fremkomsten af flere digitalt baserede forretningsmodeller, hvor løbehjul udlejes og betales via en app på telefonen.

På transport-, bygnings- og boligministerens initiativ har Folketinget med virkning fra 1. januar 2018 gennemført ny lovgivning, der giver hjemmel til at udstede bekendtgørelser, som tillader en række eldrevne køretøjer, så som motoriserede løbehjul, hoverboards og uniwheels på forsøgsbasis at færdes i trafikken på linje med biler og cykler.

Samtidig har digitaliseringen som nævnt muliggjort udviklingen af innovative digitale mobilitetstjenester. Rejseplanlægning kan optimeres ved en sammentænkning af både offentlige, private og deleøkonomiske former for kollektiv trafik, der øger udbuddet til borgerne og gør det lettere at komme hele vejen fra dør til dør på sin rejse.

Den offentlige kollektive trafiksektor har med Rejseplanen og Rejsekortet allerede etableret et solidt udgangspunkt for at gøre den offentlige kollektive trafik mere sammenhængende og tilgængelig for de rejsende.

Men med de mange nye transporttilbud opstår behovet for tværgående planlægnings- og billetteringstjenester, der ikke alene er forbeholdt offentlige kollektive tilbud som bus og tog - men som også kan rumme de mange nye deleøkonomiske og private initiativer, som f.eks. delebiler, samkørsel og fjernbusser, på tværs af landet.

Trafikselskaberne har iværksat lokale projekter, hvor der på forsøgsbasis åbnes for private aktørers indtræden på Rejseplanen.

Lokale forsøg med udvidelse af Rejseplanen

Nordjylland

I Nordjyllands Trafikselskab er igangsat projektet "MinRejseplan", hvor Rejseplanen er udvidet til også at omfatte taxi og deleøkonomiske transporttilbud.

Bornholm

Bornholms Trafikselskab har i samarbejde med Rejseplanen tilknyttet en betalingsløsning til Rejseplanen.

København

Under ITS Verdenskongressen testes en københavnsk version af "MinRejseplan".

Men der er endnu mere at hente på dette område ved at videreudvikle de eksisterende digitale tilbud på en måde, hvor der tænkes på tværs af de eksisterende tjenesters funktioner og de mange, nye transporttilbud.

3. Videreudvikling af eksisterende digitale mobilitetstjenester

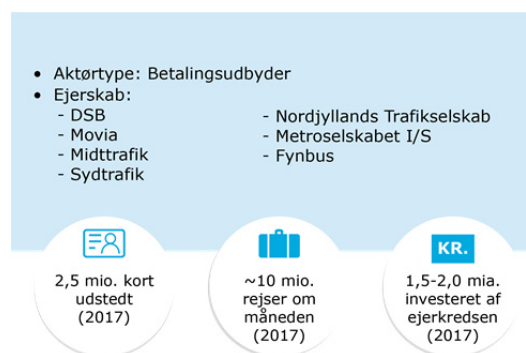
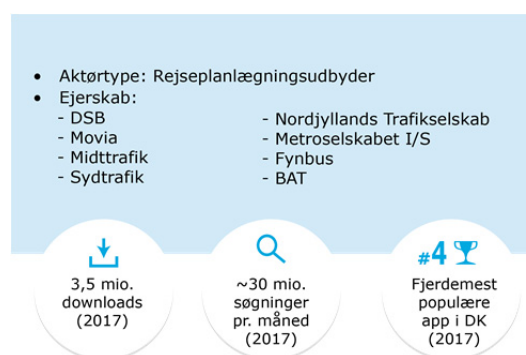
De danske trafikvirksomheder har med Rejseplanen og Rejsekortet skabt et godt udgangspunkt for brugen af digitale mobilitetstjenester i transportsektoren.

Rejseplanen er en af de mest benyttede services i Danmark, og er den fjerde mest populære app til telefoner i landet.

90 pct. af den danske befolkning kender til Rejseplanen, og Rejseplanen viser dagligt ca. 1 mio. rejser til kunderne.

Rejsekortet fungerer som et tværgående billet- og betalingsmiddel for offentlig kollektiv trafik.

