



*Aarhus, 16. april 2023*

Bilagssamling til  
åben dagsorden  
til mødet i  
Bestyrelsen for Midttrafik  
23. april 2023 kl. 11:00  
Studieturen til Groningen,  
Holland

---

17. april 2023

**Svend Bjerregaard**  
Partner

sbj@holst-law.com  
T, +45 8934 1159

Sagsnr. 135841 SBJ/RUH  
ID: |25

**Holst,**

## Vetoret mod beslutninger i Midttrafik I/S om indtægtsmodel

---

### 1. Indledning og konklusion

- 1.1 Dette notat indeholder en vurdering af, om Region Midtjylland som interessent i Midttrafik I/S kan nedlægge veto mod bestyrelsesbeslutninger om ændring af indtægtsmodel.

Til brug for vurderingen har Holst, modtaget kopi af "Vedtægt for Trafikselskabet Midttrafik" gældende fra 1. september 2018 (i det følgende "Vedtægterne") samt "Forretningsorden for Bestyrelsen for Midttrafik" (i det følgende "Forretningsordenen").

- 1.2 Baggrunden for vurderingen er Region Midtjyllands beslutning om ikke at tiltræde Midttrafiks bestyrelses beslutning i henhold til administrationens indstilling af 24. marts 2023 om "Ændringer i indtægtsmodel for regnskab 2022 og tilpasninger af afregningsmodel for budget".

- 1.3 Som det uddybende fremgår nedenfor, er det vores vurdering, at de af regionen udpegede bestyrelsesmedlemmer har ret til i medfør af Vedtægternes § 20 at nedlægge veto mod beslutningen. Dette understøttes videre i, at der også efter de bagvedlæggende interessentskabsretlige principper gælder særlige hensyn om enighed om væsentlige beslutninger.

Ex officio bemærkes det dog samtidig, at udnyttelse af vetoret for beslutninger truffet af en bestyrelse i et interessentskab som udgangspunkt af hensyn til samarbejdet blandt interessenterne bør begrænses til situationer, hvor et flertal træffer en beslutning, der enten åbenbart er egnet til at skaffe visse interessenter eller andre en utilbørlig fordel på andre interessenters eller interessentskabets bekostning, eller en beslutning der vil medføre forøget risiko for interessentskabet og dermed for den enkelte interessents personlige hæftelse for interessentskabets forpligtelser.

Udnyttelse af en vetoret vil endvidere typisk begrænses til situationer, hvor det ikke via supplerende belysning af et givent beslutningspunkt samt forhandling herom er muligt at nå til enighed.

## 2. Jus og vurdering

- 2.1 Et interessentskab kan i sine vedtægter (el.lign.) regulere sin organisation og sin virksomhed fx ved at beslutte, at interessentskabet skal organiseres med særlige ledelsesorganer, såsom fx bestyrelse og direktionen.

I det omfang et interessentskab beslutter at henlægge særlig kompetence til et bestemt ledelsesorgan, fx til en bestyrelse, følger der hermed også en *ret* for ledelsesorganet til at handle og disponere i overensstemmelse hermed. Det vil sige, at et udgangspunkt om enighed mellem de enkelte interessenter i disse tilfælde fraviges til, at ledelsesorganet i stedet træffer beslutninger inden for den tillagte kompetence.

- 2.1.1 I Vedtægterne er det bestemt, at Midttrafik ledes af en bestyrelse, jf. § 14, der har det overordnede ansvar for selskabet, jf. § 22. Bestyrelsen fastsætter selv sin forretningsorden, jf. § 18, hvilket er sket i Forretningsordenen.

Bestyrelsens opgaver er beskrevet og oplistet i Vedtægterne samt i Forretningsordenen. Det er blandt andet Bestyrelsens opgave at fastsætte retningslinjer for selskabets finansiering, jf. Vedtægternes § 27, stk. 3.

- 2.2 Et interessentskab kan i sine vedtægter fastsætte flertalsordninger for visse beslutninger. I sådanne tilfælde, hvor vedtægterne foreskriver, at en bestemt disposition kan besluttet med et bestemt flertal, er den enkelte interessents vetoret afskåret.

Dette hænger naturligt sammen med, at interessenterne *i enighed* har besluttet – fx af effektivitetshensyn – at overlade visse beslutninger til et bestemt flertal, således at der ikke behøves at opnås enighed om dispositionen blandt samtlige interessenter. Ville der i sådanne situationer desuagtet gælde en vetoret for de enkelte interessenter, ville en flertalsordning være uden indhold.

- 2.2.1 Bestyrelsen træffer som udgangspunkt beslutninger ved stemmeflertal, jf. Vedtægternes § 20 samt Forretningsordenens § 10, stk. 2. Dette betyder, at for de beslutninger, som er henlagt til bestyrelsen i Midttrafik, kan de enkelte interessenter i udgangspunktet ikke nedlægge veto.

Det uddybes dog i Vedtægternes § 20, in fine, samt Forretningsordenens § 10, stk. 2, in fine, at de af regionsrådet udpegede bestyrelsesmedlemmer har

vetoret for så vidt angår beslutninger om retningslinjerne for finansiering af selskabet, jf. Vedtægternes § 27, stk. 3.

Af § 27, stk. 3, fremgår, at bestyrelsen fastsætter nærmere retningslinjer for selskabets finansiering.

For så vidt angår beslutninger om retningslinjer for finansiering af selskabet, er kompetencen således overladt til bestyrelsen. Disse retningslinjer vedtages efter simpelt flertal, idet regionens bestyrelsesmedlemmer dog har vetoret heroverfor.

- 2.3 Bestemmelserne i Vedtægternes §§ 20 og 27, stk. 3, er en gentagelse af standardvedtægten for trafikkselskaber vest for Storebælt, jf. bilag 1 til bekendtgørelse nr. 2023 af 1. december 2021 om vedtægter for organisering af trafikkselskaber. Disse bestemmelser er ufravigelige, jf. bekendtgørelsens § 1, stk. 2.

Det er således et lovkrav, at regionsrådsudpegede bestyrelsesmedlemmer i trafikkselskaber har vetoret vedrørende beslutninger om retningslinjer for finansiering af selskabet.

- 2.4 Den omhandlede bestyrelsesbeslutning vedrører – som antydnet i indstillingens overskrift – blandt andet ændringer i indtægtsmodellen for 2022 regnskabet. Beslutningen vedrører således blandt andet en ændring af indtægtsmodellen for det forgangne regnskabsår, herunder hvordan indtægterne fordeles mellem interessenterne.

- 2.5 På baggrund af ovenstående vurderes det overordnet, at beslutningstemaet falder ind under bestemmelsen om retningslinjer for selskabets finansiering, jf. Vedtægternes § 27, stk. 3, hvorom de af Region Midtjylland udpegede bestyrelsesmedlemmer har vetoret, jf. § 20.

Dette understøttes også af, at beslutningen om ændring af indtægtsfordelingen med tilbagevirkende kraft for en tidligere regnskabsperiode efter omstændighederne kan udgøre et væsentligt spørgsmål. De grundlæggende, almindelige interessentskabsretlige principper indrømmer særlige beskyttelseshensyn for de enkelte interessenter i forbindelse med væsentlige beslutninger.

Vi har i den forbindelse også tillagt det vægt, at der fra lovgivers side må vurderes at være hensigt om at sikre og styrke en vetoret for regioner, der deltager i de lovpligtige trafikkselskaber.

Holst, Advokater

Svend Bjerregaard

Nikolaj Præstegaard Jensen



# Trafikplan for den statslige jernbane, Høringsudgave

Marts 2023



## Forord

Af lov om trafikselskaber fremgår, at der skal udgives en Trafikplan for den statslige jernbane, der redegør for jernbanetrafikken, der kører på kontrakt med staten. Planen skal bl.a. fremlægge de politiske målsætninger og give et overblik over, hvordan alle de besluttede tiltag på banen hænger sammen. Trafikplanen skal sendes i høring hos trafikselskaber og kommuner med henblik på at sikre, at de statslige beslutninger og overvejelser formidles.

Af lovens §9 fremgår endvidere, at hvert enkelt regionale trafikselskab med udgangspunkt i den statslige trafikplan skal udarbejde en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, som det pågældende trafikselskab udfører.

Trafikplanens rolle er at være et fælles vidensgrundlag i sektoren og et forum for dialog med kommuner, regioner, trafikselskaber, togoperatører, infrastrukturforvaltere og interesseorganisationer.

