

## STORE FORBRUGERGEVINSTER VED AT FJERNE DET OFFENTLIGES MONOPOL PÅ KOLLEKTIV TRAFIK

06-03-2018

AF JONAS HERBY (T: 2728 2748) OG THOMAS DUE BOSTRUP

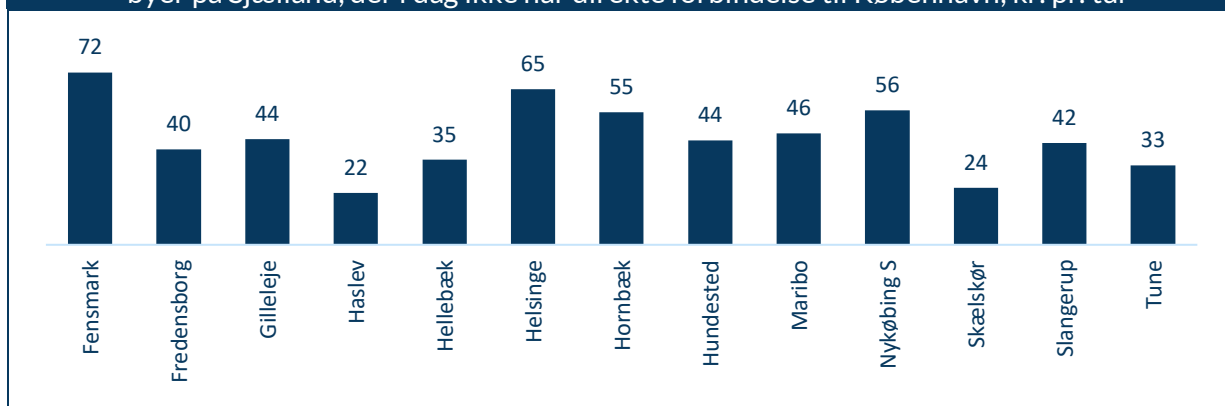
I 2016 rejste over 1,5 millioner passagerer med fjernbusser i Danmark. Det er en stigning på cirka 25 pct. siden 2015. Fjernbussernes succes skyldes blandt andet, at de har reduceret de kollektivt rejsendes samlede rejseomkostninger på en række ruter. Da fjernbusruten fra Rudkøbing til København åbnede i juni 2016, faldt de samlede rejseomkostninger for passagererne således med 211-271 kr. Det svarer til en besparelse på 35-45 pct. Den største besparelse stammer fra de lavere billetpriser, hvor den private kollektive trafik, fjernbussen, er 188-248 kr. billigere end den offentlige kollektive transport (Fynbus og DSB). De samlede tidsomkostninger er også lidt lavere med den private kollektive trafik end med den offentlige (henholdsvis 256 kr. og 279 kr.).

En stor del af danskerne er ved lov afskåret fra at få privat kollektiv trafik. I dette notat har vi analyseret de potentielle gevinster ved at tillade fjernbusser at konkurrere med trafiksselskaberne og DSB på interne rejser i Region Sjælland og Region Hovedstaden. Notatet følger Transportministeriets standardmetode for opgørelse af rejseomkostninger og viser, at de samlede rejseomkostninger – som udover billetprisen består af den tid, man bruger på rejsen – kan falde med op til 72 kr. pr tur uden for myldretiden. I myldretiden er potentialet mindre, fordi busserne risikerer at køre i kø sammen med bilerne.

Movias og DSB's monopol spænder ben for, at borgerne kan få samme gavn af den private kollektive trafik, som borgerne på Langeland fik i 2016. Monopolet fungerer i praksis som en ekstra skat på de små byer og fører til arbitrær omfordeling. Konklusionerne gælder ikke kun for Sjælland, men kan overføres til andre dele af landet.

Vi anbefaler, at Folketinget fjerner restriktionerne på private kollektive operatører. Første skridt bør være at fjerne den geografiske begrænsning, der forhindrer private kollektive operatører i at servicere rejsende på korte og mellemlange rejser.

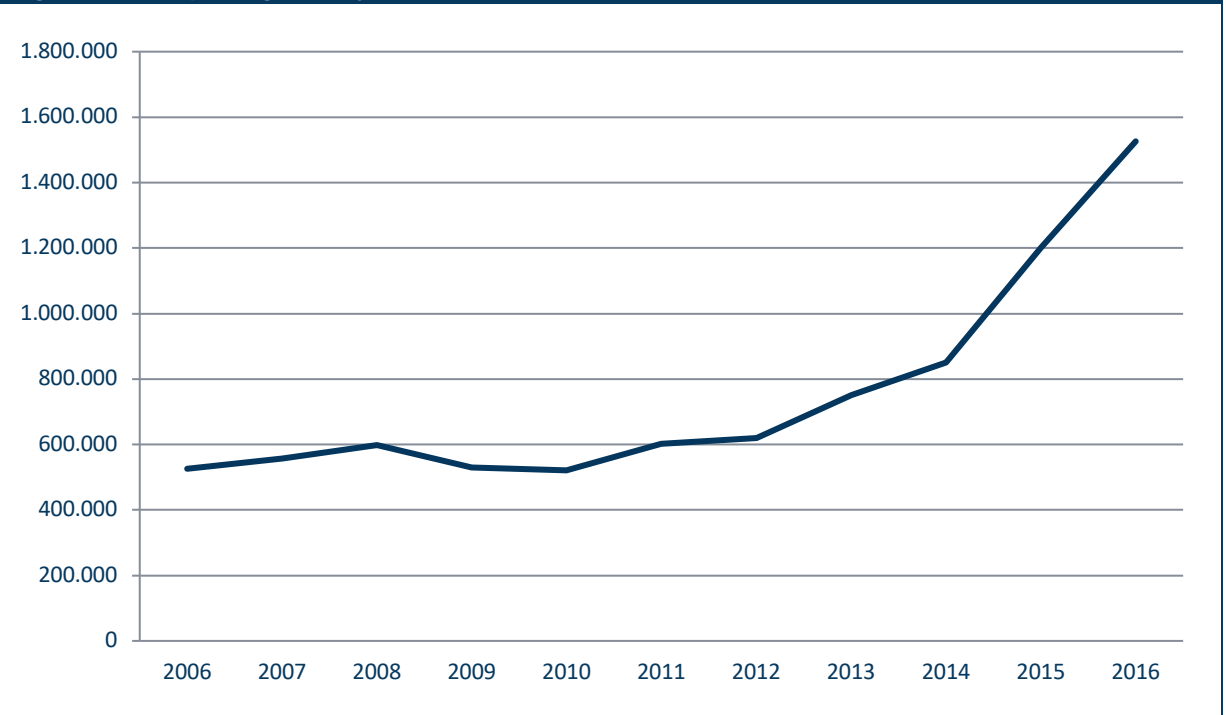
Figur 1 Potentiel besparelse for de kollektivt rejsende, der rejser uden for myldretiden fra 13 byer på Sjælland, der i dag ikke har direkte forbindelse til København, kr. pr. tur



## DANSKERNE ER GLADE FOR FJERNBUSSENE

Antallet af passagerer, der benytter privatejede fjernbusser, er tredoblet på 10 år. I 2016 rejste godt 1,5 mio. passagerer med de privatejede fjernbusser i Danmark. Dermed er passagertallet for fjernbusserne næsten tredoblet på 10 år, og fjernbusserne har efterhånden cementeret deres rolle som et vigtigt bidrag til den kollektive trafik i Danmark. Kollektiv trafik er ellers primært karakteriseret ved offentlige operatører kombineret med offentlig udlicitering.

