

Dansk PersonTransport

Kortlægning af borgernes transportbehov og mulige kollektive mobilitetstilbud til forskellige geografier

December 2023



Indhold

Hovedpointer.....	3
1. Indledning.....	4
2. Nutidens og fremtidens behov	5
3. De rigtige løsninger for forskellige geografiske områder	5
2.1 Den kollektive bustrafik	6
2.2 Flextrafik: Flextur, Plustur og Flexbus	7
2.3 Taxi.....	7
4. Transporterhvervet i den kollektive mobilitet	7
4.1 Et professionelt persontransporterhverv	8
4.2 Udbudsmodellen kan styrkes	9
Bilagsoversigt.....	10
Bilag 1: Definitioner på nuværende offentligt støttet kollektiv mobilitet / offentlig servicetrafik	11
Bilag 2: Hvilken rolle foreslår DPT, at offentlig servicetrafik spiller i forskellige geografier i dag og i fremtiden?	13
Bilag 3: Pendlingsområder i Danmarks kommuner	17
Bilag 4: En effektiv konkurrenceudsættelse af bustrafik og flextrafik	20

Hovedpointer

Vi anbefaler, at fremtidens kollektive mobilitet tager højde for følgende punkter:

- Danskerne bosætter sig i højere grad i kommunernes byområder. Befolkningsandelen i landdistrikterne udgør ca. 11 pct., men flyttetendensen mod byområderne betyder, at denne andel vil falde. Tendensen betyder, at selvom landdistrikterne selvsagt skal have adgang til gode kollektive mobilitetsløsninger, så bør den offentlige diskussion også have for øje, hvordan den kollektive mobilitet bedst understøtter tendensen mod byområder.
- Landdistrikterne sikres bedst ved fleksible mobilitetsløsninger. De kan sikres ved, at man i højere grad tænker et mere attraktivt udbud af flex- og plusture ind i landdistriktsområderne, hvor de kan give opkobling til hovednettet af kollektive mobilitetsløsninger.
- En fleksibel mobilitetsløsning for landdistriktsområderne kan desuden understøttes af en ny udbudsmodel hos trafikselskaberne, hvor en bedre tilgang og nemmere opkobling af taxiflåderne til flexsystemet vil sikre en stor mobilitetsressource for landdistrikterne.
- Den øgede befolkning i byområderne nødvendiggør, at fremtidens kollektive mobilitet skal mindske trængsel og forurening fra personbiler, når flere danskere koncentrerer sig her. Det gøres bedst med bybusser i mellemstore byer og BRT-systemer i de største byer, hvormed borgerne har adgang til pålidelige og grønne mobilitetsløsninger med høj frekvens.
- Danskerne pendler over længere afstande end tidligere efter arbejde og uddannelse, men hovedsageligt inden for kommune- og regionsgrænserne. Den kollektive mobilitet skal i højere grad understøtte pendlermønstrene ved at tilbyde mobilitetsløsninger, der fodrer ind til hovedfærdselsårene i den kollektive mobilitet. Det betyder i praksis, at et stærkt regionalt hovednet, bybusser, BRT-systemer samt flex- og plusture i kombination med trafikknudepunkter giver borgerne et større udvalg af mobilitetsløsninger.
- Alternative mobilitetsløsninger kan supplere men ikke erstatte de eksisterende tilbud, som leveres af professionelle chauffører. Borgere skal kunne føle sig trygge ved, at de altid har mulighed for at kunne komme fra a til b med en chauffør, der pålideligt kan varetage passagerernes behov og sikkerhed.

1. Indledning

Ekspertudvalget er som del af sit kommissorium fra den 2. maj 2023 blevet bedt om at foretage en kortlægning af borgernes transportbehov og mulige kollektive mobilitetstilbud til forskellige geografier (fase 1), og herunder:

1. Kortlægge de trafikale behov, som borgerne har i de forskellige geografier.
2. Undersøge, hvordan nye og/eller alternative transportløsninger kan bidrage til at opfylde borgernes mobilitetsbehov i samspil med eller som erstatning for mere traditionelle kollektive transporttilbud.
3. Udarbejde et katalog over transportløsninger, som er hensigtsmæssige i forskellige geografiske områder.
4. I videst muligt omfang afdække driftsudgifter ved de forskellige transportløsninger. Kataloget over transportløsninger skal således have fokus på en effektiv drift og mulighed for synergier mellem transportløsningerne.

Dansk PersonTransport (DPT) repræsenterer omkring 2.500 transportvirksomheder, der blandt andet beskæftiger sig med:

- Kollektiv bustrafik i samarbejde med de regionale trafikselskaber.
- Flextrafik (herunder Flextur, Plustur og Flexbus) i samarbejde med de regionale trafikselskaber.
- Taxikørsel.

Dertil kommer andre typer transport, der er uomgængelige i det samlede billede af danskernes mobilitet:

- Fjernbustrafik.
- Offentlig befordring (lukket kørsel) af visiterede borgere hovedsagelige for danske kommuner og regioner (sundhedsvæsenet).
- Turistbustrafik og chartret bustrafik for både offentlige og private kunder.

Dette notat er persontransporterhvervets bidrag til ekspertudvalgets arbejde med fase 1, og er blevet til i tæt dialog med DPT's medlemsvirksomheder og deres medarbejdere, hvormed det tager afsæt i deres viden og erfaringer.

Notatets hovedfokus er på:

1. Hvordan bus, flextrafik og taxi kan løse borgernes behov i forskellige geografier?
2. Hvordan bus, flextrafik og taxi kan forbedres og justeres med henblik på effektiv drift, professionalisme, tryghed og forsyningssikkerhed som fundament for den kollektive mobilitet?

