



MINISTEREN

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget
Folketinget

Dato 18. februar 2019
J. nr. 2019-577

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 41 71 27 00

Transport-, Bygnings- og Boligudvalget har i brev af 7. februar 2019 stillet mig følgende spørgsmål (TRU L 129), som jeg hermed skal besvare. Spørgsmålet er stillet efter ønske fra udvalget.

Spørgsmål nr. 17:

Vil ministeren kommentere præsentationen fra Trafikselskaberne i Danmarks foretræde for udvalget den 7/2-19, jf. L 129 – bilag 7?

Svar:

I præsentationen fra Trafikselskaberne i Danmarks (TiD's) foretræde for udvalget vurderer trafikselskaberne, at udviklingen henimod en fælles digital mobilitetstjeneste vil være forbundet med et mindre trecifret millionbeløb og medføre driftsomkostninger for et mindre tocifret millionbeløb. TiD gør ligeledes opmærksom på, at pilotforsøget fra Göteborg er forbundet med selektionsbias, og derfor ikke sammenligneligt med et dansk udgangspunkt.

Flere internationale projekter for digitale mobilitetstjenester har vist en fremgang på over 25 pct. i brugen af kollektiv trafik, heriblandt pilotprojektet i Göteborg og lignende forsøg i Helsinki og Wien. Læringen fra disse og andre projekter fremgår af rapporten "Mobility as a Service: Strukturel analyse af digital infrastruktur", som blev udført for Transport-, Bygnings- og Boligministeriet i foråret 2018. Rapporten er offentliggjort på ministeriets hjemmeside.

Når det er sagt, er jeg enig i, at resultater fra pilotprojekter kan være forbundet usikkerhed, som det er nødvendigt at tage højde. Af den grund er der i ministeriets regneeksempel derfor også anvendt en meget konservativ stigning på 5 pct., og således et betydeligt lavere tal end stigningen i de førømtalte pilotprojekter.

Selv ved en så relativ beskedne stigning i brugen af kollektiv trafik vil de offentlige trafikvirksomheder kunne opnå en øget indtjening for et trecifret millionbeløb. Som regneeksemplet i lovforslaget illustrerer, kan en stigning i brugen af kollektiv trafik på 5 pct. føre til øgede billetindtægter på ca. 475 mio. kr.

Derudover er det i TiD's præsentation anført, at pilotforsøget i Göteborg som en fuld MaaS-løsning med abonnementsordning ikke kan sammenlignes med



den "light"-version med en "pay-as-you-go"-løsning, som det i præsentationen antages, at lovforslaget sigter mod. Endvidere udtrykker TiD bekymring for, at rejsekortselskabet kan blive tvunget til at træffe beslutninger, der ikke har en god business case.

Jeg vil gerne her starte med at slå fast, at lovforslaget ikke har til formål at begrænse trafikvirksomhedernes kundevendte produkttilbud.

Det er således ikke hensigten med lovforslaget at forhindre trafikvirksomhederne i at udvikle en abonnementsløsning, hvis det er trafikvirksomhedernes vurdering, at en abonnementsløsning er et mere attraktivt produkt for brugerne, som vil kunne bidrage til øget brug af den kollektive trafik – tværtimod.

Der sættes med lovforslaget nogle overordnede rammevilkår for selskabet, der har til formål at fremme udviklingen af digitale mobilitetstjenester, da det har vist sig nødvendigt for at sikre en vis fremdrift i de offentlige trafikvirksomheders videreudvikling og fremtidssikring af Rejseplanen og Rejsekort.

Men med forslaget om en implementeringsplan lægges der netop op til at understøtte det fælles rejseplan- og rejsekortselskabs handlefrihed til at træffe beslutninger på et for ejerne samlet set forretningsmæssigt fornuftigt grundlag.

Den konkrete implementering af udviklingsopgaverne fastsættes således af bestyrelsen og nedfældes i denne forretningsplan, hvormed der med lovforslaget også er taget hensyn til, at ikke alle selskabets udviklingsopgaver kan ventes implementeret ved lovens ikrafttrædelsesdato.

Til udvalgets orientering kan jeg videre oplyse, at ministeriet netop har sendt en analyseopgave i ekstern udbud, der har til formål at skitsere potentielle udviklingsspor ved videreudviklingen af rejseplan- og rejsekortsystemet, herunder de tekniske udviklingsbehov og økonomiske forhold.

Den konkrete videreudvikling af de bagvedliggende systemer henimod én samlet digital mobilitetstjeneste er op til selskabet selv at fastlægge.

Analyseopgaven vil dermed have karakter af en fase 1-analyse over mulige spor for selskabet, mens selskabet derefter selv vil være ansvarlig for fase 2, hvor det konkrete og systemspecifikke spor for implementeringen vælges og tilrettelægges af selskabet selv.

Af præsentationen fremgår det tillige, at TiD vurderer, at en forenkling af fjernbusmarkedet med et afstandskrav på minimum 75 km vil forringe økonomien i den resterende kollektive trafik.

Ministeriet har forud for fremsættelsen af lovforslag L 129 fået foretaget en effektanalyse af et ensrettet og forenklet afstandskrav på fjernbusområdet.



Analysens beregninger af et afstandskrav på minimum 75 km er foretaget af konsulenthuset Incentive, som estimerer, at trafikskabernes samlede bruttobilletindtægtstab udgør 4,1 mio. kr. om året.

Jeg noterer mig, at Midttrafik mener, at indtægtstabet for rute 912 X er større end Incentives samlede beregning for trafikskaberne. Jeg noterer mig dog samtidig, at Midttrafik ikke, hverken i høringsprocessen eller i materialet til præsentationen for TRU den 7. februar 2019, underbygger sin forventning til det højere billetindtægtstab for den nævnte x-busrute.

Jeg henholder mig derfor til Incentives analyse, som – udover at estimere bruttobilletindtægtstabet – også anslår, at fjernbusmarkedet vil opleve en årlig stigning på ca. 584.000 nye passagerer, heraf ca. halvdelen helt nye rejsende.

I forhold til trafikskabernes bemærkning om, at Incentives beregninger er usikre, så følger det i sagens natur, at analyser, som har til hensigt at estimere en fremtidig effekt af et initiativ er forbundet med usikkerhed. I dette tilfælde skyldes dette ikke mindst, at fjernbusmarkedet er et kommercielt marked, hvor operatørerne frit planlægger og fastlægger deres ruter.

Med venlig hilsen



Ole Birk Olesen