Figur 2 Antal passagerer i fjernbusser i Danmark

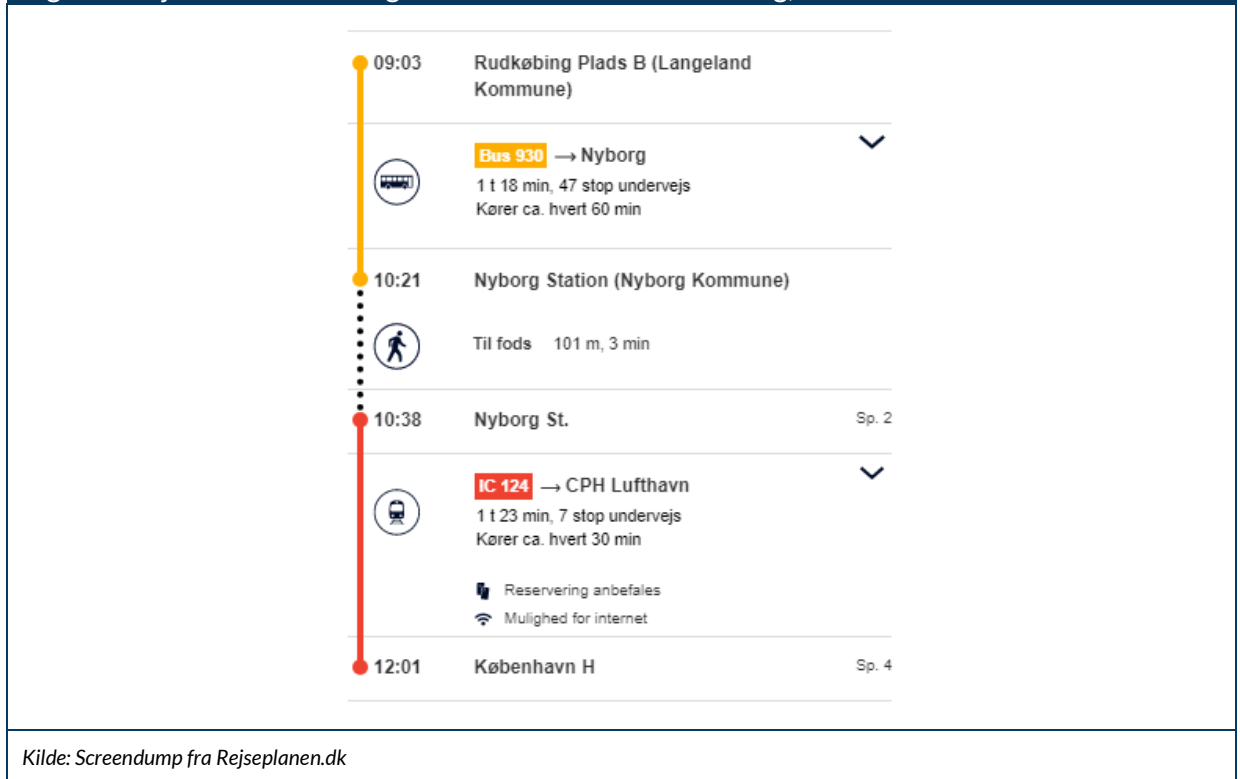


Kilde: <http://www.trafikstyrelsen.dk/DA/Presse/Nyhedsarkiv/Kollektiv-Trafik/2017/11/Fortsat-vaekst-i-antallet-af-fjernbuspassagerer.aspx>

For mange borgere er rejsen med offentlig transport omstændelig og omfatter skift mellem bus og tog. Sådan var det også for borgerne i Rudkøbing på Langeland, der indtil 2016 – hvis de skulle med kollektiv trafik til København – først skulle rejse med bus til Nyborg, vente 14 minutter, og derfra tage toget til København H, jf figur 3. En rejse, der tager i alt 2 timer og 58 minutter, kræver 1 skift og koster 327 kr. pr. tur for en voksen, der rejser på rejsekort, se figur 3.<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Kilde: Rejseplanen.dk. Der er også en alternativ rejsemulighed med bus til Svendborg, lokalbane til Odense og til sidst tog til København H, men den foreslås kun sjældent som den bedste mulighed af Rejseplanen.dk.

Figur 3 Rejsen fra Rudkøbing til København H med offentlig, kollektiv trafik



Den 6. juni 2016 åbnede Rødbillet (i dag Flixbus) imidlertid en direkte bus fra Rudkøbing til København med 1-3 daglige afgang, jf. Fyens Amts Avis (2016). Den samlede rejsetid med bussen er 2 timer og 55 minutter, og prisen er typisk 79-139 kr. pr. tur. Den samlede rejse tager altså lidt kortere tid end med offentlig transport, og passagererne slipper oftest for skiftene og den tilhørende ventetid på Svendborg St. og Odense St. Kun enkelte afgang har et skifte i Nyborg og tager 5 minutter længere.

De samlede rejseomkostninger/-gener i kollektiv trafik består ud over billetprisen af den tid, man bruger på rejsen. Transport-, Bygnings- og Boligministeriet forudsætter på baggrund af bl.a. Mogens Fosgerau m.fl. (2007), at en times rejsetid i 2018 i gennemsnit svarer til en gene på 87 kr. for en rejsende i den kollektive trafik. Det er ikke al tid, der har samme omkostning for den rejsende. Ifølge ministeriet er skiftetid 50 pct. værre end rejsetid (svarende til 132 kr. pr. time), og bare det at skulle skifte transportmiddel vurderes i gennemsnit at påføre den rejsende omkostninger/gener for 9 kr. pr. skift.

De samlede rejseomkostninger ved at rejse fra Rudkøbing på Langeland til København med henholdsvis privat og offentlig kollektiv trafik fremgår af tabel 1. Samlet set er rejsen med bussen 211-271 kr. billigere for passagererne, når man medregner de samlede omkostninger i form af billetpris og tid. Det svarer til en besparelse på 35-45 pct. Den største gevinst stammer fra de lavere priser, hvor fjernbussen er 188-248 kr. (57-76 pct.) billigere end den offentlige transport. De samlede tidsomkostninger er 8 pct. lavere med fjernbussen end med den offentlige trafik (henholdsvis 256 kr. og 279 kr. i alt).