Rejsekortet binder stort set alle landsdele og offentlige trafikvirksomheder sammen i ét fælles billetteringssystem, og er en udbredt og hyppigt anvendt rejsehjemmel i Danmark.



Der skal bygges videre på disse systemer, som de rejsende i dag kender og anvender i vid udstrækning.

Den dybe tallerken skal ikke opfindes på ny, men Rejseplanen og Rejsekortet skal fremtidssikres ved at videreudvikle tjenesternes funktioner, så de på sigt kan fungere som én fælles tjeneste. Med den digitale udvikling er der mere at hente for både den enkelte rejsende og for samfundet som helhed.

Slås Rejseplanens og Rejsekortets funktioner sammen, vil de rejsende endvidere få et bredere og styrket produkt.

3.1. Rejseplanen og Rejsekortet i én løsning

Selvom ejerkredsen bag Rejseplanen A/S og Rejsekort A/S i vid udstrækning i dag består af de samme aktører, er de alligevel stiftet som to særskilte selskaber med hver sin bestyrelse og særskilte strategier.

Med to produkter, der i så høj grad supplerer hinanden, er det nærliggende, at produkternes funktioner tænkes sammen.

Der skal derfor arbejdes henimod, at Rejseplanen og Rejsekortet i højere grad smeltes sammen i én digital mobilitetstjeneste. Med mobilitetstjenesten skal rejseplanlægning, booking, betaling og billettering samles og tilgås via én indgang.



Hvis Rejseplanen og Rejsekortets kundeservicende funktioner samles i én smart og kundeoptimeret løsning, skal målsætningerne bag kulissen også forenes.

Derfor skal det bagvedliggende samarbejde om at drive og udvikle den fælles offentlige digitale mobilitetstjeneste forenkles og samordnes. Trafikvirksomhederne har selv taget nogle indledende skridt til at strømlinjeorganiseringen af arbejdet med Rejseplanen og Rejsekortet samt sikre synergi på tværs af deres funktioner. Det er gode taktter, men der kan gøres mere.

Rejseplanen og Rejsekortet skal samles under ét selskab med én fælles bestyrelse, så indsatsen målrettes med en fælles strategi for en samlet digital mobilitetstjeneste.

Ejerkredsen bag Rejseplanen og Rejsekortet består i dag af offentlige trafikvirksomheder, der udbyder offentlig kollektiv transport. Medlemmerne af de nuværende bestyrelser skal derved både varetage trafikvirksomhedens egne særskilte interesser og nå til enighed om udviklingen af de fælles løsninger med eksempelvis private aktører. Det spændingsfelt kan være en hæmsko for udviklingen af en kundeoptimeret, tværgående mobilitetstjeneste.

Derfor må staten tage del i ansvaret i den fælles bestyrelse for at sikre, at udviklingen bevæger sig i retning af en helhedsorienteret tilgang, der går på tværs af transporttilbud, trafikvirksomheder og landsdele med den enkelte rejsendes interesser for øje.

Initiativer

- Der skal arbejdes henimod, at Rejseplanens og Rejsekortets funktioner samles i én digital mobilitetstjeneste.
- Samarbejdet om driften af Rejseplanen og Rejsekortet og udviklingen af den digitale mobilitetstjeneste samles i ét selskab med én fælles bestyrelse.
- Staten tager del i ansvaret ved at indgå i den fælles bestyrelse.

Transport-, bygnings- og boligministeren vil i efteråret 2018 fremsætte lovforslag vedrørende ovenstående initiativer.

4. Flere nye digitale mobilitetstjenester

Det vil være et stort fremskridt, når Rejseplanens og Rejsekortets funktioner sammensmeltes til én mobilitetstjeneste.

Det er i samspillet mellem de private og offentlige transporttilbud via digitale mobilitetstjenester, at potentialet for et mere sammenhængende og effektivt transportsystem opstår, og hvor det bliver nemt at foretage den samlede rejse med kollektive transporttilbud fra dør til dør.

Derfor skal det være muligt for private aktører at blive koblet på Rejseplanen og Rejsekortets fælles mobilitetstjeneste, ligesom det også skal være muligt for markedet selv at udvikle selvstændige mobilitetstjenester, der vil bidrage til øget innovation på området og give de rejsende flere valgmuligheder.