2. Nutidens og fremtidens behov

Lokal og regional kollektiv mobilitet er i dag og i fremtiden en forudsætning for:

1. Lokalt tilhørsforhold og tilgængelighed.
2. Regionalt arbejds- og fritidsliv.
3. National sammenhængskraft.

Den kollektive mobilitet skal indrettes med den ambition, at den understøtter danskernes behov i alle dele af landet (land, opland, by), på alle stadier i livet (børn, unge, voksne, ældre) og til alle formål (pendling, ærinder og fritid). Den kollektive mobilitet skal indrettes til en fremtid i Danmark, hvor:

1. Flere bosætter sig i kommunernes byområder, men hvor indbyggerne i landdistrikter stadig udgør stadig en stor del af befolkningen.
2. Flere pendler over længere afstande efter arbejde og uddannelse men hovedsageligt indenfor lokalt (indenfor kommunegrænsen) eller regionalt (indenfor regionen eller pendlingsområder). Den kollektive mobilitet kan med fordel understøtte dette mønster.
3. Mange har brug for (og forventer) en kollektiv mobilitet, der understøtter deres pendling til arbejde og uddannelse. Det er imidlertid lige så vigtigt for vores trivsel og velfærd at have transportmuligheder til andre ærinder og fritidsaktiviteter.

Derudover skal den kollektive mobilitet indrettes, således at den understøtter de mål samfundet har sat sig i forhold til klima, trængsel, tilgængelighed, økonomisk udvikling i hele landet samt social og geografisk sammenhængskraft.

3. De rigtige løsninger for forskellige geografiske områder

Der er forskellige vilkår for at drive offentlig servicetrafik og taxivirksomhed i forskellige geografiske områder. De samme løsninger skal ikke bruges på lige fod i alle dele af landet. DPT har kortlagt, hvordan bus, flextrafik og taxi bedst kan bidrage til mobiliteten i forskellige geografiske områder. Dette uddybes i detaljen i bilag 2 om *hvilken rolle foreslår DPT, at offentlig servicetrafik spiller i forskellige geografier i dag og i fremtiden?*

Som det fremgår af tabel 1 nedenfor, er danskerne bosat i mange forskellige kategorier af byer. Derfor er der behov for en differentieret tilpasning af serviceudbuddet. Dertil kommer regionale forskelle.

Tabel 1 Fordeling af Danmarks befolkning på forskellige geografier (BY3)

Geografi	Andel 2017	Andel 2023	Antal 2023
Landdistrikter (herunder småøer)	12,27%	11,62%	688.260 (3.951)
Byer 200 til 1.999	12,09%	11,78%	697.683
Byer 2.000 til 4.999	9,29%	9,34%	553.471
Byer 5.000 til 9.999	7,07%	7,10%	420.564
Byer fra 10.000 til 19.999	7,39%	7,40%	438.210
Byer fra 20.000 til 49.999	11,66%	11,67%	691.252
Byer fra 50.000 til 100.000	7,90%	8,06%	477.427
De tre største byer (Aalborg, Aarhus og Odense)	9,74%	10,03%	593.899
Hovedstadsområdet	22,58%	23,01%	1.363.296
	100,00%	100,00%	5.924.062

Som det ses af ovenstående tabel, så er det værd at bide mærke i, at landdistrikternes andel af befolkningen i Danmark kun udgør lidt over 11 pct. i 2023. Det er derfor påfaldende, at diskursen om en manglende benyttelse af kollektiv transport i landdistrikterne for nogle er blevet synonym med den generelle brug af kollektiv transport for resten af landets 89 pct. af befolkningen.

Alle landdistrikter skal have adgang til kollektiv transport, der sikrer sammenhæng i oplandet til den nærmeste hovedby i kommunen. Alligevel er det vigtigt at holde for øje, at diskussionen om mobiliteten i landdistrikterne ikke må være toneangivende for den store majoritet af befolkningen, der ikke er bosat i landdistrikterne.

Befolkningens forskellige geografiske placeringer nødvendiggør nemlig forskellige mobilitetsløsninger for at blive så attraktiv for borgerne som muligt.

Med ovenstående in mente mener vi, at det derfor er nødvendigt at kigge på, hvilke hvordan de eksisterende mobilitetsløsninger bedst kan justeres til at blive så optimale som muligt for Danmarks forskellige geografiske områder. Vores holdning er følgende:

2.1 Den kollektive bustrafik

- Spiller en begrænset rolle for mobilitet internt i landdistrikterne.
- Kan være afgørende for at sikre sammenhæng mellem kommunens hovedby, oplandet og de større arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner og trafikknudepunkter – dog afhængigt af de lokale forhold.
- Skal styrkes med det regionale hovednet mellem de større byer (fra 2.000 og opefter) med prioritering af frekvens, pålidelighed og tilgængelighed dag, aften og weekend. Hovednettet understøttes af knudepunkter og individuel tilbringertrafik som Plustur.
- Skal prioriteres med bybussystemer i de større byer (fra 20.000 og opefter) og navnlig i de største byer (fra 50.000 og opefter), hvor den kan understøttes med trafikale prioriteringer af bussen (busfremkommelighed) og mindre bildomineret byplanlægning.

- I Hovedstadsområdet og de tre største byer skal bustrafikken indgå i et stærkt samspil med andre kollektive transportformer og kan prioriteres yderligere med udvikling af BRT.