Denne Trafikplan for den statslige jernbane er den fjerde i rækken, og ambitionen er at præsentere et langsigtet overblik over den forventede udvikling på jernbanen. Grundlaget for Trafikplan for den statslige jernbane er de politiske beslutninger med betydning for jernbanen. Denne Trafikplans rolle er at give et mere overordnet bud på, hvordan man kan udnytte alle de besluttede og finansierede anlæg. De egentlige og detaljerede køreplaner besluttet mellem operatør og kontraktholder tættere på det tidspunkt, hvor trafikken skal køres.

Trafikplanen beskriver rammerne for trafikken, de kontrakter, der er indgået, og de beslutninger om anlæg og togmateriel der er truffet. Prognosen for passagertallene er baseret på en fremskrivning af den nuværende trafik, fordi trafikplanen er ud over den periode, hvor der er indgået trafikkontrakter.

I forhold til anlæg og togmateriel er det forventningen, at de største projekter er gennemført omkring 2030, og at den statslige bane kan betjenes med elektriske tog og med nye signaler. Herefter vil S-banen gradvist blive automatiseret i perioden frem mod 2040.

Med de mange indbyrdes afhængigheder projekterne imellem kan en mindre forsinkelse i et enkelt projekt sprede sig til de andre, og det betyder, at tidsplanerne for, hvornår de forskellige projekter ibrugtages, kan rykke sig. Trafikplanen præsenterer derfor overordnede milepæle i planlægningen i stedet for præcise årstal for alle projekter.

God læselyst!

Trafikstyrelsen

Marts 2023

“§ 8. Transportministeren udarbejder mindst hvert fjerde år efter høring af trafikselskaberne og kommunerne en trafikplan for den jernbanetrafik, der udføres som offentlig servicetrafik på kontrakt med staten. I planen redegøres for statens overvejelser, og statens prioriteringer fremlægges. Planen skal bl.a. indeholde oplysninger om politiske og økonomiske servicemålsætninger for den statslige offentlige servicetrafik samt en beskrivelse af besluttede statslige projekter og dispositioner, der berører kapaciteten på jernbanenettet og disses samspil med den eksisterende offentlige servicetrafik.

§ 9. Trafikselskabet udarbejder med udgangspunkt i den statslige trafikplan mindst hvert fjerde år en plan for serviceniveauet for den offentlige servicetrafik, der varetages af trafikselskabet.”

## Indhold

Trafikplan for den statslige jernbane	5
Operatører på den statslige jernbane	12
Materiel	16
Anlæg og trafik i 2025	19
Anlæg og muligheder i 2030	24
Anlæg og muligheder frem mod 2040	31
Passagerudvikling 1996-2022	33
Passagerprognoser	37
Lokal kollektiv trafik	43
Afsluttende bemærkninger	45
Bilag 1: Passagerprognoser på stationer	46



# Trafikplan for den statslige jernbane

Jernbanens udvikling hænger nøje sammen med samfundsudviklingen. Årene med pandemi samt øget fokus på den grønne omstilling er med til at definere jernbanens vilkår. Overordnede politiske initiativer igangsættes både i Danmark og EU for at udvikle jernbanen. Trafikplanen giver et samlet overblik over beslutninger på den statslige jernbane

## Omstilling på jernbanen

Den kollektive trafiksektor er i gang med en stor omstilling, som fortsætter i de kommende år. Den statslige infrastruktur renoveres og udbygges, der indkøbes og indsættes nyt togmateriel, dieseltog er under udfasning, S-banens nye signalsystem er udrullet og i Hovedstaden fortsætter metroens udbygning, lokalbanerne omstilles til batteridrift osv.

Samlet er sektoren udfordret ved at skulle genrejses og hente de kollektive rejsende tilbage efter pandemien samtidig med, at de mange projekters indbyrdes afhængigheder kræver en optimal planlægning, så den nødvendige omstilling sker med så få ulemper som muligt for brugerne.

Ulemperne har vist sig svære at undgå, og jernbanen har været ramt af forsinkelser i udrulningen af signalprogrammet, og der er også forsinkelser i trafikken med lav punktlighed mange steder.

I de kommende år forventes det, at det nye signalsystem færdigudrulles, at elektrificeringen af hovedstrækningerne færdiggøres og at der åbner nye baner, herunder Femern Bælt-forbindelsen og Vestfynbanen. Samtidigt igangsættes omstilling af de ikke-elektrificerede strækninger til batteridrift, hvortil der installeres den nødvendige ladeinfrastruktur til kommende nye batteritog.

På hovedstrækningerne kommer trafikken til at blive kørt udelukkende af elektriske tog, mens man vil se stadig flere batteritog på det meste af de øvrige strækninger. Passagererne vil konkret kunne mærke, at togene i fremtiden accelererer hurtigere og får højere tophastighed end i dag. Det bliver synligt, at den grønne omstilling på jernbanen tager fart.

Organiseringen af trafikken på jernbanen gennemgår også en omstilling. Over de seneste år er der indgået aftale med

regionerne om at overtage trafikføreransvaret for dele af trafikken på den statslige jernbane. Både i Nordjylland, i Vestjylland og på Sjælland kører privatbaneselskaberne allerede på den statslige bane.

Også organiseringen af Øresundstrafikken er ændret, idet Skånetrafiken har overtaget trafikføreransvaret for Øresundstogene. Disse tog udgør, sammen med metroen, grundstammen i den kollektive trafikbetjening af Københavns Lufthavn og i trafikken mellem hovedstadsområdet og Sydsverige.

**Pandemiens følger for togtrafikken**  
På det statslige og ikke-statslige jernbanenet blev der i 2021 kørt ca. 4,4 mia. personkm med toget, og gods svarende til 1.980 mio. tonkm.

Jernbanens styrkeposition ligger traditionelt i pendlingstrafikken i og omkring de store byer og mellem disse i langdistancetrafik, dvs. mellem Øst- og Vestdanmark, samt i stigende grad i international trafik over landegrænsen. Jernbanen i Danmark lægger desuden skinner til en meget stor godstrafik imellem Norden og kontinentet.

Med corona-pandemiens nedlukning af samfundet i marts 2020 forandredes grundlaget for passagertrafikken med ét. Den historisk set store nedtur i persontrafikken på jernbanen blev en realitet med et dyk på 60 pct. i passagertallet.

I løbet af 2022 er mange passagerer dog vendt tilbage til togene, men niveauet er fortsat lavere end før pandemien. Der er dog geografiske forskelle: øst-vest trafikken over Storebælt ser ud til at klare sig bedre end den regionale togtrafik både øst og vest for Storebælt. Det kan hænge sammen med, at mange arbejder mere hjemmefra end før pandemien.

Selvom biltrafikken tilsvarende faldt på de danske veje i pandemiens mest indgribende periode, er bilisterne vendt tilbage i stort

omfang, og trængselsbilledet omkring de store byer er på mange måder det samme som inden pandemien. Den samlede bilbestand voksede således med 130.000 biler i perioden 2019-2021 til i alt 2,8 mio. biler i Danmark.

Scenarier for jernbanens udvikling  
Vilkårene for transportsektoren er derudover, at efterspørgslen hænger sammen med den generelle samfundsudvikling. Vækst og transportbehov plejer at følges. En voksende økonomi, befolkningsudvikling og aktivitet på arbejdsmarkedet og i erhvervslivet får **transportefterspørgslen til at stige. I 00'erne** fik de store investeringer i bl.a. faste forbindelser og nye metrolinjer m.v. den samlede transport på skinner til at vokse markant i Danmark, men med finanskrise mv. fladede væksten ud for til sidst at gå stærkt tilbage med pandemien.

Det er ikke let at vurdere, i hvilken retning passagertallene vil bevæge sig, givet at udbruddet af krigen i Ukraine, energikrisen, inflationsudvikling mm. har ført til større økonomiske udsving, der kan få væsentlig indflydelse på samfundsudviklingen og dermed også på jernbanesektoren. Er den nuværende situation relativ kortvarig, vil transportsektoren alt andet lige ikke blive påvirket fundamentalt. Bider en økonomisk krise sig fast, vil den dæmpe samfundets transportbehov over en lidt længere periode.

Sammenvejes tendenserne, er jernbanesektoren i disse år påvirket af en lang række ydre omstændigheder, der peger i både negativ og positiv retning. De positive påvirkninger er særligt den lange række af tiltag, der har været i gang i flere år for at genoprette, modernisere og udbygge jernbanen i Danmark. Effekten af disse tiltag forventes på sigt at slå igennem med opadgående passagertal og et stigende transportarbejde. Hvor hurtigt effekterne viser sig, er der dog i disse år skabt en betydelig usikkerhed omkring.