En af indsigterne fra ekspertgruppen Mobilitet for fremtiden lyder, at åben adgang til data og billet salg er en forudsætning for vækst af digitale mobilitetstjenester.

Indsigter fra ekspertgruppen

Transport-, bygnings- og boligministeren nedsatte i juni 2017 ekspertgruppen Mobilitet for fremtiden. Ekspertgruppens arbejde blev afrapporteret i marts 2018.

En af indsigterne fra ekspertgruppen er, at de organisatoriske spilleregler må ændres, hvis digitale mobilitetstjenester skal kunne blomstre. Det drejer sig især om åben og pålidelig adgang til køreplans- og realtidsdata og åben mulighed for videresalg af billetter.

For at gøre det muligt for private aktører at udvikle fuldt integrerede digitale mobilitetstjenester skal de private aktører have adgang til den offentlige sektors transportdata, og de skal have mulighed for at videresælge den offentlige kollektive transports billetter.

4.1. Deling af transportdata

Adgang til og deling af den offentlige kollektive trafiks data er en forudsætning for, at nye, private digitale mobilitetstjenester kan etableres.

Deling af data

Deling af data og informationer om de tilgængelige transporttilbud er nødvendig for udviklingen af digitale tjenester, hvor den rejsende kan planlægge, booke og betale for sin rejse ét sted.

Der skelnes overordnet set mellem statisk data, der er køre- og driftsplaner, stoppesteddata, billet- og prisinformationer, og dynamisk data, som vedrører løbende opdateringer om f.eks. forsinkelser, aflysninger, disponible delebiler og -cykler.

I dag stiller Rejseplanen allerede visse data til rådighed for eksterne parter.

I EU er der også regler om datatilgængelighed på transportområdet i kraft af det såkaldte ITS-direktiv.

EU-direktiv for intelligente transportsystemer (ITS-direktivet)

ITS-direktivet fra 2010 bemyndiger EU-Kommissionen til at vedtage seks delegerede retsakter på transportområdet. Den 31. maj 2017 blev Retsakt A vedtaget, som vedrører datadeling inden for transport og fremme af multimodale rejseinformationstjenester.

Formålet med Retsakt A er at gøre rejseplanlægning tilgængelig på tværs af transporttilbud. Dette skal gøres i et fælles format i alle EU-medlemsstater. Retsakten stiller krav om, hvilke data-typer og formater der skal deles, samt hvordan de skal deles.

Der skelnes i Retsakten mellem statisk data (f.eks. køreplans- og stoppested-data) og dynamisk data (f.eks. realtidsopdatering på drift og forsinkelser). Retsakten stiller krav om deling af statisk data. Retsakten stiller også krav om bestemte dataformater, der skal anvendes, for at delingen af data er mulig på tværs af aktører.

Det europæiske ITS-direktiv stiller krav om deling af statisk data, men for at kunne realisere potentialet i den digitale udvikling, skal vi videre end det.

Med Rejseplanen og Rejsekortets eksisterende funktioner har vi et godt udgangspunkt for at tage udviklingen længere endnu. Derfor skal vi bygge oven på ITS-direktivet og stille dynamisk data til rådighed for private aktører, som kan drive innovation på området og udviklingen af nye smarte digitale mobilitetstjenester.

Datadelingskrav i forskellige scenarier

Krav til offentlige aktører/ muligheder for private	Yderligere funktionalitet	Datadelingskrav i forskellige scenarier		
		Nuværende krav	ITS- direktivet	Initiativer i udspil
Krav til offentlige aktører/ muligheder for private	Billettering	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Betaling	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Booking	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Private aktører	Dynamisk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	Statisk	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Offentlige aktører	Dynamisk	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
	Statisk	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>

Rejseplanen deler i dag i nogen grad statisk og dynamisk data

4.2. Videre salg af den offentlige sektors billetter

Sådan som sektoren har indrettet sig i dag, er videre salg af billetter kun anvendt i et meget begrænset omfang, og i de tilfælde hvor det forekommer, er der typisk tillagt en kommission.