**Tabel 1 De samlede omkostninger ved en rejse med henholdsvis privat og offentlig kollektiv transport fra Langeland til København, 2018-priser**

	Offentlig, kollektiv, transport (Fynbus og DSB)		Privat, kollektiv, transport (fjernbus)		Gevinst Kr./tur
	Tid og billet	Værdi	Tid og billet	Værdi	
Rejsetid	164 minutter	240	175 minutter	256	-16
Skiftetid	14 minutter	31	0 minutter	0	30
Antal skift	1 skift	9	0 skift	0	9
<b>Tid og skift i alt</b>		<b>279</b>		<b>256</b>	<b>23</b>
Pris, voksen (rejsekort)	327 kr.	327	79-129 kr. <sup>2</sup>	79-139	188-248
<b>Rejseomkostninger i alt</b>		<b>606</b>		<b>335-395</b>	<b>211-271</b>

*Kilde: Rejseplanen.dk, Flixbus.dk samt enhedspriser for privatpersoner fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriets "Transportøkonomiske enhedspriser".*  
*Note: De samlede rejseomkostninger er beregnet på baggrund af "Manual for samfundsøkonomisk analyse på transportområdet" fra Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.*

## REGULERINGEN AF FJERNBUSSE GIVER TRAFIKSELSKABERNE OG DSB MONOPOL PÅ KORTE OG MELLEMLANGE REJSER

Det er i dag forbudt for private at drive kollektiv trafik i konkurrence med det offentlige, med mindre ruten enten strækker sig over mere end to trafikselskabers områder, over mere end området for trafikselskabet på Sjælland og øerne eller over mere end Bornholms Regionskommunes område.

Begrænsningerne for private operatører betyder, at de offentlige operatører (trafikselskaberne og DSB) har monopol på de korte og mellemlange rejser i Danmark, så private ikke må servicere fx passagerer internt på Sjælland.

De store brugergevinster, som fjernbusserne har givet de kollektive passagerer, gør det naturligt at spørge, om ikke tiden er moden til at tillade privat kollektiv trafik at konkurrere med det offentlige på alle strækninger – også de korte og mellemlange. Erfaringerne med liberalisering af den kollektive trafik i udlandet har generelt været positive. Ifølge OECD (2009) gavned liberaliseringen i Sverige særligt lavindkomstgrupperne, og i Norge har den private kollektive trafik haft høj brugertilfredshed. I bl.a. Sverige har man desuden åbnet for, at fjernbusserne kan blive en del af billetsamarbejdet sammen med de offentlige operatører, så passagererne kan bruge samme billet til fjernbussen og den offentlige transport. Og i Norge tilkøber kommunerne ofte ydelser (fx ekstra stop) fra fjernbusserne, fremfor – som i Danmark – at drive deres egne busser.

<sup>2</sup> I forbindelse med vores opslag på flixbus.dk har vi ved enkelte lejligheder observeret priser ned til 69 kr. pr. tur. Det typiske spænd har dog været 79-129 kr.

## STORE POTENTIELLE GEVINSTER FOR BYER UDEN DIREKTE FORBINDELSE TIL KØBENHAVN

Vi har undersøgt, hvad en liberalisering af den kollektive trafik, så private operatører kan konkurrere frit med det offentlige, vil betyde for de kollektivt rejsende. Vores analyse omfatter 13 byer i Region Sjælland og Region Hovedstaden (i det følgende benævnt Sjælland), der målt på indbyggertal er på størrelse med eller større end Rudkøbing, og som i dag ikke har en direkte kollektiv forbindelse til København.<sup>3</sup> På grund af lovgivningen er de afskåret fra at blive servicebet af fjernbusser og er i stedet tvunget til at bruge Movias og DSB's services, hvis de vil rejse med kollektiv trafik. Det betyder, at borgerne i fx Slangerup, hvor der bor knap 7.000 personer, er nødt til at tage en rejse med en kombination af bus og tog, når de vil med kollektiv trafik ind til København.

Tabel 2 nedenfor viser den hurtigste rejse med offentlig transport fra de 13 byer, som sikrer, at passageren ankommer til København H mellem kl. 8.00 og 9.00.

---

<sup>3</sup> Der er mange andre byer, hvor privat, kollektiv transport har potentiale til at forbedre den kollektive trafik. Byerne i dette notat skal alene ses som et eksempel på, hvilke begrænsninger det offentlige monopol påfører borgerne.

**Tabel 2** Overblik over den offentlige, kollektive rejse fra 13 byer på Sjælland, som i dag ikke har en direkte kollektiv forbindelse til København

	Rejsetid	Skiftetid	Antal skift	Billetpris (myldretid/ej myldretid)
Slangerup - København	51	1	1	53,50 / 42,80
Haslev - København	53	4	1	73,00 / 58,40
Tune - København	46	0	1	43,00 / 34,40
Hundested - København	81	4	1	73,00 / 58,40
Fredensborg - København	52	4	1	53,50 / 42,80
Helsingør - København	60	13	1	65,00 / 52,00
Gilleleje - København	73	4	1	73,00 / 58,40
Skælskør - København	99	3	1	98,00 / 78,40
Maribo - København	124	8	1	130,00 / 104,00
Hellebæk - København	60	4	1	60,00 / 48,00
Nykøbing S - København	99	4	1	106,00 / 84,80
Hornbæk - København	74	4	1	60,00 / 48,00
Fensmark - København	97	5	2	83,00 / 66,40

Kilde: Rejseplanen.dk, januar 2018.

Note: Rejseinformationerne er for den hurtigste rejse, med ankomst på København H mellem kl. 8.00 og 9.00. På dette tidspunkt er der typisk de bedste kollektive forbindelser. Rejsen inkluderer ikke transport til og fra busstoppestedet/stationen i starten og slutningen af rejsen. Uden for myldretid er der i Movias område en off-peak-rabat på 20 pct., som gælder hverdage kl. 11-13 og kl. 18-07 samt lørdage, søndage og helligdage. Rejsetide inkluderer den tid, man bruger på at gå fra bussen til perronen. Skiftetid omfatter udelukkende den tid, man står og venter på næste transportmiddel og altså ikke gangtiden.