2.2 Flextrafik: Flextur, Plustur og Flexbus

- Garanterer mobiliteten i landdistrikterne.
- Er et godt supplement og tilbud i mindre og mellemstore bysamfund (2.000 til 10.000 indbyggere).
- Kan tilbydes til forhøjet takst i de større byer (10.000 til 50.000 indbyggere).
- Er kun relevant for særlige kategorier af passagerer (visiterede) i byer fra 50.000 og opefter.
- Produktet, prisen og serviceniveauet i flextrafik kan forbedres, hvis man inddrager kørselskontorerne og taxi på en mere fleksibel måde.

2.3 Taxi

- Kan bidrage væsentligt og effektivt til mobiliteten i landdistrikterne, hvis man udnytter mulighederne i taxilovens § 29 om at sikre tilgængelighed til taxi – eventuelt i kombination med løsningen af de kommunale kørselsopgaver med visiterede borgere.
- Skal inddrages i løsningen af opgaverne i flextrafik på mere fleksible måder. Hvis alle taxier var tilmeldt til flexsystemet, og trafikskaberne dermed havde adgang til hele taxiflåden, som fleksibelt ville kunne tage en flextur på alle tidspunkter, ville det give samfundet en langt større mobilitetskapacitet (i landdistrikter og byer op til 50.000 indbyggere).
- Udgør kernen i den individuelle, kollektive mobilitet i de største byer (fra 50.000 og opefter) på alle dage og alle tidspunkter.

4. Transporterhvervet i den kollektive mobilitet

Persontransport er et erhverv og en profession, der har et højt fagligt niveau, hvor omdrejningspunkterne for den enkelte virksomhed og den enkelte medarbejder er troværdighed, sikkerhed og professionalisme.

De fleste vil kunne genkende billedet af chaufføren i bussen, taxien eller en vogn i flextrafikken, hvor chaufføren har en sikker hånd på rattet, et smil, et svar på læben og en hjælpende hånd for de borgere, der har et ekstra behov for det. Man ved, at bussen kommer efter køreplanen, og man ved også, at har man bestilt en flexvogn eller en taxi, så kan man trygt regne med, at den kommer.

Dette niveau er resultatet af dels en omfattende regulering af erhvervet (tilladelser, færdselsregulering m.m.) såvel som professionen (krav til grund- og efteruddannelse, sundhed, børneattest og straffeattest) samt en stærk serviceorienteret og pligtopfyldende kultur i branchen.

Et andet vigtigt aspekt er samarbejdsformerne mellem trafikselskaberne og transporterhvervet, der oftest tager afsæt i offentlige udbud og kontrakter af kortere eller længere varighed. Det er i dette møde, at serviceniveauet, effektiviteten og ikke mindst prisniveauet for den kollektive mobilitet bliver lagt fast. Vi har en effektiv udbudsmodel i dag, men også en pligt til at gøre den endnu bedre, så vi udnytter samfundets ressourcer bedst muligt.

4.1 Et professionelt persontransporterhverv

Persontransporterhvervet beskæftiger mere end 20.000 personer indenfor sektorens forskellige områder (tabel 2).

Tabel 2: Beskæftigede i persontransporterhvervet 2021 (Statistikbanken – RAS309)

	Mænd	Kvinder	I alt
Rutebuskørsel, by- og nærtrafik	7.238	1.613	8.851
Taxikørsel	6.217	945	7.162
Rutebuskørsel, fjerntrafik og skolebusser	1.320	307	1.627
Turistkørsel og anden landpassagertransport	3.383	765	4.148
Alle transportformer	18.158	3.630	21.788

Chauffører beskæftiget i flextrafik er ikke opgjort selvstændigt, men er indeholdt i ovenstående tal.

Persontransporterhvervets professioner rummer mange forskellige personer med forskellig baggrund. Det kan dog fremhæves, at de forskellige professioner indeholder gode muligheder for borgere, der er blevet nedslidte i andre erhverv. Hertil har det traditionelt også været en god vej for mange af udenlandsk herkomst for at blive indsluset og integreret på det danske arbejdsmarked.

Alle chauffører har en grunduddannelse, der giver adgang til erhvervet. Mange bliver efteruddannet, mange er faglærte chauffører og endelig indgår løbende uddannelse og vedligeholdelse af viden ofte som en del af aftalen med trafikselskaberne.

Krav til uddannelse:

- Alle chauffører har relevant kørekort (personbil og/eller bus).
- Grunduddannelse som buschauffør (6 uger) eller grunduddannelse som taxichauffør/flextrafik (10 dage).
- En række krav til øvrige uddannelse af buschauffører i den kollektive bustrafik (Billettering, konfliktafværgelse m.m.).
- Krav om førstehjælpskurser og løbende opdatering heraf.
- Krav om 5 dages efteruddannelse hvert 5. år (buschauffør).

- Krav om uddannelse i befordring af sygdoms- og aldersvækkede passagerer (BaB) i fire moduler (op til 7 dage).

Øvrige krav:

- Skærpede krav til sundhedstilstand og syn.
- Krav om børneattest og straffeattest.

Grunduddannelserne og kravene til chaufførerne skaber et professionelt og troværdigt erhverv, som skaber sikkerhed for, at både passagererne og chaufførerne er i trygge hænder.

4.2 Udbudsmodellen kan styrkes

Ekspertudvalget skal også afdække driftsudgifter og have fokus på en effektiv drift og mulighed for synergier mellem transportløsningerne. Det nuværende samarbejde mellem trafikselskaber, transporterhvervet og de offentlige udbud, der ligger til grund herfor, kan styrkes og forbedres.