Trafikplanen giver et bud på prognoser for passagertrafikken på den statslige jernbane frem til 2035. Prognoserne er baseret på et i udgangspunktet fastholdt trafikomfang fra 2025.

Prognosen afspejler således rejsetidsbesparelser og ændringer i togbetjeningen, som de forskellige infrastrukturprojekter muliggør, men ikke potentielle trafikudvidelser, fordi der ikke er indgået kontrakter herom.

Nogle af de store infrastrukturprojekter gør det muligt at udvide trafikken på tværs af landet. Sådanne udvidelser af trafikken forventes at kunne generere et betydeligt øget antal togpassagerer.



## Politiske rammer for jernbanen

Omfanget af togbetjeningen i Danmark er fastlagt gennem politiske beslutninger. På de statslige jernbaner fastlægges togbetjeningen på baggrund af de økonomiske rammer, infrastrukturens kapacitet, tilgængeligt materiel og de af Transportministeriet indgåede kontrakter.

Danmark har i EU-regi forpligtet sig til en række grønne målsætninger for transportsektoren, til en øget liberalisering af jernbanemarkedet og til at arbejde for interoperabilitet, så togene både teknisk og lovgivningsmæssigt kan køre igennem flere lande. Særligt er dette afgørende for jernbanegods, som ofte kører meget lange stræk, men der ses også i stigende grad en efterspørgsel efter international passagertrafik, også som nattog.

Udviklingen i togbetjeningen og brugen af toget hænger også sammen med de politiske beslutninger om investeringer i jernbanen, og med politiske beslutninger lokalt om lokalisering af større virksomheder og byplanlægning.

Politiske målsætninger for jernbanen  
I juni 2021 indgik et bredt flertal i Folketinget Socialdemokratiet, Venstre, Dansk Folkeparti, Socialistisk Folkeparti, Radikale Venstre, Enhedslisten, Det Konservative Folkeparti, Nye Borgerlige, Liberal Alliance, Alternativet

og Kristendemokraterne *Aftale om en Infrastrukturplan 2035*. Nye Borgerlige og Kristendemokraterne er ikke længere en del af aftalen.

Det fremgår af aftalen, at målene for den kollektive transport er, at den skal gøres mere attraktiv for langt flere, fordi den kan være med til at afhjælpe trængsel på vejene, bidrage til den grønne omstilling og samtidig lette hverdagen for mange familier.

Stationsnærhed er afgørende. Placering af store rejsemål som arbejdspladser, indkøbscentre, byområder, gymnasier mv. tæt på stationer er helt afgørende for, hvor mange der vælger toget.

*Stationsnærhedseffekten* er størst til arbejdspladser i Hovedstadsområdet; her vælger 21 pct. af pendlerne toget, hvis

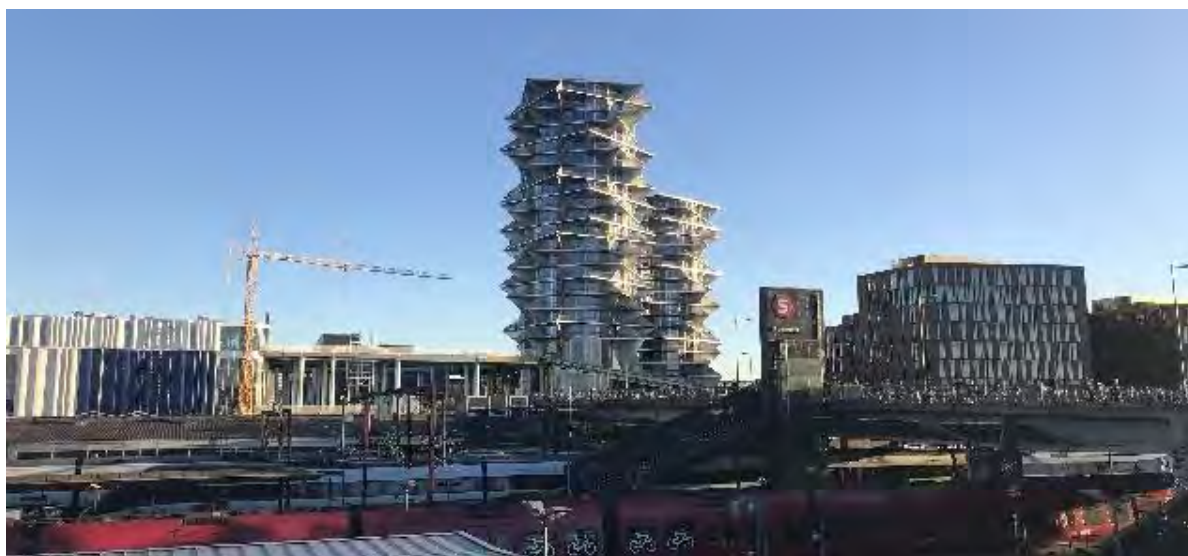
arbejdspladsen ligger indenfor 500 meter af en station, mens kun 6 pct. vælger toget, hvis der er 1-2 km fra stationen til arbejdspladsen.

Uden for Hovedstadsområdet er niveauet væsentlig lavere, men der er stadig forskel på togandelen mellem stationsnære og ikke stationsnære lokaliteter.

Stationsnærhedsprincippet blev i 1989 en del af regionplanen for Hovedstadsområdet, den såkaldte *Fingerplan* fra 1948. Målet var at gøre en ende på årtiers bilorienteret byudvikling i de københavnske omegnskommuner. Princippet har nu i næsten 30 år været ryggraden i Fingerplanens retningslinjer for lokalisering af især større kontorbyggerier.

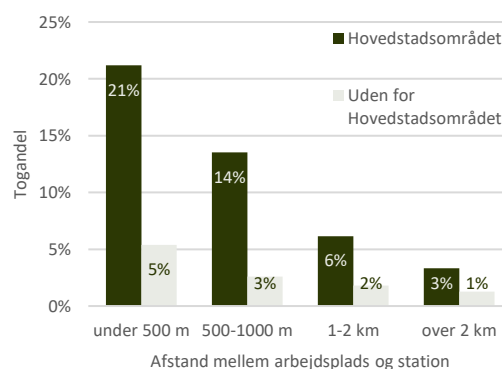
Mange store kontorbygninger lokaliseres imidlertid fortsat langt fra stationerne på det overordnede banenet (S-tog, metro, regional- og Øresundstog).