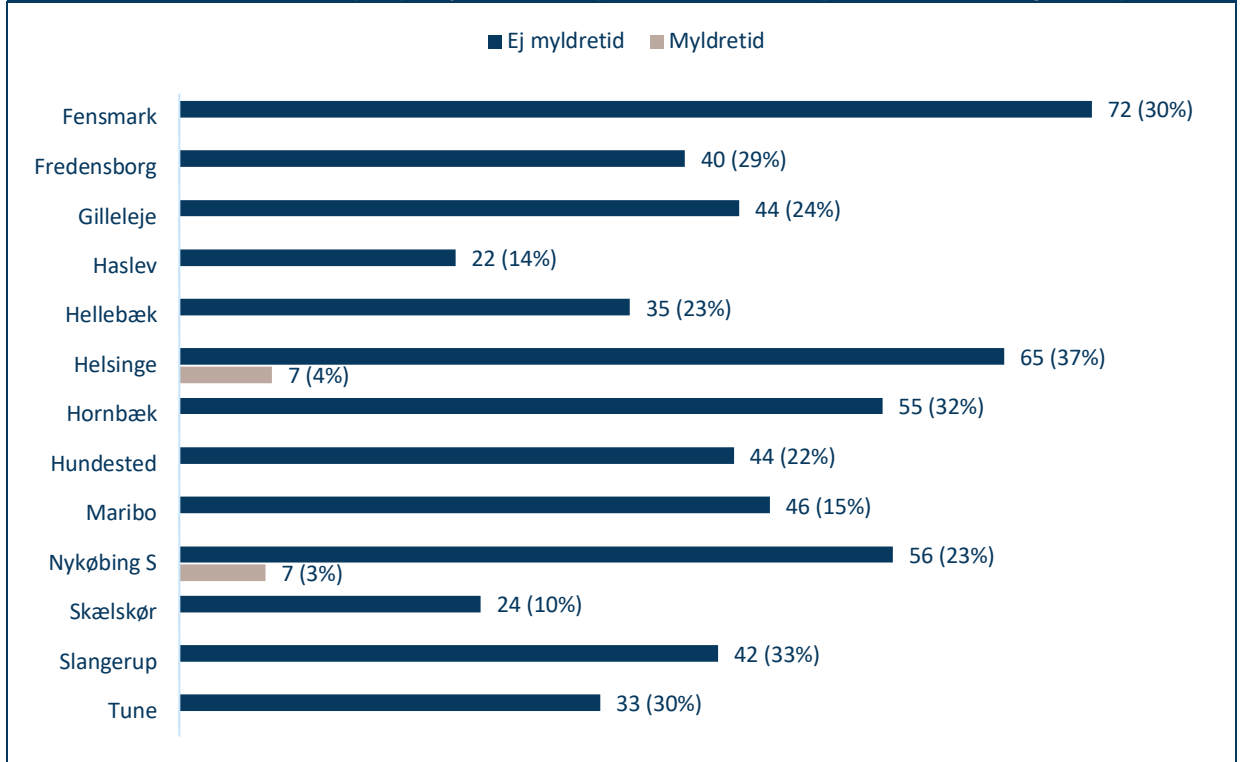
For hver af de 13 byer har vi estimeret, hvad prisen og rejsetiden med fjernbusser ville være i myldretid og uden for myldretid<sup>4</sup> på en rejse til København, hvis staten fjernede det offentlige monopol på kollektiv trafik, og private operatører valgte at servicere ruten.<sup>5</sup> Metoden er beskrevet i Bilag A. På baggrund af vores estimater har vi for hver by beregnet potentialet for at reducere de samlede rejseomkostninger på en rejse til København. Resultaterne fremgår af figur 4.

Figuren viser, hvor meget vi forventer, at de kollektivt rejsendes samlede rejseomkostninger vil falde, hvis man ophæver det offentlige monopol, og en privat operatør vælger at køre på ruten.

<sup>4</sup> Myldretiden er især drevet af transport til og fra arbejde og uddannelse. Transport til og fra arbejde og uddannelse udgør ca. halvdelen af den kollektive trafik, jf. DTU Transport (2014).

<sup>5</sup> Der er ingen garanti for, at en privat operatør vil vælge at køre fra de udvalgte byer og ind til København. Rudkøbing har hele Langeland som et naturligt opland, og derfor kan det reelle kundegrundlag være større end i de byer, vi ser på.

Figur 4 Potentialet for at reducere de samlede rejseomkostninger for rejsen til København fra 13 mellemstore byer på Sjælland, kr. pr. tur (relativt til pris med offentlig transport)



Kilde: Egne beregninger på baggrund af Rejseplanen.dk, Flixbus.dk og Google Maps.

Note: Potentialet er opgjort på baggrund af de samlede rejseomkostninger for privatpersoner. Det vil sige den samlede pris for rejsen i form af billetpris og værdien af passagerernes tid. Potentialet i kr. pr. tur er beregnet som de samlede rejseomkostninger med fjernbus minus de samlede rejseomkostninger med offentlig transport. Potentialet i pct. er beregnet som de samlede rejseomkostninger med fjernbus divideret med de samlede rejseomkostninger med offentlig transport - 1 og vist i parentes.

Det er især uden for myldretiden, at fjernbusserne vil have et stort potentiale for at forbedre den kollektive trafik. I myldretiden er potentialet mindre, hvilket primært skyldes, at bussen – modsat toget – bliver påvirket af trængslen på indfaldsvejene til København. Det kan dog ikke afvises, at der alligevel vil være en forbedring for udvalgte passagerer og dermed et forretningsmæssigt potentiale, fordi nogle rejsende vil foretrække den direkte rejse, hvor de ikke skal skifte transportmiddel undervejs, selvom den er langsommere. Hertil kommer de, der foretrækker fjernbussen, fordi den er billigere end den offentlige trafik. Det konkrete potentiale i myldretiden vil naturligvis afhænge af, hvilke typer rabatprodukter (pendlerkort) et privat kollektivt selskab vil tilbyde.

Af de 13 byer i analysen har Fensmark det største potentiale målt i kr. uden for myldretiden. I alt kan de kollektivt rejsende spare 72 kr. på en tur til København, hvis en privat busoperatør vælger at servicere ruten. 9 af byerne har en potentiel besparelse på mindst 40 kr. pr. tur uden for myldretid.

I myldretiden er potentialet umiddelbart væsentligt mindre, hvilket primært skyldes, at busserne risikerer at køre i myldretidstrafikken sammen med bilerne, så rejsen bliver længere sam-

menlignet med offentlig kollektiv transport. Der er i vores beregninger ikke taget højde for, at der i visse tilfælde er dedikerede busbaner, hvilket vil forøge potentialet, fordi busserne slipper for (dele af) trængselsproblemerne. Der er heller ikke taget højde for, at busserne i visse tilfælde ikke vil få forlænget rejsetiden på grund af trængsel, fordi de i forvejen maksimalt må køre 100 km/t på motorveje.