Dansk PersonTransport foreslår følgende:

- 1) En mere fleksibel flextrafik, hvor man skaber bedre synergi mellem kapaciteten i de små og mellemstore køretøjer, der benyttes til flextrafikken og det tilbud om offentlig betjening, man ønsker at give borgerne. I flextrafik udnytter man allerede mulighederne ved at kombinere visiterede kørselsordninger (eks. til sygehuse, dagcentre osv.) med de åbne ordninger (Flextur og Plustur), men potentialet i Flexbus er endnu ikke fuldt udnyttet.
- 2) En mere fleksibel tilslutning af kørselskontorerne og taxiflåden til udbuddet af flextrafik vil skabe synergi mellem taxierhvervets opgaver samt øge det udbud og serviceniveau man kan tilbyde borgerne med flextur og plustur.
- 3) En bedre udnyttelse af taxilovens § 29 og mulighederne for at skabe sammenhæng mellem kommunale kørselsordninger af visiterede borgere og et godt udbud af taxikørsel – også i landdistrikterne.
- 4) Justeringer af udbuddet af den kollektive bustrafik, hvor en god timing i forhold til grønne omstilling, udbud og kontrakter med langsigtet perspektiv samt standardiseringer af udbudskravene, kan være med til at holde omkostningerne i bund.

De fire forslag er beskrevet mere detaljeret i bilag 4.

Bilagsoversigt

Bilag 1: Definitioner på nuværende offentligt støttet kollektiv mobilitet / offentlig servicetrafik

Bilag 2: Hvilken rolle foreslår DPT, at offentlig servicetrafik spiller i forskellige geografier i dag og i fremtiden?

Bilag 3: Pendlingsområder i Danmarks kommuner

Bilag 4: En effektiv konkurrenceudsættelse af bustrafik og flextrafik

Bilag 1: Definitioner på nuværende offentligt støttet kollektiv mobilitet / offentlig servicetrafik

Skolebuskørsel	Kørsel der primært er tilrettelagt med henblik på at betjene skoleelever jf. folkeskolelovens krav herom.
Lokalbusser	Kørsel <u>indenfor en kommunegrænse</u> . Kan f.eks. være: <ul style="list-style-type: none"> - Generelt betjening mellem en større by og dens lokale opland. - Målrettet, lokal betjening af større arbejdspladser eller knudepunkter - Mellembys ruter mellem kommunens byer.
Regionalt net	Regional bustrafik (og togtrafik) der forbinder byerne (fra 2.000 og opefter), internt i kommuner og mellem kommuner samt knudepunkter i på og på land. Kan være: <ul style="list-style-type: none"> - Mellem byer <u>på tværs</u> af kommunegrænser - Mellem byer <u>indenfor</u> kommunegrænser - Øvrige lokaliteter og knudepunkter, der ligger i buslinjens korridor. <p>I det regionale net prioriteres direkte forbindelser, høj frekvens og høj rejsehastighed og kombineres med knudepunkter og Plustur (Se nedenfor).</p>
Bybusser	Bynær, busbetjening i byerne hvor serviceniveauet er tilpasset byens størrelse (fra cirka 20.000 indbyggere og opefter).
Flextrafik	En samlet betegnelse for trafiksekskabernes individuelle transportløsninger, der omfatter flere forskellige passagerkategorier, herunder patientkørsel, kommunale, visiterede ordninger, individuel handicapbefordring samt de åbne ordninger (Flextur, Plustur og Flexbus – se nedenfor)
Flextur	<ul style="list-style-type: none"> - Kører ikke efter en fast køreplan, men bestilles senest to timer før afgang. - Åbningstiden kl. 06.00 til kl. 23.00. - Turene koordineres med andre passagerer, der også har bestilt en tur med Flextrafik. <p>Differentierede priser for Flextur og Plustur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Standardprisen: 7 kr. per kilometer, minimum 35 kr.

	<ul style="list-style-type: none"> - Lav: Fra knudepunkt til knudepunkt. 3 kr. per kilometer, minimum 22 kr., for de første 20 km. - Høj: I byzone: 14 kr. per kilometer, minimum 35 kr.
Plustur	<ul style="list-style-type: none"> - Plusturen starter ved den bestilte adresse og kører dig til et udvalgt skiftested, til bus og tog – eller omvendt. - Rejseplanen, der sørger for at kombinere plustur, bus og tog, så du får den mest optimale rejse. - I de tilfælde, hvor det ikke er muligt at tage en bus eller tog på dele af rejsen, tilbydes plustur hele vejen. - Rejser du sammen med andre passagerer – ligesom bus og tog. Med plustur kan man blive kørt de steder hen, hvor bus eller tog ikke rækker. Da der er tale om samkørsel, kan der være andre passagerer med i bilen på hele eller dele af rejsen. Derfor kører plusturen heller ikke nødvendigvis den vej, som er mest direkte for dig. På den måde ligner plustur bussen og toget.
Flexbus (og Fleksibel Offentlig Transport)	<p>Flexbus er afgang i køreplanen, som kun kører, når du bestiller dem. Du kan se afgang og stoppesteder i køreplanen eller på Rejseplanen.</p> <p>Med flexbus bliver du kørt i bil fra stoppested til stoppested. Du skal bare bestille turen senest en time før, du skal afsted.</p> <p>Der kan være andre kunder med i bilen, derfor kan turen blive lidt længere. Du betaler altid kun for den direkte vej.</p>

Bilag 2: Hvilken rolle foreslår DPT, at offentlig servicetrafik spiller i forskellige geografier i dag og i fremtiden?