Det hæmmer nye markeder i at opstå, og begrænser private og deleøkonomiske aktørers muligheder for at oprette og udvikle særskilte digitale mobilitetstjenester. Dette begrænser de rejsendes valgmuligheder.

Tredjeparts videresalg af offentlige kollektive transportudbyderes billetter skal fremmes. På den måde understøttes opblomstringen af nye digitale mobilitetstjenester på tværs af transporterhvervet, som kan bidrage til større transportudbud og derved tilgodese brugernes transport- og mobilitetsbehov, men det styrker også den offentlige kollektive trafiksektor.

Muligheden for videresalg af billetter vil således understøtte markedets mulighed for at udvikle nye mobilitetstjenester, samtidig med at de offentlige kollektive transportudbyderes billetter vil kunne nå bredere ud, hvorved den kollektive trafik fremmes.

De private transportudbydere skal også have muligheden for at få deres billetter solgt videre gennem tredjepart, hvis de eksempelvis vil tilsluttes Rejseplanens og Rejsekortets fælles digitale mobilitetstjeneste, men de private aktører skal ikke på samme måde som de offentlige, pålægges at deres billetter skal kunne videresælges via tredjepart. Det er op til de private aktører.

4.3. Standardiserede billetteringsformater

Der findes allerede i dag et bredt udvalg af billetter i transportsektoren.

Når tredjepart får mulighed for at videresælge den offentlige kollektive transportsektors billetter, kan der opstå nye og flere billettyper. De nye billetter skal kunne valideres af billetkontrollørerne i den offentlige kollektive trafik.

Derfor skal der etableres standarder og retningslinjer for billetteringsformater, der er maskinelt læsbare og kan anvendes på tværs af billettermedier. Dette skal gøres med udgangspunkt i den offentlige kollektive transportsektors formater.

Muligheden for at bruge den offentlige kollektive trafik må ikke afhænge af, hvorvidt den rejsende er i besiddelse af en smartphone eller ej.

Fokus på at lade rejsekortsystemet gå mod øget digitalisering sammen med Rejseplanen må derfor ikke ske på bekostning af de rejsendes frihed til at vælge, hvilken billettype de foretrækker at anvende.

Selvom digitaliseringen muliggør udviklingen af nye, smarte og innovative billettermedier, skal vi således samtidig holde fast i det fysiske Rejsekort, som de rejsende kender og anvender i vid udstrækning.



Initiativer

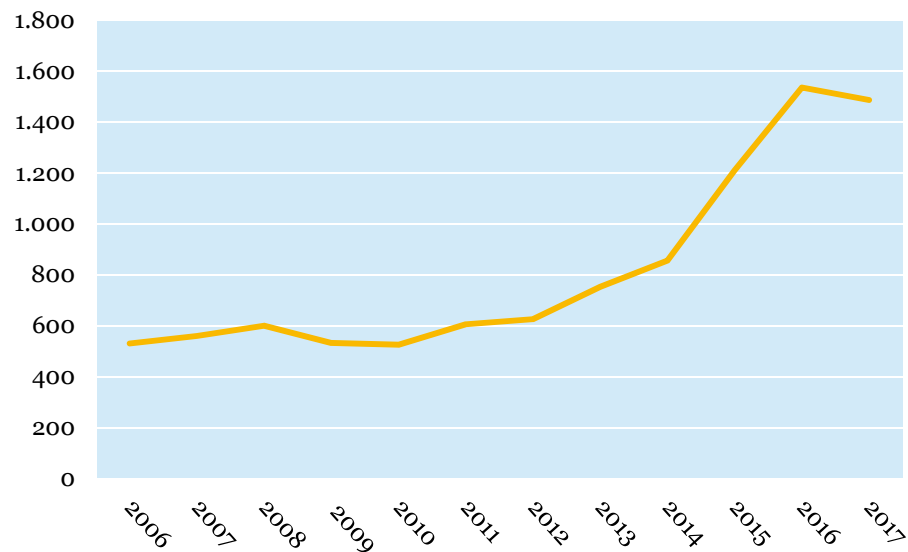
- Private og deleøkonomiske transporttilbud skal have adgang til Rejseplanens og Rejsekortets fælles digitale mobilitetstjeneste, så passagerne får flere valgmuligheder.
- De offentlige kollektive trafiktilbud skal pålægges at dele transportdata og at acceptere videresalg af billetter, så det bliver muligt at etablere flere private digitale mobilitetstjenester.
- Der skal etableres standardiserede billetteringsformater, som skal muliggøre validering af nye billettyper, som bygger på den offentlige sektors standarder.