### POTENTIALET BESTÅR BÅDE I BILLIGERE BILLETTER OG BEDRE REJSETID

Når man skal vælge, om man vil rejse med bus eller tog, er prisen kun én af mange faktorer. Hvor lang tid, rejsen tager, er også vigtigt. Derfor er de rejsende ofte villige til at betale en højere billetpris for at komme hurtigere frem. I 2007 gennemførte forskere fra DTU Transport et stort studie i Danmark, hvor man satte værdi på de forskellige tidsdimensioner af rejsen.<sup>6</sup> På baggrund af resultaterne har Transport-, Bygnings- og Boligministeriet anbefalet, at man anvender tidsværdierne angivet i tabel 3 til at omregne tid til priser, som kan sammenlignes med billetpriser. Tidsværdierne bliver bl.a. anvendt i de samfundsøkonomiske analyser, der ligger til grund for ministeriets vurderinger af større infrastrukturprojekter som fx Femern Bælt-forbindelsen og den nye jernbaneforbindelse mellem København og Ringsted. Tidsværdierne er et udtryk for, hvor meget den gennemsnitlige kollektivt rejsende er villig til at betale for at forkorte sin rejse med én time.

I afsnit Bilag A har vi givet et eksempel på, hvordan tidsværdierne er benyttet i beregningerne.

Tabel 3 Tidsværdier i den kollektive trafik, 2018-priser

	Kr. pr. persontime	Vægt i forhold til 1 times rejsetid
<b>Rejsetid</b> (tid undervejs)	88	1,0
<b>Skiftetid</b> (tid man venter på stationen eller ved stoppestedet i forbindelse med skift)	132	1,5
<b>Skiftestraf</b> (genen ved at skulle skifte fra et transportmiddel til et andet)	9 (kr. pr. skift)	0,1

*Kilde: "Transportøkonomiske enhedspriser 1.71", Transport-, Bygnings- og Boligministeriet.  
Note: De viste værdier er for privatpersoner.*

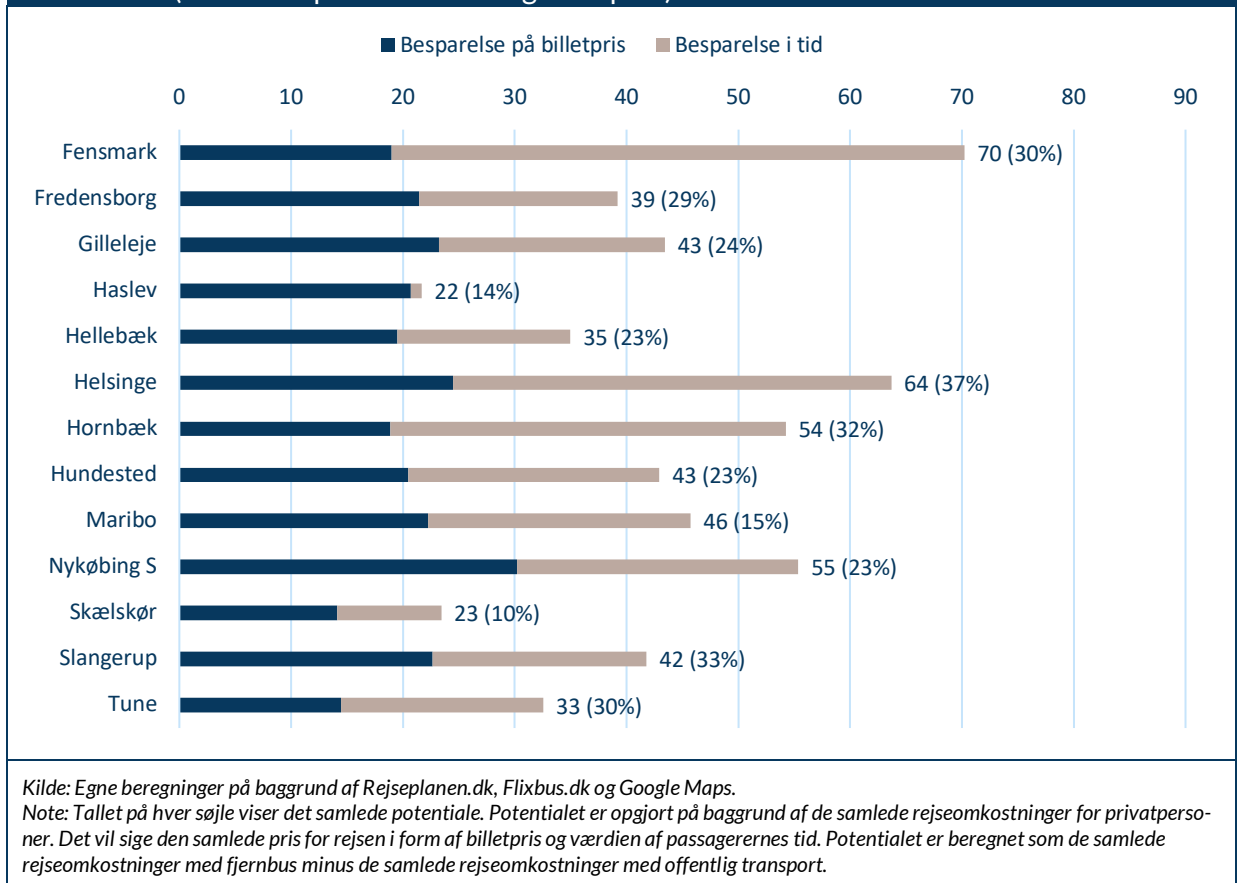
Figur 5 viser de samlede gevinster fordelt på besparelser i tid og billetpris for hver af de 13 byer uden for myldretiden. Ifølge vores beregninger vil alle de 13 byer både opleve lavere priser og bedre rejsetid i forhold til den offentlige kollektive trafik.

I gennemsnit vil passagererne uden for myldretiden spare 21 kr. pr. tur i billetpris og 24 kr. pr. tur som følge af bedre rejsetid, hvis man tillader fjernbusserne at konkurrere med det offentlige.

<sup>6</sup> Mogens Fosgerau m.fl. (2007)



Figur 5 Fordeling af de samlede gevinster uden for myldretid opgjort på billetpris og tid, kr. pr. tur (relativt til pris med offentlig transport)



I myldretiden er rejsetiden med den private kollektive transport påvirket af trængslen på indfaldsvejene til København. Her vil det især være personer, der foretrækker lave billetpriser frem for en kort rejsetid, der vil få gavn af fjernbusserne. For pendlere med månedskort vil besparelsen naturligvis afhænge af, hvilke pendlerprodukter de private kollektive operatører tilbyder.

Ifølge Mogens Fosgerau m.fl. (2007) er det især personer med lave indkomster, der får en gevinst ved at kunne vælge en lavere billetpris imod at acceptere en længere rejsetid. Derfor vil det især være rejsende med relativt lave indkomster, der potentielt kan få gavn af fjernbusserne, i de tilfælde hvor rejsetiden er relativt lang i forhold til den offentlige transport. Det svarer til de erfaringer, man har haft i Sverige, jf. OECD (2009), hvor det især var de laveste indkomster, der fik gavn af liberaliseringen af den kollektive trafik.