Figur 1. Stationsnært byggeri i København

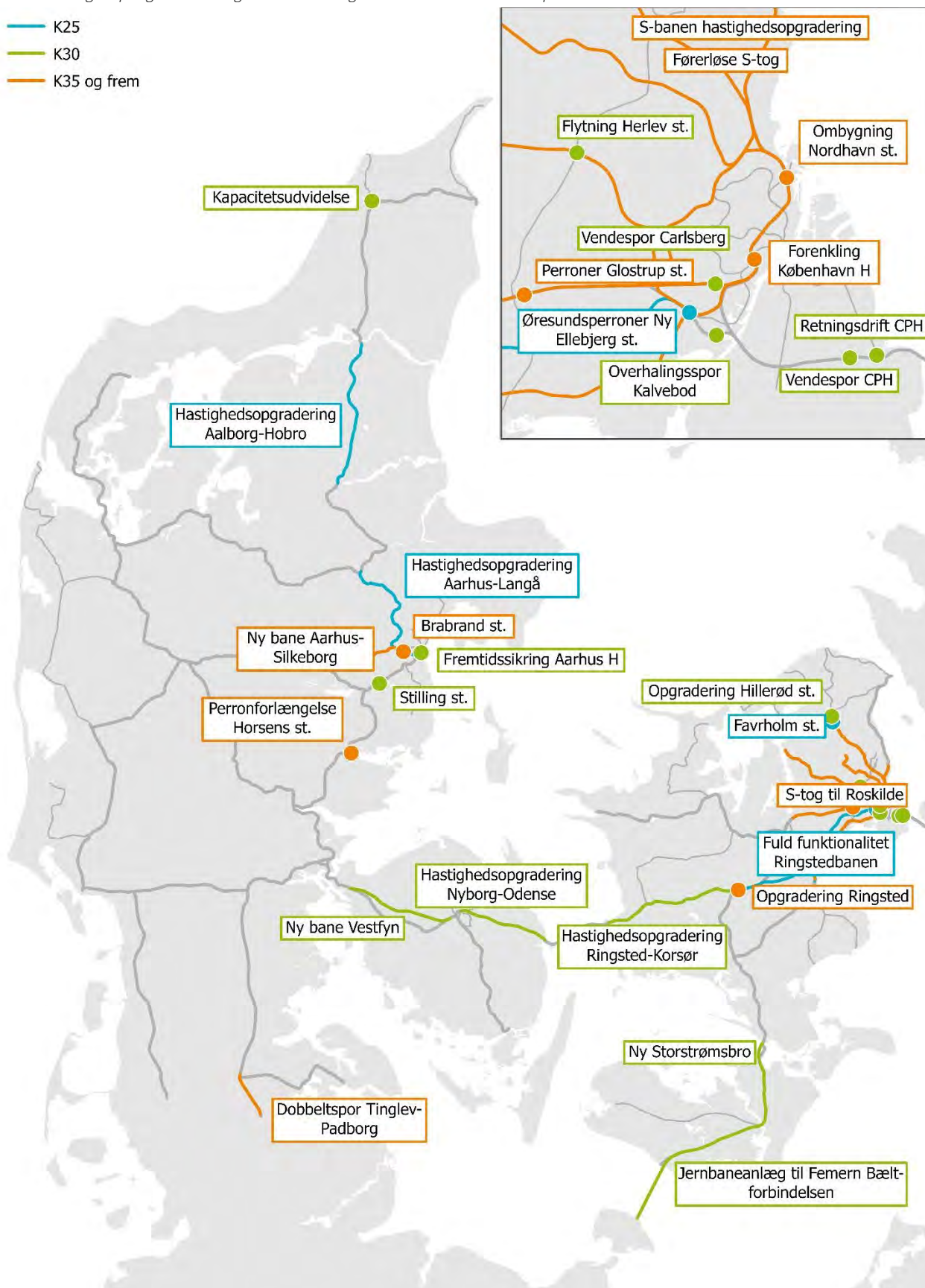


Det gælder i særlig grad i de københavnske omegnskommuner, hvor kun 30 pct. af det samlede nybyggede etageareal i perioden fra 2000 til 2015 er opført inden for 600 m fra nærmeste station. Og det har store negative konsekvenser for togets konkurrenceevne i forhold til bilen.

Figur 2. Effekten af stationsnærhed.



Figur 3. Kortet viser et overblik over besluttede anlæg, og hvornår de forventes ibrugtaget. Signalprogrammet og elektrificeringen er ikke illustreret. Opdateret marts 2023.



Figur 4. Kortet viser planen for udrulningen af signalprogrammet, status februar 2023.



Figur 5. Planlagt elektrificering og indførelse af batteritog på de statslige baner. De mørkt optrukne streger angiver allerede elektrificeret statsbane.



Besluttede investeringer i jernbanen  
De mange besluttede investeringer i jernbanen udrulles i disse år, jf. figur 3.

#### *Elektrificering*

De fleste strækninger øst for Storebælt forventes elektrificeret i 2025, og resten, Vordingborg – Femern samt Kalundborg-Holbæk, bliver det inden 2030. Vest for Storebælt forventes den planlagte elektrificering Fredericia – Aarhus – Aalborg ibrugtaget ultimo 2026. De resterende statslige baner elektrificeres gennem batteritogsdrift, og det undersøges i 2023 hvordan ladeinfrastrukturen skal udrulles.

#### *Udrulning af signalprogrammet*

Den oprindelige plan var, at Signalprogrammet på fjern- og regional skulle være fuldt udrullet i 2021. Der har dog vist sig udfordringer ved at nå dette, og der forventes aktuelt en færdiggørelse omkring 2030.

I Vestdanmark er nyt signalsystem taget i brug på strækninger i Nord- Midt- og Vestjylland. Hovedstrækningen Fredericia-Aarhus-Aalborg færdiggøres frem mod 2026, herefter følger resterende strækninger i Jylland.

På Fyn forventes det nye signalsystem i slutningen af 2025 på Svendborgbanen. Hovedstrækningen over Fyn realiseres inden 2030.

På Sjælland er de første strækninger fra Roskilde over Køge til Næstved og fra Mogenstrup til Nykøbing F taget i brug, og København-Ringsted følger i 2023. For København – Peberholm, Roskilde – Køge –

Næstved, København – Køge Nord - Ringsted, Mogenstrup – Nykøbing F og imellem Roskilde og Kalundborg forventes ibrugtagninger senest 2025. Resten færdiggøres i perioden frem til 2030.

#### Den europæiske 'grønne pagt' (green deal)

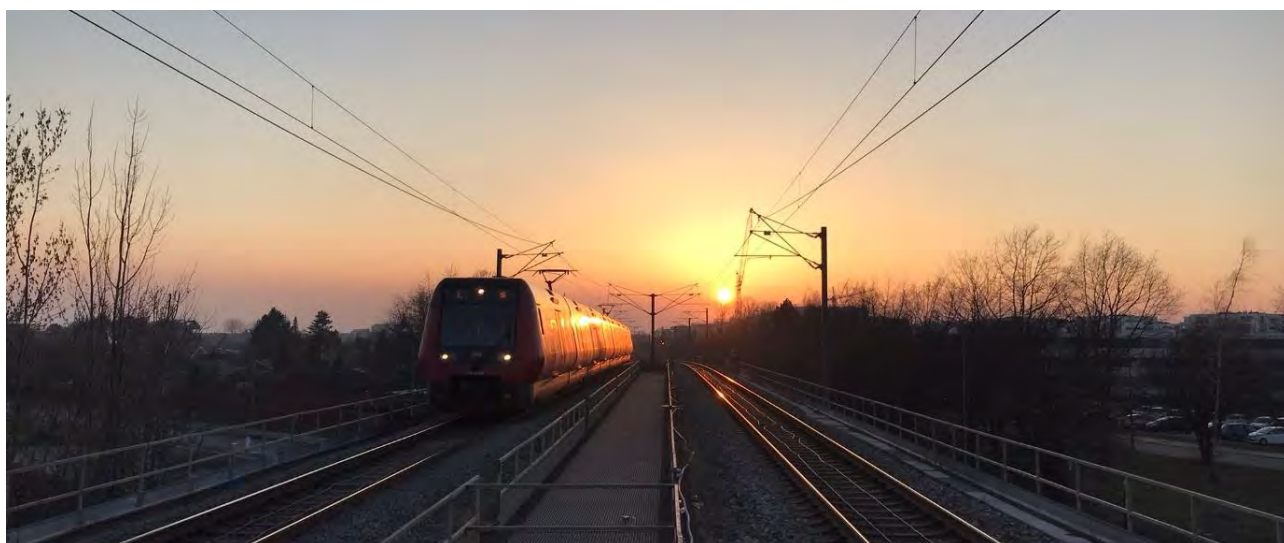
EU-Kommissionen har udarbejdet en strategi for at nå målet om, at Europa skal være klimaneutralt i 2050. For transportsektoren er målsætningen en 90 pct. reduktion i udledningen af drivhusgasser inden 2050.

Der satses på tre elementer samtidigt: 1) alle transportmidler skal gøres bæredygtige, 2) bæredygtige transportformer skal gøres bredt tilgængelige, og 3) der skal indføres incitamenter til den grønne omstilling.

Initiativerne inkluderer nulemissionskøretøjer og -fly, bæredygtig bytransport og grøn godstransport, prissætning af CO<sub>2</sub> mv.

Der er formuleret en række milepæle. For jernbanen kan fremhæves følgende:

- *Inden 2030:* Fordobling af højhastighedstogtrafikken. Den køreplansbaserede trafik på afstande under 500 km skal være CO<sub>2</sub>-neutral.
- *Inden 2050:* Jernbanegodstrafikken skal fordobles, jernbanetrafikken med højhastighedstog er tredoblet og TEN-T nettet er bygget færdigt med højhastighedsforbindelser mv.



## Operatører på den statslige jernbane

Der er et stigende antal operatører på den statslige jernbane. Privatbanernes kørsel på den statslige jernbane er øget, og der kører international kommerciel trafik med både passagerer og gods

### Offentlig servicetrafik på den statslige jernbane

Størstedelen af trafikken på den statslige jernbane er passagertrafik, som køres på kontrakt med Transportministeriet.

Privatbanerne kører desuden på de statslige baner efter aftale mellem staten og region.