Geografi	Bustrafikkens	Flextur & Plustur (Åben flextrafik) samt Flexbus (Fleksibel Offentlig Transport - FLOT)	Taxi
<p>Danske småøer</p> <p>(Cirka 30 øer og cirka 4.000 indbyggere)</p>	<p>Ingen eller meget begrænset</p>	<p>Ingen eller meget begrænset</p>	<p>Det er svært at opretholde taxikørsel på små, ikke landfaste øer med under 500 indbyggere.</p> <p>Der kan indføres mere lempelige vilkår for taxikørsel i disse områder (Aktuelt lovforslag)</p>
<p>Landdistrikter</p> <p><i>Landdistrikter er landområder med enkeltstående bebyggelser samt bebyggede områder med under 200 indbyggere.</i></p>	<p>Den lokale bustrafik betjener som minimum skoleelever til kommunens skoler.</p>	<p>Flextur og Plustur garanterer mobilitet i landdistrikterne.</p>	<p>Efter taxiloven § 29 kan kommuner indgå kontrakt med et kørselskontor om at stille en eller flere taxier til rådighed i kommunen eller i en del af kommunen i et givent tidsrum. Til samme takster som for kørselskontorets øvrige kørsel.</p> <p>Denne mulighed bør udnyttes mere og bedre og indgå i kombination med kontrakter og aftaler om visiteret kørsel.</p>
<p>Byer 200 til 1.999 (1.100 byer)</p>	<p>[Som ovenfor]</p> <p>Derudover kan udvalgte strækninger, uddannelsesinstitutioner og lokale arbejdspladser betjenes med pendlerruter.</p> <p>Lokale busforbindelser forbinder landdistrikter til kommunens hovedby i det omfang, det ikke er</p>	<p>Flextur og Plustur supplerer i de områder og på de tidspunkter, hvor der ikke er grundlag kundegrundlag for at køre rutetrafik.</p> <p>Flexbus kan erstatte lokale busforbindelser.</p>	<p>Flextur og Plustur kan forbedres med lavere omkostninger, lavere priser og et større udbud, hvis taxierne og kørselskontorerne indgår i kørselsudbuddet på en mere smidig og fleksibel måde.</p>

	dækket af regionale forbindelser i hovednettet (<i>Se nedenfor</i>).		
Byer 2.000 til 4.999 (177 byer)	<p>Byerne skal forbindes indbyrdes og til de større regionale hovedbyer med et effektivt, regionalt hovednet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hverdage kl. 05-23: Minimum 1 afgang pr. time. (Eventuelt forstærket frekvens i myldretiden) - Lørdage kl. 08-23: Minimum 1 afgang pr. time - Søndage kl. 09-23: Minimum 1 afgang pr. time. 	<p>[Som ovenfor]</p> <p>Flexbus kan erstatte busforbindelser om aftenen og i weekenden.</p>	[Som ovenfor]
Byer 5.000 til 9.999 (58 byer)	<p>[Som ovenfor – men med styrket styrket serviceniveau i myldretiden]</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hverdage kl. 05-09: Minimum 2 afgang pr. time - Hverdage kl. 14-17: Minimum 2 afgang pr. time - Hverdage kl. 09-14 og 17-23: Minimum 1 afgang pr. time - Lørdage kl. 08-23: Min. 1 afgang pr. time - Søn- og helligdage kl. 09-23: Minimum 1 afgang pr. time 	[Som ovenfor]	[Som ovenfor]

Byer fra 10.000 til 19.999 (32 byer)	<p>[Som ovenfor]</p> <p>I nogle tilfælde kan bybuskørsel være relevant:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 1 til 2 afgang i timen - Alle hverdage (05.00 til 23.00) - + lørdag formiddag. <p>Er byen den lokale hovedby med centrale funktioner, arbejdspladser og institutioner skal dette understøttes med yderligere betjening af oplandet med lokal bustrafik.</p>	<p>[Som ovenfor]</p> <p>I byzonerne tilbydes Flextur og Plustur dog til forhøjet takst.</p>	<p>[Som ovenfor]</p>
Byer fra 20.000 til 49.999 (23 byer)	<p>[Som ovenfor]</p> <p>Bybuskørsel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minimum 2 afgang i timen - Hverdage og weekend (05.00 til 23.00) - Søn- og helligdage kl. 09-23: Min. 1 afgang pr. time 	<p>I byzonerne tilbydes Flextur og Plustur til høj takst.</p>	<p>[Som ovenfor]</p>
Byer fra 50.000 til 100.000 (8 byer)	<p>Bybuskørsel</p> <ul style="list-style-type: none"> - 3 til 4 afgang i timen - Hverdage og weekend (05.00 til 01.00) - Søn- og helligdage kl. 09-23: Min. 2 afgang pr. time - Understøttes af øget fremkommelighed og BRT-lignende elementer 	<p>Flextrafik er kun relevant for en afgrænset målgruppe, der ikke kan benytte den rutebårne kollektive trafik.</p>	<p>Der er et stor udbud af taxikørsel, der sikrer borgerne mulighed for professionel individuel transport på alle tidspunkter.</p>

Aalborg, Aarhus og Odense (3 byer)	<p>Bybuskørsel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minimum 4 til 5 afgang i timen - Hverdage og weekend (05.00 til 01.00) - Søn- og helligdage kl. 09-23: Min. 3 afgang pr. time - Udvikling af højklasset kollektiv trafik (BRT) 	[Som ovenfor]	[Som ovenfor]
Hovedstadsområdet (18 byer / byområder)	<p>Bybuskørsel</p> <ul style="list-style-type: none"> - Minimum 4 til 5 afgang i timen - Hverdage og weekend (05.00 til 01.00) - Søn- og helligdage kl. 09-23: Min. 3 afgang pr. time - Udvikling af højklasset kollektiv trafik (BRT) 	[Som ovenfor]	[Som ovenfor]

Bilag 3: Pendlingsområder i Danmarks kommuner

Mangel på arbejdskraft er i dag en stor udfordring og der er ikke udsigt til at denne udfordring bliver mindre. Problemstillingen forværres lokalt af enten trængsel på vejene, mangel på kollektiv mobilitet eller en kombination af begge. Danskerne pendler længere og længere men stadig indenfor 29 geografiske pendlingsområder og dette pendlingsmønster bør understøttes af den kollektive mobilitet.