## DEN OFFENTLIGE TRAFIKS MONOPOL SPÆNDER BEN FOR DE SMÅ BYER I DANMARK

### DET OFFENTLIGE MONOPOL FØRER TIL ARBITRÆR OMFORDDELING. DET ER ET PROBLEM

Et ofte brugt argument for at have et offentligt monopol på kollektiv trafik er, at monopolet kan bruge overskuddet fra nogle områder til at krydssubsidiere underskudsgivende trafik i andre

områder, hvor det offentlige har påtaget sig en serviceforpligtelse.<sup>7</sup> Ved at fratage borgerne i Slangerup muligheden for at benytte privat kollektiv trafik, tvinges de i stedet til at benytte den offentlige busrute fra Slangerup til Måløv St., når de skal til København. Den offentlige bus stopper i en række landsbyer på vejen, og dermed er borgerne i Slangerup med til at betale for, at borgerne i de tyndt befolkede områder får adgang til kollektiv trafik.

Det er svært at se argumentet for, at det netop er borgerne i Slangerup og andre små og mellemstore byer, der kunne tiltrække en privat kollektiv operatør, som med deres tid og penge skal betale for, at borgerne i de tyndt befolkede områder får adgang til kollektiv trafik. Dermed fungerer det offentlige monopol som en skjult skat på de borgere i Slangerup, der bruger kollektiv trafik.

Hvis man politisk ønsker at sikre de tyndt befolkede områder kollektiv transport, selvom der ikke eksisterer et kundegrundlag for det, så bør finansieringen bæres af alle borgere og finansieres via skatten. Dette vil være i tråd med den gængse skatteteori, som siger, at det offentlige udgifter bør finansieres med de mindst forvridende skatteinstrumenter. En vilkårlig skjult beskatning af borgerne i Slangerup og de andre byer medfører således et unødvendigt samfundsøkonomisk tab.

#### USIKKERT OM MAN OVERHOVEDET FÅR UDTRUKKET EN MONOPOLPROFIT TIL KRYDSSUBSIDIERING

Det er usikkert, om det offentlige monopol på kollektiv trafik giver en ekstrairndtægt, der kan anvendes til at krydssubsidiere områder med et mindre kundegrundlag. Der er en bred litteratur, der dokumenterer, at monopoler er drevet mindre effektivt end virksomheder i konkurrence. For nylig konkluderede Lauritzen Consulting (2017) i en analyse for CEPOS, at *"baseret på erfaringerne fra andre lande vil en gradvis konkurrenceudsættelse af togdriften i Danmark efter en årrække kunne give en besparelse på mindst 700 mio. kr. om året"*. Det er derfor usikkert, om der er en ekstrairndtægt i den offentlige kollektive trafik, som kan anvendes til at finansiere serviceforpligtelsen, eller om monopollet blot giver borgerne dårligere service og højere priser pga. manglende konkurrence. I 2016 var der ifølge DSB's årsrapport kun 1 ud af 41 strækninger, hvor den samlede togdrift gav et overskud før tilskuddet fra staten (se tabel 4 og tabel 5 i DSB (2017)).

#### VILLE MAN OGSÅ BREMSE UDVIKLINGEN FOR AT BEGRÆNSE UNDERSKUDET I POSTNORD?

Den offentlige trafik i Danmark giver hvert år et massivt underskud, som bliver finansieret af staten, regionerne og kommunerne. DSB alene modtog jf. DSB's årsrapport 4,4 mia. kroner fra trafikkontrakter i 2016<sup>8</sup>, mens Movias tilskudsbehov var på 2,8 mia. kr.<sup>9,10</sup> Det er derfor i sidste

---

<sup>7</sup> Bl.a. udtaler Per Homann Jespersen fra RUC til Ingeniøren, at *"Det [Aarhus-København] er den eneste strækning sammen med S-togene i København, der giver overskud, og det har DSB brugt til den underskudsgivende drift af resten af jernbanenettet."*, se Ingeniøren (2010).

<sup>8</sup> DSB (2017)

<sup>9</sup> Movia (2017)

<sup>10</sup> Ifølge Trafikstyrelsen (2010) fik DSB, Arriva, færgerne, busserne og privatbanerne i alt mere end 7,5 mia. kr. i tilskud tilsammen i 2008.

ende staten og kommunerne, der — bl.a. gennem trafikkontrakter med DSB og tilskud til Movia — bestemmer, hvor fintmasket den offentlige kollektive trafik skal være.

Hvis det offentlige monopol resulterer i øgede indtægter og ikke blot mindre effektiv drift, er der naturligvis behov for et mindre tilskud fra staten og kommunerne til at servicere områder med et mindre kundegrundlag. Dette er imidlertid ikke et tilstrækkeligt argument for at fastholde det offentlige monopol.

Argumentet svarer til, at man bremsede digitaliseringen og liberaliseringen af postområdet, for at begrænse tabet i den danske del af PostNord. Hvis PostNord fik monopol på pakker tilbage i Danmark, ville det være positivt for selskabets — og dermed statens — økonomi. Men det vil være skidt for de mange borgere, der har vænnet sig til et marked med mange forskellige leverandører af pakker, der via konkurrence holder serviceniveauet oppe og priserne nede.

## ANBEFALING: FJERN DET OFFENTLIGES MONOPOL PÅ DEN KOLLEKTIVE TRAFIK

Monopoler er mindre effektive og leverer generelt dyrere og dårligere produkter og services end virksomheder på et konkurrencepræget marked. Derfor er en af statens vigtigste opgaver at beskytte borgerne mod dominerende monopoler.

Den offentlige kollektive trafiks monopol skader danskernes mulighed for at tilvælge kollektiv trafik. Det skader danskernes mobilitet, og det reducerer virksomhedernes arbejdskraftoplånd til skade for borgerne i Danmark. Som vist i dette notat bliver omkostningerne bl.a. båret af, at borgerne i de små og mellemstore byer uden direkte togforbindelser til København, men også andre borgere, taber på det offentlige monopol. Der er desuden god grund til at tro, at det offentlige monopol øger uligheden, fordi de høje billetpriser især skader personer med lave indkomster.

Derfor bør målet for Folketinget være, at vi i fremtiden får fri konkurrence på kollektiv trafik til glæde for borgerne og erhvervslivet.

- **Anbefaling: Start med at lempe den nuværende regulering**

Et oplagt første skridt hen imod fri konkurrence i den kollektive trafik er at lempe på den nuværende regulering. I "Bekendtgørelse om rutekørsel" står der, at:

*"Tilladelse til fjernbuskørsel kan gives, hvis ruten forløber over mere end to trafikselskabers områder, over mere end området for trafikselskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område. Hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, skal der udføres mindst én afgang fire dage ugentligt på ruten i mindst seks måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes."*

Det vil være oplagt hurtigst muligt at ændre lovgivningen på området, så den geografiske begrænsning "hvis to trafikselskabers områder, over mere end området for trafikselskabet på Sjælland eller over mere end Bornholms Regionskommunes område" bliver fjernet, og lovtæksten i stedet bliver forkortet til:

*"Tilladelse til fjernbuskørsel kan gives, hvis fjernbuskørslen udføres som almindelig rutekørsel, skal der udføres mindst én afgang fire dage ugentligt på ruten i mindst seks måneder, medmindre perioden efter tilladelsens udstedelse under ganske særlige omstændigheder forkortes."*

På længere sigt bør man også fjerne de øvrige begrænsninger, så borgerne i de små og mellemstore byer fx kan få glæde af direkte weekendafgange.