#### DSB

DSB er en statsejet selvstændig offentlig virksomhed, der drives på forretningsmæssige vilkår og er den største jernbaneoperatør for passagertrafik i Danmark. DSB kører på en forhandlet kontrakt med Transportministeriet. Den nuværende kontrakt løber 2015 - 2024.

#### Arriva

Arriva Tog A/S har kørt i Midt- og Vestjylland siden 2003 på en kontrakt udbudt af Transportministeriet.

Arriva genvandt kontrakten ved seneste udbud, og underskrev i 2019 kontrakt med driftsstart december 2020 for perioden 2020-2028 med option på to års forlængelse. Kontrakten blev ved samme lejlighed udvidet til at omfatte Svendborgbanen og strækningen Vejle-Struer, mens strækningen Holstebro-Skjern overgik fra Arriva til Midtjyske Jernbaner.

Arriva kører desuden til Niebüll (Esbjerg-Tønder-Niebüll) efter aftale med det tyske NAH.SH og står ligeledes for betjeningen af Vestbanen (Varde – Oksbøl – Nørre Nebel) som en del af den statslige kontrakt efter aftale med Sydtrafik.

#### Lokaltog

Lokaltog er den næststørste togoperatør for passagertrafik i Danmark. Fra december 2020 har Lokaltog overtaget betjeningen af den statslige strækning Køge-Roskilde, som hidtil har været varetaget af DSB. Lokaltog kører dermed hele strækningen fra hhv. Rødvig og Faxe Ladeplads via Køge til Roskilde.

Trafficføreransvaret er efter aftale med Transportministeriet overdraget til Region Sjælland fra 2020 som fastlægger trafikken. Aftalen evalueres i 2030 med henblik på at kunne blive permanent.

#### Nordjyske Jernbaner

Siden august 2017 har Region Nordjylland overtaget trafikføreransvaret for togtrafikken på den statsligt ejede strækning i mellem Skørping og Frederikshavn som fastlægger trafikken. Betjeningen er integreret i trafikken på Nordjyske Jernbaners egen infrastruktur til hhv. Hirtshals og Skagen. Den statslige aftale med Region Nordjylland om overdragelse af trafikføreransvaret løber foreløbigt frem til 2030.

Der er indgået en tillægsaftale om, at regionen i en periode supplerer DSBs drift mellem Aalborg og Aalborg Lufthavn. Frem til 2025 kører Nordjyske Jernbaner således op til et tog i timen lokalt imellem Aalborg Lufthavn og Aalborg station.

#### Midtjyske Jernbaner

Siden december 2020 har Midtjyske Jernbaner kørt togtrafikken imellem Holstebro og Skjern, som hidtil var kørt af Arriva på kontrakt med staten. Region Midtjylland har efter aftale med Transportministeriet fået overdraget trafikføreransvaret og Midttrafik står således for trafikindkøbet.

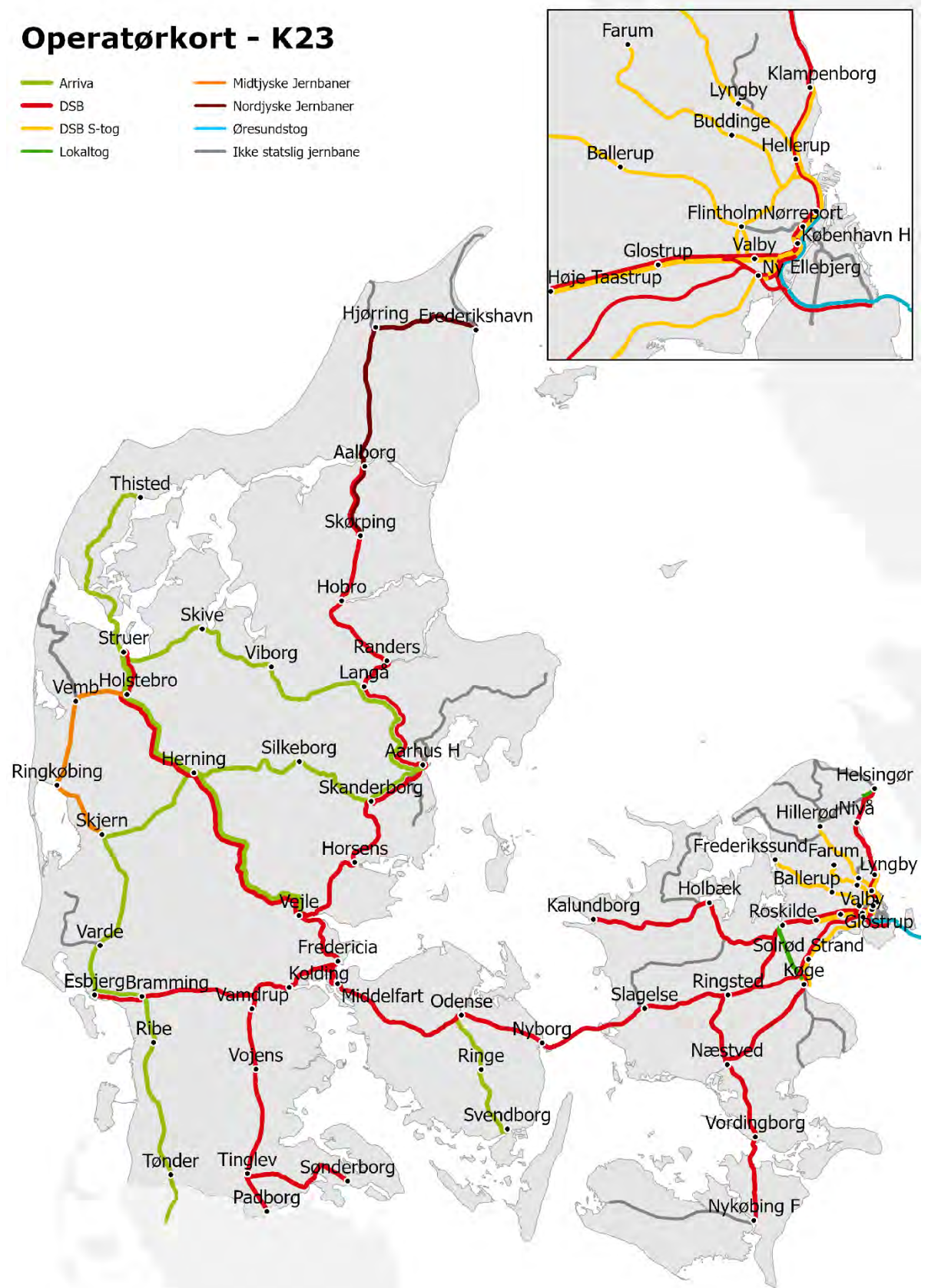
Midtjyske Jernbaner A/S har desuden siden juli 2021 ansvaret for infrastrukturen på Vestbanen (Varde-Nørre Nebel) frem til 2028. Vestbanen ejes af Sydtrafik og Varde Kommune.

#### Øresundstog/Skånetrafiken

I august 2018 indgik Transportministeriet aftale med Skånetrafiken om overdragelse af det praktiske trafikføreransvar for Øresundstogene, fra Sverige til København H og Østerport, som er implementeret i december 2022.



Figur 6. Oversigt over operatører af offentligt udbudt trafik på de statslige baner i 2023.



Forud for den fulde overtagelse af trafikkeransvaret omlægges trafikken, således at tog til og fra Sverige og Københavns Lufthavn vender i København/på Østerport og ikke fortsætter op ad Kystbanen.

## Øvrig trafik på den statslige jernbane

Udover den af Transportministeriet indkøbte offentlige servicetrafik køres også kommerciel trafik, dvs. uden en offentlig servicekontrakt og uden statsligt driftstilskud.

Her kan nævnes hurtigtogene X2000 fra København til Stockholm, som køres af det svenske selskab SJ.

På kommercielle vilkår kører desuden svenske Snälltåget en nattogsforbindelse fra Stockholm til Berlin via København (en station i Københavnsområdet). På visse dage forlænges toget videre mod Dresden.

I vintersæsonen kører Snälltåget desuden i perioder tog til skisportssteder mod nord i Sverige og mod Østrig, hvor toget gør holdt ved skidestinationer omkring Salzburg og Innsbruck.

SJ kører fra september 2022 et nattog Stockholm-Hamburg, som stopper i Københavns Lufthavn og Odense på vej gennem Danmark.