Transport-, bygnings- og boligministeren vil i efteråret 2018 fremsætte lovforslag vedrørende ovenstående initiativer.

5. Fjernbussen – det billige transportalternativ

De senere års store vækst i antallet af fjernbuspassagerer viser, at de rejsende har taget dette private kollektive transporttilbud til sig som en vigtig del af det samlede transporttilbud i Danmark.

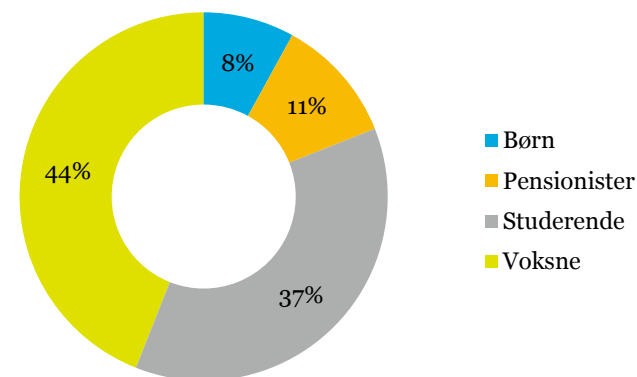
Fjernbuspassagerer i Danmark 2006-2017 (tusinder)



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Over halvdelen af de passagerer, der i 2017 rejste med fjernbus, var børn, studerende og pensionister. Fjernbussens succes skyldes i høj grad, at fjernbussen, især for denne gruppe af rejsende, udgør et billigt alternativ til toget.

Fordeling af fjernbuspassagerer på kundetyper



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen og Incentive.

Fjernbussen er et forholdsvis billigt transportmiddel. Gennemsnitsprisen for at tage en fjernbus ligger gerne på det halve af en togbillet på rejserne fra København til Aarhus og Odense, når der ses bort fra særtilbud.

Billetspriser for tog og bus på udvalgte strækninger

Priseksempel	Aarhus- København	Odense- København
Tog	370-390 kr.	260-280 kr.
Fjernbus	100-220 (160 kr. gns. pris)	80-190 kr.

Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Efterspørgslen på et billigt transporttilbud skal imødekommes. Det skal ske ved at ensrette og sænke afstandskravene, således at fjernbussens kvaliteter kan udbredes til flere dele af landet, herunder yderområder.

Tilgængeligheden af fjernbusser skal endvidere øges ved at understøtte private kollektive transporttilbuds adgang til digitale mobilitetstjenester.

5.1. Enklere og lavere afstandskrav

De nuværende afstandskrav til fjernbuskørsel fremstår i dag geografisk vilkårlige for operatørerne, og de begrænser adgangen til billig transport for brugerne af fjernbussen.

Gældende afstandskrav til fjernbuskørsel

I dag skal fjernbuskørslen ske over mere end to trafikskabers områder, over mere end området for trafikskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område, jf. lov om trafikskaber § 19, stk. 4.

Eksempelvis er en fjernbusrejse med destinationen Odense tilladt, hvis den starter i København (170 km) men ikke tilladt, hvis den starter i Esbjerg (140 km). Resultatet af de nuværende afstandskrav er, at kørsel til og fra København favoriseres i forhold til ture i resten af landet.

De billige fjernbusrejser begrænses til få lange strækninger, hvor mange borgere kunne have gavn af kortere og billige regionale fjernbusrejser.

De gældende geografiske afstandskrav til fjernbuskørsel skal afskaffes til fordel for ét landsdækkende krav på 75 km. Det betyder konkret, at der skal være mindst 75 km mellem den enkelte fjernbuspassagers på- og afstigning.

Et sådan lavere og ensrettet afstandskrav vil give mulighed for flere, billige fjernbusruter end det er muligt med de nuværende afstandskrav. Det vil også kunne øge transportudbuddet i yderområder, da fjernbussen vil kunne betjene ruter med passagerer, hvor det ikke i dag er muligt med de nuværende afstandskrav.