Pendlingsområde (29)	Kommuner (98)	Beskæftigede (arbejdspladser) i pendlingsområdet (1)	Bosatte i pendlingsområdet (2)	Bor og arbejder i pendlingsområdet (Antal) (3)	Efterspørgselssiden: Som andel af beskæftigede i området (Pct.) (3)/(1)	Udbudssiden: Som andel af bosatte i området (Pct.) (3)/(2)
København	København, Frederiksberg, Dragør, Tårnby, Albertslund, Ballerup, Brøndby, Gentofte, Gladsaxe, Glostrup, Herlev, Hvidovre, Høje-Taastrup, Ishøj, Lyngby-Taarbæk, Rødovre, Vallensbæk, Allerød, Egedal, Fredensborg, Frederikssund, Furesø, Gribskov, Halsnæs, Helsingør, Hillerød, Hørsholm, Rudersdal, Greve, Køge, Lejre, Roskilde, Solrød og Stevn.	1.181.609	1.124.012	1.085.064	91,8%	96,5%
Aarhus	Favrskov, Odder, Samsø, Silkeborg, Skanderborg og Aarhus	321.049	314.035	258.958	80,7%	82,5%
Aalborg	Brønderslev, Jammerbugt, Mariagerfjord, Rebild, Vesthimmerland og Aalborg	199.050	205.282	176.993	88,9%	86,2%
Odense	Assens, Faaborg-Midtfyn, Kerteminde, Nordfyn, Nyborg og Odense	180.967	210.172	162.155	89,6%	77,2%
Slagelse & Holbæk	Holbæk, Kalundborg, Odsherred, Ringsted, Slagelse og Sorø	129.540	148.124	104.133	80,4%	70,3%
Vejle & Fredericia	Fredericia, Vejle, Middelfart og Billund	127.048	101.960	71.904	56,6%	70,5%

Kolding	Haderslev, Kolding og Vejen	101.333	99.233	72.626	71,7%	73,2%
Esbjerg	Esbjerg, Fanø og Varde	86.883	86.125	72.708	83,7%	84,4%
Herning	Herning og Ikast-Brande	74.401	68.892	50.657	68,1%	73,5%
Horsens	Hedensted og Horsens	70.167	74.694	50.101	71,4%	67,1%
Næstved	Faxe, Næstved og Vordingborg	63.876	82.445	50.278	78,7%	61,0%
Viborg	Viborg	51.768	49.947	34.574	66,8%	69,2%
Randers	Randers	43.275	49.911	30.649	70,8%	61,4%
Holstebro	Holstebro og Struer	39.925	40.572	29.417	73,7%	72,5%
Sønderborg	Sønderborg	33.626	34.911	28.606	85,1%	81,9%
Thisted & Nykøbing M	Morsø og Thisted	31.826	31.400	27.742	87,2%	88,4%
Ringkøbing & Skjern	Ringkøbing-Skjern	31.286	29.557	22.795	72,9%	77,1%
Hjørring	Hjørring	31.123	31.174	23.053	74,1%	73,9%
Grenaa	Norrdjurs og Syddjurs	30.796	39.705	24.790	80,5%	62,4%
Aabenraa	Aabenraa	30.491	28.255	19.810	65,0%	70,1%
Svendborg	Langeland og Svendborg	28.803	32.251	22.524	78,2%	69,8%
Frederikshavn	Frederikshavn og Læsø	28.349	28.181	21.648	76,4%	76,8%
Nykøbing F	Guldborgsund	24.492	27.803	19.117	78,1%	68,8%

Skive	Skive	22.273	22.723	16.076	72,2%	70,7%
Bornholm	Bornholm og Christiansø	17.541	17.661	16.554	94,4%	93,7%
Tønder	Tønder	16.690	17.946	12.858	77,0%	71,6%
Nakskov	Lolland	16.205	16.563	12.270	75,7%	74,1%
Lemvig	Lemvig	9.009	9.815	6.973	77,4%	71,0%
Ærø	Ærø	2.413	2.465	2.183	90,5%	88,6%

Området som omfatter København, benævnes København. Hvis områdets største by er mindst 50 pct. større end næststørste, får området navn efter største by og i de øvrige tilfælde får området navn efter de to største byer.

Kilde: www.statistikbanken.dk/PEND100 og egne beregninger.

1. Ekspertudvalgets opgave: Effektiv drift af transportløsninger

Regeringens Ekspertudvalg skal (Fase 1) på baggrund af kortlægningen af de mulige mobilitetstilbud og herunder...

"...i videst muligt omfang afdække driftsudgifter ved de forskellige transportløsninger. Kataloget over transportløsninger skal således have fokus på en effektiv drift og mulighed for synergier mellem transportløsningerne."