- **Anbefaling: Private aktører skal indbydes til takstsamarbejdet**

For mange kollektivt rejsende foregår den sidste del af turen fra stationen til destinationen med lokalbus eller metro og S-tog i København. For at lette passagerernes rejse, har trafikselskaberne og DSB et takstsamarbejde, hvor man fordeler billetindtægterne for de rejser, hvor der benyttes forskellige transportmidler fra forskellige selskaber (fx bus og tog).

For at undgå, at de offentlige selskaber udnytter deres dominerende markedsposition, bør man indføre krav om, at private aktører kan tilmelde sig takstsamarbejdet på vilkår, der er sammenlignelige med de offentlige operatørers vilkår.

Det vil bidrage til at sikre, at en privat kollektiv operatør ikke bliver stillet dårligere end fx DSB, fordi passagererne ikke kan benytte de offentligt støttede lokalbusser det sidste stykke vej til destinationen.

- **Omvendt bevisbyrde? Behov for en reguleringsreform af transportsektoren**

For at køre med buspassagerer i Danmark skal en række formelle krav til bl.a. bus og chauffør være opfyldt. Udover at opfylde de formelle krav skal virksomhederne også have en direkte tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, før de må køre fjernbusser i Danmark. Lignende tilladelser findes for godstransport, hvor Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen udsteder nationale og internationale tilladelser til godskørsel for fremmed regning.<sup>11</sup>

Mange af de krav, der stilles til både passager- og godskørsel er fornuftige i dagens Danmark. Men det er ikke klart, hvorfor man — udover at opfylde kravene — skal have en direkte tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen for at køre med passagerer og gods i Danmark. Der er i virkeligheden tale om omvendt bevisbyrde, hvor et selskab er ulovligt, indtil det har bevist det modsatte og fået en godkendelse.

Moderne teknologier giver desuden mulighed for at udvikle forretningsmodeller, man ikke tidligere har kunnet forestille sig. Ved at kræve, at alle skal leve op til meget specifikke krav og regler og oven i købet skal have en særlig tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen, risikerer vi at kvæle innovationen i transportsektoren.

---

<sup>11</sup> Godskørsel for fremmed regning er kørsel mod betaling med gods i en lastbil eller et vogntog, hvor godset ikke tilhører eller på anden måde er knyttet til den registrerede bruger af bilen. Er lastbilen eller vogntoget over 3,5 tons tilladt totalvægt, kræver kørslen tilladelse fra Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Der er derfor behov for en reguleringsreform af transportsektoren, så det bliver tilladt for alle at oprette busruter, køre med gods mv. uden en særlig tilladelse fra Trafik- og Byggestyrelsen, så længe man overholder anden lovgivning. Ganske som det er kendt fra de fleste andre erhverv.

## BILAG A: BAGGRUND FOR BEREGNINGERNE I NOTATET

### Sådan har vi estimeret rejsetiden med fjernbusserne

Det tager i alt 175 minutter at rejse med fjernbussen fra Rudkøbing til København H. Til sammenligning tager det ifølge Google Maps kun 136 minutter i bil ved afgang samtidig med bussen (8:30). Fjernbussen er altså ca. 30 pct. langsommere end bilen. Forskellen skyldes bl.a., at bussen stopper i Svendborg, Odense og Nyborg<sup>12</sup>, hvor den samler passagerer op, mens bilen kan køre direkte til København. Desuden må bussen maksimalt køre 100 km/t på motorvej.<sup>13</sup> Forholdet svarer til ruten Aarhus – København, hvor fjernbussen også er ca. 30 pct. langsommere end bilen.

Vi har brugt samme faktor til at estimere rejsetiden til København for de 13 byer på Sjælland. Konkret har vi for hver by estimeret rejsetiden med fjernbus som rejsetiden i bil fra Google Maps tillagt 30 pct. til eventuelle stop og omvejskørsel.

Bemærk, at der ikke er taget højde for, at der på mange indfaldsveje til København er busspor, hvilket vil reducere rejsetiden for busserne i forhold til bilerne.

### Sådan har vi estimeret billetprisen med fjernbusserne

Det koster imellem 79 kr. og 139 kr. at rejse med fjernbussen fra Rudkøbing til København H. På Google Maps er turen i bil i alt 211 km, hvilket svarer til 37-66 øre pr. km. I forbindelse med vores opslag har vi hyppigt observeret en billetpris på 119 kr. svarende til 56 øre pr. km.<sup>14</sup> Til sammenligning er prisen pr. km på Aarhus-København henholdsvis 53 øre pr. km og 32 øre pr. km, afhængigt af om man anvender distancen i bil via Odden eller Storebælt.

Vi har brugt estimatet baseret på den typiske billetpris (56 øre pr. km) til at estimere billetpriserne til København for de 13 byer på Sjælland. Konkret har vi for hver by estimeret billetprisen som distancen i bil på Google Maps ganget med 56 øre pr. km. Bemærk, at denne pris inkluderer betaling for at passere Storebælt, hvilket ikke er relevant for ture fra de 13 byer. Vi overvurderer derfor muligvis omkostningerne til buskørsel i vores beregninger.<sup>15</sup>

---

<sup>12</sup> Oplyst telefonisk af Flixbus d. 8. december 2017.

<sup>13</sup> En relativt stor del af rejsen fra Rudkøbing til København H sker på motorvej, hvor hastighedsgrænsen er 130 km/t, hvilket alt andet lige gør bussen relativt langsommere i forhold til bilen end på strækninger, hvor hastighedsgrænsen er 110 km/t (eller helt ned til 90 km/t). Det er derfor muligt, at vi har overvurderet rejsetiden med bus i vores beregninger, så den reelle tidsgevinst for passagererne er større end beregnet.

<sup>14</sup> Den 10. januar slog vi de tilgængelige priser for to perioder på hver 7 dage. Første periode dækkede 10. - 16. januar, og viser priserne på kort sigt, mens den anden periode dækkede 5. - 11. februar, og viser priserne for dem, der er ude i lidt bedre tid. Den gennemsnitlige pris for første periode var 109 kr. mens den gennemsnitlige pris var 85 kr. for den anden periode.