Udover kommercielle passageroperatører, køres jernbanegods på kommercielle vilkår. Banegodsoperatørerne betaler en afgift for at benytte infrastrukturen, men afgiftsniveauet på henholdsvis bane- og vejområdet betyder, at banegods har en markant afgiftsfordel i forhold til vejgods.

Banegodsoperatører betaler således en togkilometerafgift for at benytte statens jernbaner, men modtager samtidigt et miljøtilskud, der overstiger togkilometerafgiften. Hertil skal lægges afgifter for passage af broer samt afgifter for diesel eller el.

Fra 1. januar 2025 skal lastbiler begynde at betale km-baseret afgift for alt transportarbejde. Afgiften indføres gradvist frem til 2030. Lastbiler betaler desuden andre afgifter, herunder bro- og dieselaftgifter.

Der findes en del godsoperatører, hvor den største er DB Cargo. Green Cargo, CFL Cargo, Hector Rail, Hupac samt Contec Rail kører også godstog på statsbanenettet.

Udviklingen i gods på banen  
I 2020 udgjorde trafikarbejdet med godstog ca. 3,4 mio. togkilometer, mens trafikarbejdet med persontog udgjorde ca. 65,3 mio. togkilometer.

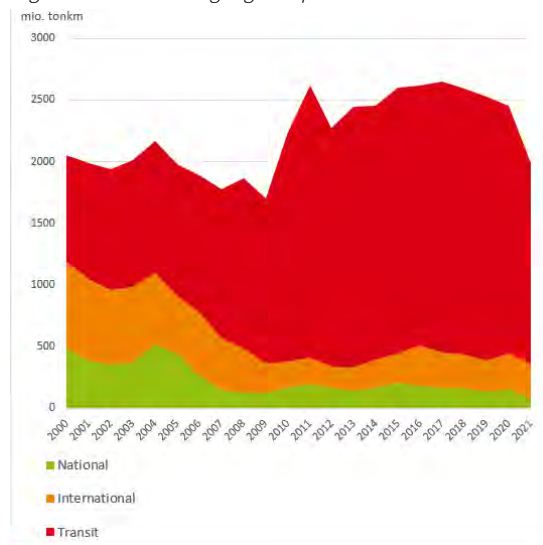
Der kører ca. 50 godstog om dagen igennem Danmark i begge retninger, primært transittrafik mellem Øresund og Padborg

Banedanmark har i deres kapacitetstildeling og køreplanlægning afsat plads til godstrafikken. I de fleste timer er der afsat 2 kanaler til godstog, dog kun 1 i myldretiden til transittrafikken igennem Danmark. En kanal betyder, at der kan køre eet tog.

Der kan køre godstog på alle tider af døgnet, men udnyttelsen af de kanaler, der er reserveret til godstog, varierer.

Gods til og fra Danmark er fra 2013 i vækst, mens indenlandsk gods på bane er stagneret.

Figur 7. Udvikling i gods på bane i mio. tonkm



Mere end 80 pct. af godsmængden, der transporteres på danske skinner, er transittrafik. Banedanmark oplyser, at transitgods på banen skønsmæssigt har samme omfang som transitgods på lastbil gennem Danmark.

Transittrafikken med gods kører i dag fra Tyskland gennem Sønderjylland, over Fyn og Sjælland til Sverige. Når Femern Bæltforbindelsen åbner, vil de gennemgående godstog primært køre fra Tyskland til Lolland og op til Ringsted, for at fortsætte mod Sverige.

Det er forventningen, at der, når Femern Bæltforbindelsen åbner, bliver 3 godskanaler i

timen, udenfor myldretiden, 2 over Femern Bælt og 1 over Storebælt.

### Godskorridorer

De europæiske medlemslande har juridisk forpligtet sig til at indføre en række grænseoverskridende banegodskorridorer i EU.

Danmark er en del af den såkaldte Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor, der går igennem Italien, Østrig, Tyskland, Danmark, Sverige og Norge og er af stor betydning for godstransporten mellem Nord- og Sydeuropa. I Danmark går korridoren via både Sønderjylland, og via den kommende faste forbindelse over Femern Bælt.

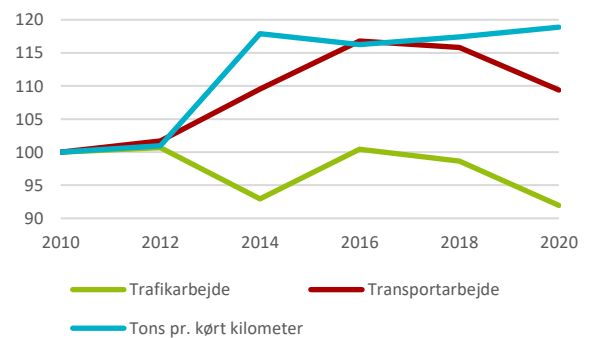
Scandinavian-Mediterranean Rail Freight Corridor er en del af et større net af 11 europæiske jernbanekorridorer, som krydser hinanden på strategisk udvalgte steder i EU.

Med godskorridorerne blev der indført en 'One-stop-shop', der gør det lettere at ansøge om kanaltildeling. De, der søger om kanaler, kan fremover nøjes med at sende en ansøgning til hele korridoren i stedet for hos hver enkelt infrastrukturforvalter.

Gennem en årrække er der sket en øget effektivisering af banegodstransporterne.

I perioden fra 2010 til 2020 kan det konstateres, at hvert godstog har transporteret mere gods end tidligere. I 2010 transporterede hvert godstog ca. 600 tons pr. kørt kilometer, mens de transporterede 724 tons i 2020. Det betyder, at godsmængder pr. togkilometer voksede med 19 pct. fra 2010 til 2020.

Figur 8. Udvikling i banegodstrafik, - transport og ton pr. togkilometer i perioden 2010-2020, Indekseret 2010=100.



Kilde: Danmark Statistik.

Af figuren fremgår, at transportarbejdet med banegods er vokset med 9 pct. i perioden 2010 til 2020 samtidigt med at trafikarbejdet med banegods er faldet med 8 pct. i samme periode. Det betyder, at banegodsets forbrug af kapacitet på banen er reduceret i perioden på trods af vækst i transportarbejdet.

Figur 9. Størstedelen af banegodset kører på el



## Materiel

Det er en målsætning, at den statslige togtrafik skal være CO<sub>2</sub>-neutral, hvilket opnås med elektrificering af hovedstrækningerne og indkøb af nye elektriske tog. På resterende statslige og regionale strækninger etableres ladeinfrastruktur til nye batteritog.

### Nyt materiel

I de kommende år udfases dieseltog helt fra fjerntrafikken, til fordel for nyt, elektrisk togmateriel. Elektrisk togmateriel er mere klimavenligt, mere energieffektivt og billigere i drift og vedligehold end dieseltog.

I den statslige trafik er der truffet beslutning om elektrificering af hovednettet og indkøb af elektrisk togmateriel. På de mindre strækninger vil der ikke ske en traditionel elektrificering af infrastrukturen. I stedet forventes der indsat nye batteritog, som kan blive forsynet med strøm, ved at der opsættes ladeinfrastruktur flere steder på banenettet. Batteritogene kan ligeledes oplades de steder, hvor der i forvejen er elektrificeret med køreledninger.

Der er afsat midler i Infrastrukturplan 2035 til ladeinfrastruktur til batteritog på de statslige strækninger i Midt- og Vestjylland, Nordjylland og Svendborgbanen.

Det skal desuden undersøges, om batteritog kan bruges i landsdelstrafikken med henblik på fastholdelse af f.eks. en direkte togforbindelse mellem København, Herning og Struer.

Der er desuden afsat et statsligt tilskud til ladeinfrastruktur på privatbanerne.

#### Eldriften indfasning

I forlængelse af allerede leverede el-lokomotiver indfases en ny generation fjerntogsmateriel og DSB overgår til fuld elektrisk drift.

Det nye elektriske togmateriel skal dække en række forskellige behov:

- Tog til den danske landsdækkende trafik
- Tog til den internationale fjerntrafik mod Tyskland
- Tog til DSBs del af den sjællandske og jyske regionaltrafik
- Regional- og lokaltog på strækninger der ikke er elektrificerede (batteritog)
- Ny generation af S-tog

I regionaltrafikken på Sjælland er **DSB's** nye el-lokomotiver, Vectron indsat. Der er leveret 42 lokomotiver. Udover at trække de nye, hurtige Talgo-vogne i den internationale trafik med op til 200 km i timen, skal Vectron-lokomotiverne også trække de eksisterende dobbeltdækkervogne, der kan køre 160 km/t.