Ekspertudvalget skal undersøge nye/alternative transportløsninger til yderområderne, men lokal og regional bus trafik og flextrafik og taxikørsel vil forblive grundstammen i danskernes kollektive mobilitet som garant for forsyningssikkerhed, tryghed og professionalismisme. Det er derfor af afgørende betydning, at dette udbud sker på den mest effektive og økonomiske vis.

Trafikselskaberne bruger i dag 6,5 mia. kr. (2021) på kollektiv bus trafik og 1,5 mia. kr. (2021) på flextrafik. Langt størstedelen af flextrafikken (89 pct.) vedrører dog visiterede, lovpligtige ordninger (kommunale servicetilbud, patientbefordring og individuel handicapkørsel), mens 111,5 mio. kr. bruges til de åbne ordninger - FlexTur og PlusTur – der udgør en lille men vigtig del af den kollektive mobilitet i landdistrikterne.

DPT anbefaler, at man styrker udbudsmodellerne for den offentlige servicetrafik på følgende måder.

2. En effektiv udbudsmodel for kollektiv bus trafik

2.1 Udbudsstrategi

Tema	DPT anbefaling
Timing i forhold til grøn omstilling.	<p>Trafikselskaber og operatører har hidtil haft stor succes med udrulning af klimavenlig og emissionsfri bus trafik under samtidig hensyntagen til økonomi, forsyningssikkerhed og pålidelighed.</p> <p>DPT's anbefalinger til udbud blev opdateret i august 2022:</p> <p>https://bus22plus.dk/index.php/2022/08/08/anbefalinger-til-groen-bustrafik/</p> <p>Den grønne omstilling af bus trafikken skal fortsætte, men DPT anbefaler, at de individuelle omstændigheder altid vurderes, herunder:</p> <ul style="list-style-type: none">- Elektrificering af bus trafikken kræver store investeringer i ladeinfrastruktur og busser. Hvis busserne har en begrænset drift (få køreplantimer), vil disse anlægsomkostninger være for dyre i forhold til klimagevinsterne. Som

	<p>tommelfingerregel er bustrafik med under 2.000 til 2.500 køreplantimer ikke (økonomisk) egnet til elbustrafik.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Det kan være både økonomisk attraktivt og bæredygtigt at fastholde konventionelle drivmidler og ældre busmateriel (ned til euronorm V og EEV) for i stedet investere i at fastholde eller øge serviceniveauet. - Nogle kontrakter giver mulighed for forlængelser af den eksisterende aftale. Dette kan også være en god løsning i visse situationer. <p>I begge tilfælde bør beslutningen dog være på baggrund af en langsigtet plan om såvel grøn omstilling som styrkelse af den kollektive bustrafik.</p>
Størrelsen på udbudsenheder	<p>Der <u>kan være</u> stordriftsfordele ved udbud af større udbudsenheder, men det er ikke altid tilfældet. Store udbudsenheder kan også begrænse konkurrencen unødigt.</p> <p>For at undgå dette, skal trafikskabet.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Dimensionere eventuelle udvælgelseskriterier (Økonomiske, finansielle, tekniske og faglige), så de er proportionale i forhold til den udbudte opgave. - Dele den udbudte opgave i mindre udbudsenheder med mulighed for at identificere stordriftsfordele gennem kombinationstilbud.
Varighed af udbudsprocessen	<p>Jo længere jo bedre. DPT anbefaler et samlet forløb fra markedsdialog til driftsstart på 20-22 måneder. Heraf skal der være mindst 12 måneder fra kontrakttildeling til driftsstart.</p>

2.2 Udbudstaktik

Tema	
Kontraktlængde	<p>Kollektiv bustrafik skal planlægges og udbydes med en langsigtet tidshorisont. Det samme gælder de udbudte kontrakter, hvor man med lange kontraktlængder kan opnå den bedste økonomi. Det er altafgørende ved udbud med nyt materiel og især elbusser. Her er en kontraktlængde på minimum 12 år, med mulighed for forlængelse at foretrække.</p> <p>Hvis man som led i en trinvis grøn omstilling, udbyder med konventionelle drivmidler og ældre busser, kan der arbejdes med en kortere kontraktlængde.</p>
Finansiering af ladeinfrastruktur ved udbud af elbusser	<p>Finansieringen af anlæg og ladeinfrastruktur m.m. kan påvirke betalingen i hele kontraktperioden og udgør – i sammenligning med konventionel bustrafik og konventionelle kontrakter – en relativt stor andel af kontraktsummen.</p>

	Det kan overvejes, at mindske finansieringsomkostningerne herved, ved at lave en større andel af kontraktbetalingen falde ved kontraktstart til finansiering af disse anlæg.
Fleksibilitet i kontrakten i forhold til regulering af kontraktens omfang (busser og køreplantimer) i op- og nedadgående retning	<p>Operatøren beregner konkurrencedygtige tilbudspriser på baggrund af langsigtede kontrakter og en løbende pris- og lønregulering, der håndterer den løbende udvikling i omkostninger. For at opretholde dette gunstige miljø og lave priser bør mulighederne for at foretage justeringer i kontraktens omfang (op- og nedadgående) minimeres til det absolut mindste behov.</p> <p>Undgå kontraktvilkår på dette område, der skaber unødigt usikkerhed og risiko for operatøren i tilbudssituationen, hvor investeringer og afskrivninger ikke dækkes ind i løbet af kontraktperioden.</p>
Tildelingsmodel	Udbuddet bør tildeles på baggrund af flere kriterier end pris.