<sup>15</sup> Ifølge Storebaelt.dk koster det 870,91 kr. med Storebælt Erhverv & Bizz at passere Storebæltbroen med en moderne turistbus. Med ca. 50 pladser i en bus svarer det til 17,40 kr. pr. person svarende til ca. 15 pct. af den samlede billetpris. Kilde: <https://www.storebaelt.dk/erhverv/priser>.

### Eksempel på anvendelse af tidsværdierne

Som det fremgår af tabel 3, er det ikke al tid, der generer de rejsende lige meget. Skiftetid – hvor man fx står på perronen og venter på toget – er mere generende end rejsetid. Og et skift føles i gennemsnit – udover den tid, det tager – lige så slemt som 10 minutters rejsetid.

I tabel 4 har vi vist et eksempel på, hvordan de samlede tidsomkostninger for rejsen fra Slangerup til København med offentlig kollektiv trafik er beregnet. Som det ses, udgør skiftet fra bus til tog på Ølstykke St. 15 kr. af de samlede tidsomkostninger på 83 kr. svarende til 18 pct. Det skyldes især selve skiftet (9 kr.) samt gangtiden fra bussen til perronen (4 kr.), men i mindre grad tiden, der bliver brugt på at vente på toget (2 kr.). Eksemplet understreger, at de kollektivt rejsende forbinder det med relativt store gener at skulle skifte transportmiddel. Derfor kan der være store gevinster for de rejsende ved at få en direkte rute frem for at skulle skifte undervejs.

**Tabel 4** Eksempel på beregning af de samlede tidsomkostninger, Slangerup-København med offentlig, kollektiv trafik.

Step	Transportmiddel	Tidstype	Tid (minutter)	Vægt	Værdi af step (kr.)
Slangerup Rutebilstation - Ølstykke St.	Bus	Rejsetid	10	1,0	15
Ølstykke St. (bus) - Ølstykke St. (perron)	Gang	Rejsetid	3	1,0	4
Ølstykke St.		Skift	1 (skift)	0,1 timer pr. skift	9
Ølstykke St.		Skiftetid	1	1,5	2
Ølstykke St. - København H	S-Tog	Rejsetid	38	1,0	56
Samlede tidsomkostninger for hele rejsen					85 kr.

*Kilde: Rejseplanen.dk, januar 2018.  
Note: Værdien er beregnet på baggrund af vægtene og en tidsværdi for privatpersoner på 87 kr. jf. tabel 3. Til- og frbringertiden til/fra stationerne er ikke medregnet.*

## BILAG B: DE 13 BYER I ANALYSEN

De 13 byer i analysen er valgt, fordi de – som Rudkøbing før 6. juni 2016 – ikke har en direkte kollektiv forbindelse til København. Derudover har de alle mindst lige så mange indbyggere som Rudkøbing. For at afgrænse analysen har vi i dette notat kun set på byer på Sjælland, hvor Movia og DSB har monopol, men problemstillingen med trafikselskabernes og DSB's monopoler er den samme i andre landsdele. De 13 byer og deres indbyggertal fremgår – sammen med Rudkøbing – af tabel 5. For hver by har vi slået rejsetiden op med offentlig transport og i bil til København H. Rejsens udgangspunkt fremgår ligeledes af tabel 1.

**Tabel 5 Indbyggertallet pr. 1. januar 2017 og rejsens udgangspunkt i de 13 byer i analysen samt Rudkøbing**

By	Indbyggertal	Rejsens udgangspunkt
Fensmark	4.977	Fensmark Bibliotek (Kildegårdsvej 56)
Fredensborg	8.519	Fredensborg St.
Gilleleje	6.633	Gilleleje St.
Haslev	11.748	Haslev St.
Hellebæk	5.530	Hellebæk St.
Helsingø	8.199	Helsingø St.
Hornbæk	5.257	Hornbæk St.
Hundested	8.588	Hundested Station
Maribo	5.735	Maribo St.
Nykøbing S	5.229	Nykøbing Sj. St.
Skælskør	6.491	Skælskør Busterminal
Slangerup	6.864	Slangerup Rutebilstation
Tune	5.250	Tune Kirke
Rudkøbing	4.586	Ringvejen 21, 5900 Rudkøbing

*Kilde: Statistikbanken, By1: Folketal 1. januar 2017 efter byer og tid.*



## REFERENCER

- DSB. 2017. "Årsrapport 2016". <https://www.dsb.dk/globalassets/arsrapport/2016/dsb-arsrapport-2016.pdf>.
- DTU Transport. 2014. "Faktaark om kollektiv transport i Danmark 2014". <http://www.modelcenter.transport.dtu.dk/Transportvaneundersoegelsen/TU-udgivelser/Faktaark-om-kollektiv-transport-i-Danmark-2014>.
- Fyens Amts Avis. 2016. "Starter 6. juni: Billige busser fra Sydfyn til København | Svendborg | Fyens.dk". 2016. <https://www.fyens.dk/modules/mobile/article?articleid=2999229>.
- Lauritzen Consulting. 2017. "Liberalisering og konkurrenceudsættelse af togdrift". [https://www.cepos.dk/sites/cepos.dk/files/media/documents/arbejdspapirer/arbejdspapir\\_51/arbejdspapir\\_51\\_liberalisering\\_og\\_konkurrenceudsættelse\\_af\\_togdrift\\_sammenfatning.pdf](https://www.cepos.dk/sites/cepos.dk/files/media/documents/arbejdspapirer/arbejdspapir_51/arbejdspapir_51_liberalisering_og_konkurrenceudsættelse_af_togdrift_sammenfatning.pdf).
- Mogens Fosgerau, Katrine Hjorth, og Stéphanie Vincent Lyk-Jensen. 2007. "The Danish Value of Time Study - Final Report". DTU Transport. [http://orbit.dtu.dk/fedora/objects/orbit:81530/datastreams/file\\_4046265/content](http://orbit.dtu.dk/fedora/objects/orbit:81530/datastreams/file_4046265/content).
- Movia. 2017. "Trafikselskabet Movia Årsrapport 2016". [https://www.moviatrafik.dk/media/5607/%C3%A5rsrapport-2016\\_endelig.pdf](https://www.moviatrafik.dk/media/5607/%C3%A5rsrapport-2016_endelig.pdf).
- OECD. 2009. *Long-distance bus services in Europe: concessions or free market?* Discussion Paper No. 2009-21 December 2009. Bd. 21. OECD Publishing. <http://www.oecd-ilibrary.org/docserver/download/5kmmr3br9932-en.pdf?expires=1515665227&id=id&accname=guest&checksum=504ED0541EF43DD888CBA349DB6BAE31>.
- Trafikstyrelsen. 2010. "Med tog, bus & færge - beskrivelser af opgaver og roller i den kollektive trafiksektor i dag." <https://www.trafikstyrelsen.dk/~media/Files/Plan%20og%20kollektiv%20trafik/Bog%202010/TS%20Med%20tog%20bus%20%20frge%20RT%2023.pdf>.