Figur 10. Vectron lokomotiv



I fjerntogstrafikken indsættes fra forventeligt medio 2025 nye IC5 el-togsæt af typen Coradia Stream, som kan køre op til 200 km/t. Disse vil ligeledes blive anvendt i en del af den regionaltrafik, som DSB kører. DSB har pt. bestilt 100 togsæt.

Figur 11. Coradia Stream



Kilde: DSB

I Midt- og Vestjylland, på Svendborgbanen og i Nordjylland planlægges opsat ladeinfrastruktur, hvilket giver mulighed for kørsel med batteritog. Der er ikke truffet

beslutning om, hvornår strækningerne køres med batteritog.

Trafikken mellem København og I Hamborg skal fra 2025 køres med nye togvogne, der skal trækkes af el-lokomotiverne, og senere også mellem Aarhus og Hamburg

Figur 12. Talgo-togvogne



Kilde: dsb.dk

#### Midtjyske Jernbaner

Midtjyske Jernbaner indsætter nye batteritog i driften mellem Holstebro og Skjern samt på Lemvigbanen (Vemb - Lemvig - Thyborøn).

Der er bevilget statslige midler til at indkøbe fire batteritog til strækningen Holstebro-Skjern som del af Midtjyske Jernbaners indkøb af batteritog. Togindkøbet skal desuden samle erfaringer forud for en udrulning af batteritog på flere regionale strækninger.

Alle syv togsæt ventes i drift i 2025.

Figur 13. Mireo



Kilde: Midtjyske Jernbaner

Batteritogene er af togtypen Siemens Mireo, som er også anvendes på andre togstrækninger i Europa.

Batteritogene lades på udvalgte stationer forsynet med mulighed for strømforsyning, herunder to nye statslige ladestationer i Holstebro og Skjern.

#### Lokaltog A/S

Lokaltog arbejder for at erstatte de 20 af deres dieseltog, der skal udskiftes snarest, med 18 batteritog.

#### Den grønne grænse

Infrastrukturplan 2035 indeholder en undersøgelse af muligheden for tyske tog på strækningen Flensborg-Padborg-Tinglev. Den tager udgangspunkt i at de nye elektriske tog ikke kan køre på det tyske strømsystem.

#### Øvrige forhold

##### Nye værksteder og klargøringsfaciliteter

Der etableres nye faciliteter til vedligeholdelse af DSB's tog i København, Aarhus og Næstved. I København og Aarhus til brug for IC5 og i Næstved til brug for el-lokomotiver og vogne.

##### Midlertidigt materiel - IC1

For hurtigt at få materiel til den internationale trafik (Hamborg) indsættes der i 2023-2024 ældre tyske IC1-vogne. Vognene er en midlertidig løsning, indtil det nye materiel er leveret.

##### Automatiske S-tog

Når de nuværende S-tog skal udskiftes, indkøbes materiel, der kan køre førerløst.

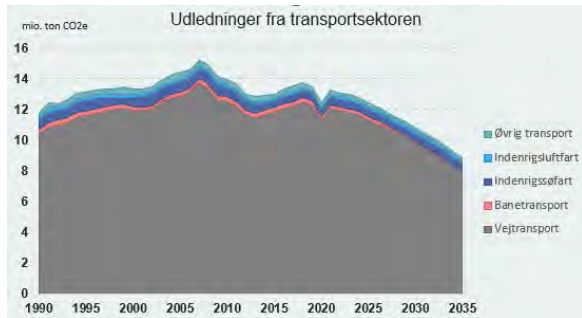
Med automatisering af S-banen vil driftsomkostningerne ved et øget antal afgangene være mindre sammenlignet med i dag. Automatisering giver derfor – sammen med det nye signalsystem på S-banen – mulighed for at tilbyde togpasagererne flere afgangene, f.eks. ved at øge frekvensen eller køre flere tog om aftenen. S-banen automatiseres gradvist fra 2029, begyndende med Ringbanen, frem til slut 2030'erne.

##### Mere klimavenlige rejser

Den danske jernbane bruges af over hundrede millioner passagerer årligt. Ift. CO<sub>2</sub> står jernbanen i forvejen for en meget lille del af de samlede udledninger fra transportsektoren, og med indfasningen af el- og batteritog bliver det endnu mindre.

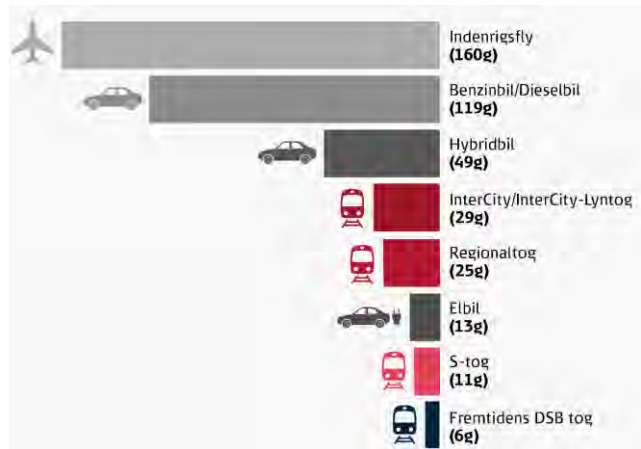
De samlede udledninger fra banetransporten svarer til ca. 2 pct. af transportsektorens udledninger i dag. I 2030 forventes de samlede udledninger fra banetransporten at udgøre ca. 0,5pct. af transportsektorens udledninger.

Figur 14. Udledninger fra transportsektoren.



Kilde: Energistyrelsen, klimastatus og fremskrivning 2022, opdateret med Trafikstyrelsens seneste prognose for udlledningerne fra banetransporten.

I dag udgør diesel ca. 70 pct. af persontogenes energiforbrug. I takt med de planlagte elektrificeringer af jernbanens hovedstrækninger og udfasning af dieseldriften vendes forholdet mellem el og diesel om, og i 2030 forventes el at udgøre knap 80 pct. af persontogenes samlede energiforbrug.

Figur 15. CO<sub>2</sub> udledning fra forskellige transportmidler. Gram CO<sub>2</sub> pr. personkm.

Kilde: COWI og DSB. Baseret på beregninger af COWI.

Generelt er el- og batteritog gode til at udnytte energien.

Et alternativ til batteritog kan være brinttog. Disse tog egner sig til kørsel på længere afstande da deres rækkevidde er længere end batteritogenes. Med dagens teknologi er der dog markant større energitab ved brint end ved batteri.



## Anlæg og trafik i 2025

Kapitlet beskriver de forventede anlæg i de kommende år samt giver et eksempel på en mulig betjening i 2025, hvor jernbanen stadig er under ombygning mange steder. I denne køreplan får Ringstedbanen fuld funktionalitet, det meste af den sjællandske regionaltrafik bliver elektrisk, og hastigheden sættes op nord for Aarhus.

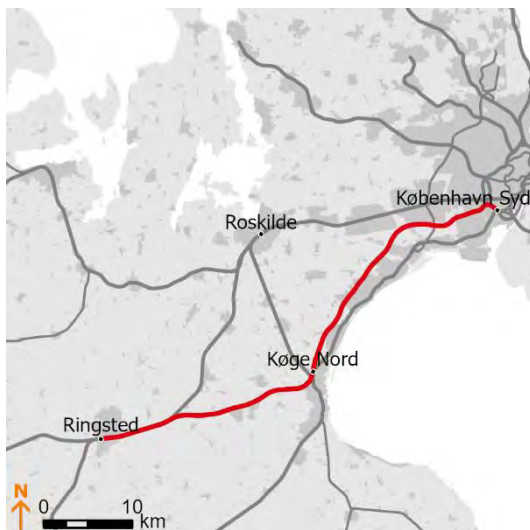
I perioden frem til 2030 ibrugtages mange store projekter på jernbanen, og perioden er præget af de store ombygninger. I 2025 vil effekten af flere af projekterne kunne mærkes i jernbanedriften på Sjælland.

Projekterne består både af hastighedsopgraderinger, elektrificering og etablering af signalprogrammet. I flere tilfælde er de nye signal- og sikringsanlæg en forudsætning for, at de øvrige infrastrukturprojekter kan tages i brug.

Ud over sammenhæng mellem de forskellige infrastrukturprojekter, er der også en sammenhæng mellem ny infrastruktur og nyt togmateriel.