Konkrete eksempler på ruter, der bliver muliggjort med et afstandskrav på 75 km



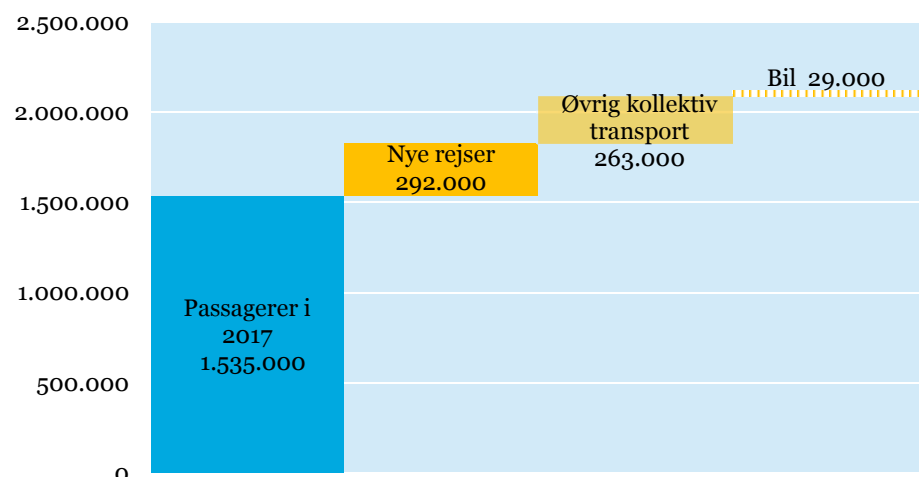
5.2. Estimerede effekter af nyt afstandskrav

En beregningsteknisk analyse viser, at et kilometerkrav på 75 km vil øge antallet af fjernbusrejser med op til 38 pct., svarende til knap 600.000 ekstra fjernbuspassagerer årligt.

Godt halvdelen af de nye fjernbuspassagerer, svarende til knap 300.000 passagerer, forventes at være nye rejsende. Ensretningen af afstandskravene vil med andre ord betyde en markant styrkelse af den samlede mobilitet med det resultat, at mange, som ellers ikke ville have rejst, vil benytte sig af fjernbussen.

Baseret på fjernbuspassagerfordelingen i dag forventes de nye rejsende i høj grad at være studerende og pensionister.

Forventet vækst i fjernbuspassagerer ved nyt afstandskrav



Kilde: Incentive.

De direkte gevinster for alle fjernbuspassagerer, som følge af flere rejser til lavere billetpriser og nye rejsemuligheder, skønnes at være 20 – 25 mio. kr.

5.3. Øget betjeningskrav og bedre tilsynsgrundlag

Med øgede muligheder og større udbud af fjernbuskørsel følger også behovet for, at de rejsende kan forvente en vis regelmæssighed i tilbuddet.

Derfor øges betjeningskravet – det vil sige, hvor tit bussen skal køre – så fjernbusserne skal tilbyde mindst én daglig dobbelttur 5 gange ugentligt, mod i dag blot 4 ugentlige afgang.

De nye afstandskrav samt et højere betjeningskrav vil betyde, at flere passagerer kommer til at tage fjernbussen. Det øger behovet for at sikre kvalitet i transportudbuddet. De rejsende skal kunne vide sig sikre på, at operatøren efterlever regler og krav på området, herunder at betjeningskravet overholdes.

Der er i dag ikke konkrete bødesatser for overtrædelser af reglerne for fjernbuskørsel, ligesom der ikke er fast praksis for sanktionering ved regelbrud.

Der skal indføres et bøde- og sanktionssystem for overtrædelse af fjernbusreglerne, hvor bøderne gradueres efter overtrædelsernes karakter.

Endvidere skal der sikres et bedre tilsynsgrundlag, som bygger på, at branchen skal afkræves indberetninger vedrørende eksempelvis busafgange, kørselsomfang og fordeling af passagertyper.