2.3 Kravspecifikationer

Tema	
Krav til busmateriel - Standardisering	Trafikselskaberne bør definere krav til busmateriel, der dels ligger indenfor rammerne af den <u>internationale standardisering</u> af krav til busser og dels kan honoreres af <u>markedet</u> for (el-)busser.
Krav til busmateriel - Forenkling (på tværs af trafikselskaber)	<p>Trafikselskaberne bør (på landsplan) samordne de krav og standarder der stilles til busserne for dels at forenkle tilbudsprocessen og dels forbedre mulighederne for at udveksle busser på tværs af trafikselskaberne.</p> <p>Brug få, relevante konfigurationer af busmodeller ift. passagerkapacitet (total-, sidde- og stå-) og længde.</p>

3. En mere fleksibel Flextrafik

3.1 En styrkelse og udvidelse af flextrafikken med FLOT

Den offentlige sektor har en stor kapacitet af flex-biler og minibusser i den eksisterende flextrafik. Denne vogntype og kapacitet bør også benyttes på ruter, hvor passagerer grundlaget er mindre, og hvor der skal fødes ind til højfrekvensruter og i områder, hvor der udvikles fleksible busløsninger.

- Som alternativ til Flextur og PlusTur, skal tænkes i mere fleksible busløsninger som FlexBus (Jylland) og som det forsøg med Flexibel Offentlig Transport (FLOT) som vil afprøve i Faxe Kommune
- Vognkapaciteten i flextrafikken må ikke begrænses til én type kørsel, f.eks. ved bemaling af køretøjet, men skal kunne benyttes til flere typer kørselsopgaver.

3.2 Bedre og mere fleksibel flextrafik med inddragelse af taxi

DPT vurderer, at flextrafik er unødvendigt komplekst og ufleksibelt, hvilket betyder at relativt få i taxibranchen kan/vil tage del i den offentlige kørsel. Derfor går betyder Trafikselskaberne glip af en stor og fleksibel mobilitetskapacitet.

Flextrafik kan gentænkes, så man bedre udnytter kapaciteten hos taxibranchen – både i by og på land.

3.2.1 Justering af strukturen

- Taxier er i dag ikke nødvendigvis tilknyttet en specifik kommune. Taxier er en landsdækkende flydende flåde, som kører der, hvor turen bringer dem hen. Det giver derfor ikke mening, at specifikke taxier skal tilknyttes en vogngruppe med en hjemzone
- Det burde være ligegyldigt hvilken bil der kører turen, så længe bilen opfylder kravene ifølge taxiloven
- Alle taxiselskaber burde kunne tilmelde hele deres flåde af biler til flextrafik på en nem og enkel måde
- Trafikselskaberne ville meget enkelt kunne få adgang til at se hele flåden af biler og dermed kunne se, hvor der er tilgængelige biler til rådighed, herunder også biltyper, dvs. hvad der er storvogne, liftbiler med videre

3.2.2 Fleksibel tilslutning af vogngrupper

- Det burde ikke være relevant at definere vogngrupper, som beskrevet under strukturen.

- Taxiselskaberne skal selv kunne åbne og lukke for vogngrupper.
- Trafikselskaberne skal sikre en smidig og hurtig betjening af operatørerne .

3.2.3 Forenklet administration

- En vognmand, der ønsker at køre Flex, skal i dag indhente en serviceattest, der koster 750 kr. og som kørselskontoret skal administrere og indsende til Trafikselskabet
- Serviceattestens formål er at dokumentere overfor Trafikselskabet, at den pågældende vognmand ikke har offentlig gæld for mere end 100.000 kr.
- Kravet er et lovkrav for udbud omfattet af udbudsloven og forsyningssikkerhedsdirektivet og er knyttet til byder og underleverandører. Det burde kunne fraviges i forhold til kørselskontoret, som i andre sammenhænge løser kørselsopgaver for kommuner, hvor det ikke er et krav.
- Trafikselskabernes entreprenøruddannelse er ikke relevant for mange taxivognmænd og udgør en unødvendig og dyr barriere for, at vognmanden med sin taxi kan øge udbuddet af flextrafik.

3.3 Landdistrikter: Bedre synergi mellem visiterede ordninger og taxi

- Landdistriktskommuner skal stille krav til forsyningssikkerhed på taxiområdet i udbudsmaterialet
- Kommunen skal definere kørselsbehovet for skolekørsel, ældrekørsel mv. og den forsyningssikkerhed der ønskes i kommunen på taxiområdet f.eks. Ønsker en taxi til rådighed i hverdagene mellem kl. 07 –17 og tre taxier fredag/lørdag mellem kl. 15 –03
- Kravene skrives ind i udbudsmaterialet på lige fod med øvrigt kørselsbehov og udbydes gennem Trafikselskaberne eller af kommunen selv
- Kommunen får herefter en række bud som sikrer forsyningssikkerhed på taxier, og som de kan vælge mellem
- Kommunen tager sine krav og spørger et eller flere taxiselskaber, hvad skal I have for det?
- Taxiselskaberne ville så:
 - o Checke hvilke større byer i nærheden af landdistriktet, bilerne kunne trækkes fra
 - o Beregne antal kilometer og den tid det ville tage for vognmanden at nå frem til landdistriktet
 - o Beregne en pris på, hvad det ville koste i fremkørselstid, og hvor hurtigt en vogn ville kunne nå frem

- Når en borger bestiller en taxi i de givne tidsrum kommunen har defineret, betaler borgeren almindelig taxameterpris, og kommunen betaler den accepterede fremkørselspris, ex 100 kr. til vognmanden.
- Kommunen betaler kun for de ture der køres og kun indenfor de tidsrum, de har defineret
- Samme princip som for en flextur