Initiativer

- Afstandskravene ensrettes og sænkes til ét landsdækkende afstandskrav på minimum 75 km mellem fjernbuspassagerens på- og afstigning.
- Betjeningskravet øges fra én afgang fire dage ugentligt til mindst en dobbelttur fem dage ugentligt.
- Tilsynsgrundlaget og sanktionssystemet overfor branchen skærpes med det formål at undgå snyd i branchen.

Transport-, bygnings- og boligministeren vil i efteråret 2018 fremsætte lovforslag vedrørende ovenstående initiativer.

6. Fælles buspassagerrettigheder

Passagerer som rejser med tog, metro, færge eller fly er omfattet af EU-lovgivning, som sikrer dem visse grundrettigheder i tilfælde af forsinkelse, erstatningstvister, klagehåndtering m.v.

På EU-niveau reguleres buspassagerernes rettigheder i en forordning, som stort set kun omfatter busrejser på over 250 km. Der er imidlertid relativt få busrejser i Danmark, som foretages på ruter over 250 km, og de fleste danske buspassagerer er derfor ikke omfattet af rettighederne i EU's passagerrettighedsforordning.

Buspassagererne på ruter under 250 km er dermed de eneste brugere af den kollektive trafik, som ikke har ensartede grundrettigheder.

De regionale trafikselskaber har på eget initiativ fastsat en række rettigheder for deres passagerer, men der er en betydelig variation i disse rettigheder, hvilket gør det besværligt for passagererne at danne sig et overblik over rettighederne og dermed anvende dem.

Forskellen i rettigheder kan f.eks. illustreres ved, at trafikselskaberne tilbyder rejsegaranti, men hvor den rejsende hos ét selskab kan få refusion i form af en taxi-tur på op til 300 kr., er der hos andre selskaber ingen øvre grænse for dækning af udgifter til taxi-kørsel, og endnu andre selskaber sætter grænsen for taxi-turen ved 50 km.

Trafikselskaberne og togoperatørerne har samarbejdet om at formulere en række fælles landsdækkende rejseregler.

På lignende vis skal trafikselskaberne samarbejde om at fastsætte fælles landsdækkende rettigheder for deres passagerer.

Fælles landsdækkende rejseregler

Trafikselskaberne indgår i dag i et samarbejde med DSB, Metroselskabet og Arriva om fælles rejseregler, som findes i publikationen "Fælles landsdækkende rejseregler".

Med dette samarbejde sikres, at passagererne i vid udstrækning møder fælles rejseregler på tværs af transportformerne, da rejsereglerne indeholder principperne for at rejse med kollektiv trafik.

Passagererne kan derfor bl.a. finde information omkring reglerne for:

- Medtagning af bagage, kæledyr mm.
- Rejsehjemmel og kontrolafgifter
- Assistance til handicappede og ledsagerordninger

Fælles grundlæggende passagerrettighederne vil være en fordel for alle passagerer, men særligt for passagerer, der rejser på tværs af landsdelene og for passagerer, som bor i grænseområdet mellem to trafikselskaber.

De fælles passagerrettigheder skal være grundlæggende rettigheder og dermed ikke til hinder for, at trafikselskaberne kan yde en ekstra god service for deres passagerer, og dermed yde bedre rettigheder og service, end hvad der fremgår af de grundlæggende rettigheder.

Transport-, Bygnings- og Boligministeriet vil stå i spidsen for at samle parterne og få igangsat arbejdet med at udarbejde fælles passagerrettigheder.

Hensigten er, at trafikselskaberne selv udformer en række grundlæggende rettigheder, som alle trafikselskaber skal tilbyde deres kunder. Såfremt

trafikselskaberne ikke kan nå til enighed, vil der blive fastsat grundlæggende rettigheder via lovgivning.

Fjernbusselskaberne tilbyder ikke lignende rettigheder til deres passagerer, men de private aktører i den kollektive trafik skal ikke pålægges krav på samme vis som den offentlige kollektive bustrafik. I stedet etableres en mærkningsordning for de fjernbusser, der vælger at yde deres kunder de samme passagerrettigheder som de offentlige trafikselskaber.

Dette bidrager også til øget gennemsigtighed hos brugerne af det kollektive transporttilbud, og det øger incitamentet hos de private kollektive transportudbydere til at stille deres kunder på samme vis som på busrejser foretaget med trafikselskaberne.

Fælles grundlæggende buspassagerrettigheder bør omfatte:

- *Rejsegarantiens indhold, dvs. indholdet i rejsegarantien om ret til erstatningskørsel eller kompensation.*
- *I hvilke tilfælde passagererne kan anvende rejsegarantien, herunder hvornår en forsinkelse skal anerkendes.*
- *I hvilke tilfælde grupperejsende kan anvende rejsegaranti, herunder hvor lang tid inden gruppebilletten skal være købt, og hvornår der er tale om en gruppe.*
- *Hvordan force majeure skal fortolkes, og hvornår en aflysning er sket i god tid.*
- *Behandling af refusion af passagerens udgifter, herunder at det altid skal være muligt at anvende elektronisk ansøgningsskema.*
- *Håndtering af mindre erstatningskrav ved beskadiget bagage.*
- *Information om rettigheder til passagererne, f.eks. bør der på holdepladser, terminaler og privatbanestationer informeres om passagerernes rettigheder.*

Initiativer

- Det skal sikres, at alle trafikselskaber giver deres passagerer de samme grundlæggende passagerrettigheder, så rettighederne er nemme at forstå og anvende.
- Der etableres en mærkningsordning for fjernbusser, der yder de samme buspassagerrettigheder, som de offentlige trafikselskaber.

Transport-, bygnings- og boligministeren vil i efteråret 2018 fremsætte lovforslag vedrørende førstnævnte initiativ. Initiativet indgår som et element i regeringens afbureaukratiseringsreform.

Opsummering af udspilletets initiativer

Fremme udviklingen af digitale mobilitetstjenester, der samtænker den kollektive trafik på tværs af offentlige og private transporttilbud med mulighed for at planlægge og betale rejsen fra dør til dør:

- Der skal arbejdes henimod, at Rejseplanens og Rejsekortets funktioner samles i én digital mobilitetstjeneste.
- Samarbejdet om driften af Rejseplanen og Rejsekortet og udviklingen af den digitale mobilitetstjeneste samles i ét selskab med én fælles bestyrelse.
- Staten tager del i ansvaret ved at indgå i den fælles bestyrelse.

Understøtte videre vækst og udvikling af nye mobilitetstilbud og forretningsmodeller, herunder delemobilitet, nye eldrevne transportformer og fjernbusser samt udvikling af private mobilitetstjenester:

- Private og deleøkonomiske transporttilbud skal have adgang til Rejseplanens og Rejsekortets fælles digitale mobilitetstjeneste, så passagerne får flere valgmuligheder.
- De offentlige kollektive transporttilbud skal pålægges at dele transportdata og at acceptere videresalg af billetter, så det bliver muligt at etablere flere private digitale mobilitetstjenester.
- Der skal etableres standardiserede billetteringsformater, som skal muliggøre validering af nye billettyper, som bygger på den offentlige sektors standarder.

Sikre enklere og lavere afstandskrav for fjernbusser, der som driftssikker og billig transportform har vundet stort indpas hos de rejsende

- Afstandskravene ensrettes og sænkes til ét landsdækkende afstandskrav på minimum 75 km mellem fjernbuspassagerens på- og afstigning.
- Betjeningskravet øges fra én afgang fire dage ugentligt til mindst en dobbelttur fem gange ugentligt.
- Tilsynsgrundlaget og sanktionssystemet overfor branchen skærpes med det formål at undgå snyd i branchen.

Sikre fælles buspassagerrettigheder uanset hvor i landet man rejser og med hvilket selskab

- Det skal sikres, at alle trafikselskaber giver deres passagerer de samme grundlæggende passagerrettigheder, så rettighederne er nemme at forstå og anvende.
- Der etableres en mærkningsordning for fjernbusser, der yder de samme buspassagerrettigheder, som de offentlige trafikselskaber.

Transport-, bygnings- og boligministeren vil i efteråret 2018 fremsætte lovforslag vedrørende ovenstående initiativer.

Udarbejdet og udgivet af: Transport-, Bygnings- og Boligministeriet
Frederiksholms Kanal 27F
1220 København K

September 2018

ISBN netpublikation: 978-87-93292-40-6