Elektrificeringen kan naturligvis kun udnyttes, hvis der er elektrisk togmateriel til rådighed. Desuden er det ikke alle eksisterende tog, som kan køre på strækninger, hvor det nye signalsystem er taget i brug, da det kræver, at der installeres ombordudstyr på det eksisterende togmateriel.

Signaler København-Ringsted  
Med ibrugtagning af det nye signalsystem på den nye bane København-Ringsted kan banen betjenes med flere tog og kortere rejsetid.



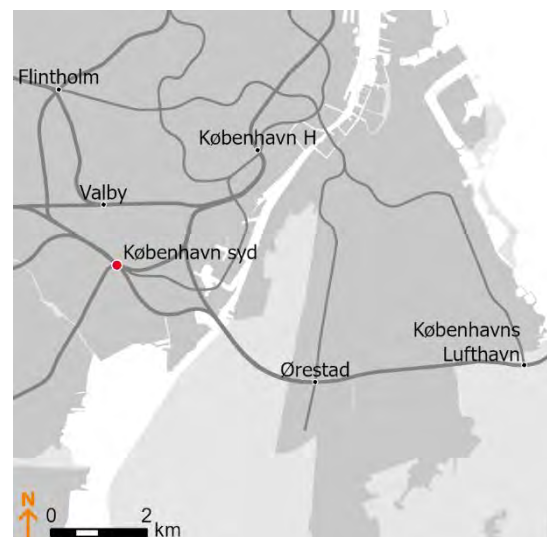
Køge Nord Station får fuld funktionalitet med de nye signaler, og det gør det muligt for tog fra Lille Syd (Køge-Næstved) at fortsætte til København via ny bane Køge – København.

Knudepunkt ved Ny Ellebjerg (kommende København Syd)

Der anlægges perroner ved sporene mod Københavns Lufthavn, etableres Metro og etableres bedre skifteforhold på stationen, for at understøtte stationen som et knudepunkt for den kollektive transport i Hovedstaden.

Projektet er en del af en ny sydlig jernbanekorridor uden om Københavns Hovedbanegård, hvor København Syd kan betjenes af persontog mellem lufthavnen og Roskilde hhv. Fyn/Jylland.

Når København Syd er færdig, betjenes den forventeligt af både S-tog (Køgebugtbanen og Ringbanen), IC- og Regionaltog samt metro.



**Eltog Roskilde-Holbæk**  
Strækningen fra Roskilde til Holbæk er blevet elektrificeret, men afventer ibrugtagning af det nye signalsystem, som tillader den elektriske drift.



**Eltog Køge-Næstved og Næstved-Vordingborg**  
Strækningen fra Køge til Næstved er elektrificeret, og der elektrificeres nu til Vordingborg. I løbet af 2023, når de nye signaler også er på plads, kan der køres eltog hele vejen mellem København og Vordingborg via Køge.



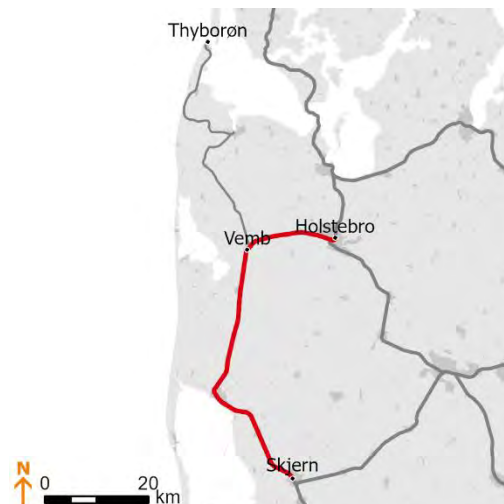
**Ny station i Favrholm**  
Syd for Hillerød, ved det kommende regionshospital i Nordsjælland, anlægges en ny station i Favrholm. Stationen bliver betjent af både S-tog og Frederiksværksbanen.



Der planlægges 450 Parker&Rejs-pladser ved Favrholm Station, som dermed forventeligt kan aflaste bilparkeringen ved stationerne i Hillerød og Allerød. Biltilgængeligheden er også bedre til Favrholm Station, som ligger ved det overordnede vejnet.

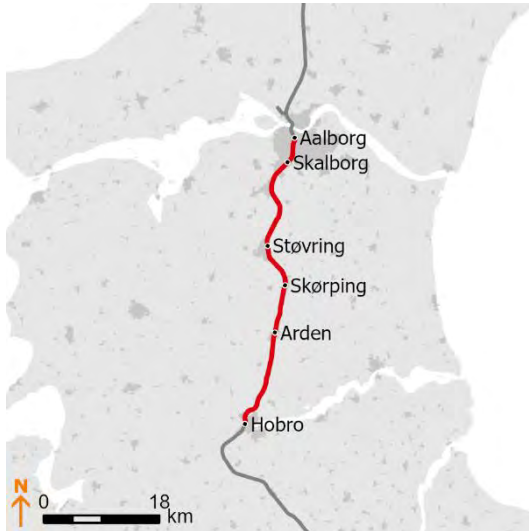
Favrholm Station bliver dermed en vigtig del af indsatsen for at gøre det attraktivt pendlere mod Storkøbenhavn at tage toget.

**Batteritog Holstebro-Skjern**  
Med Infrastrukturplan 2035 er det besluttet at afsætte midler til ladeinfrastruktur i Holstebro og Skjern og indkøb af batteritogsmateriel til togtrafikken på strækningen Holstebro-Vemb-Skjern. Indkøbet sker i sammenhæng med Midtjyske Jernbaners anskaffelse af batteritog til Lemvigbanen, Vemb-Lemvig-Thyborøn.





Hastighedsopgradering Hobro-Aalborg Strækningen er sammen med sporfornyelsen opgraderet til op til 200 km/t på dele af strækningen, som kan ibrugtages efter Signalprogrammets udrulning.



Hastighedsopgraderingen giver mulighed for kortere rejsetid på strækningen.

## Mulig betjening i 2025 – se linjediagram på de næste sider

På de næste sider fremgår et diagram, som viser, hvorledes togtrafikken kan køres, når anlæggene nævnt ovenfor er ibrugtaget. Hvordan køreplanen præcist bliver, fastlægges dog først af operatørerne og kontraktholderne på den konkrete trafik.

Den viste kørsel for 2025 er præget af, at der stadigvæk er en del store baneprojekter under anlæg rundt om i landet.

Betjeningen i 2025 ligner i vid udstrækning dagens trafik, dog med den ændring, at det nye signalsystemer ibrugtaget på strækningen København-Køge-Ringsted, som derfor kan betjenes med flere tog. Når elektrificeringen til Holbæk tages i brug i 2025 kan togdriften forenkles mellem København og Roskilde.

### Øst-vesttrafikken

I trafikken mellem Øst- og Vestdanmark er grundbetjeningen 3 fjerntog, som kører hver time, heraf et lyntogssystem uden stop København – Odense. Desuden køres enkelte

regionaltog over Storebælt, København – Odense.

### Øst for Storebælt

Mellem København og Næstved køres der fra 2023 både via Sydbanen (København-Nykøbing Falster) og Lille Syd (Roskilde-Køge-Næstved). Der er store fordele for stationerne på Lille Syd, som får rejsetidsbesparelser og direkte tog til København via Køge Nord.

Fra december 2022 køres Øresundstrafikken af Skånetrafikken. Rejsende over Øresund er både dansk-svensk pendlertrafik mellem det centrale København og Malmø/Lund og svenske passagerer til Københavns Lufthavn. På svensk side indgår Øresundstrafikken i et større regionalt togsystem, der dækker hele Sydsverige med direkte tog til Københavns Lufthavn.

### Vest for Storebælt

Østjylland, Fredericia – Aarhus, betjenes med tre tog i timen, ét fra Esbjerg, som standser ved alle stationer, to fra København, som standser ved købstæderne, og hertil enkelte supplerende tog. På strækningen mellem Skanderborg og Aarhus kører yderligere op til to tog i timen fra hhv. Skjern og Struer.

Togene fra København fortsætter fra Aarhus til Aalborg og videre til Aalborg Lufthavn. Nordjyske Jernbaner kører fra Skørping til Hirtshals og til Frederikshavn og Skagen.

Fra Vejle til Herning kører ét tog i timen, som fortsætter videre til Struer, og dertil enkelte myldretidstog. Fire gange om dagen erstattes betjeningen af fjerntog med direkte forbindelse til Odense og København.

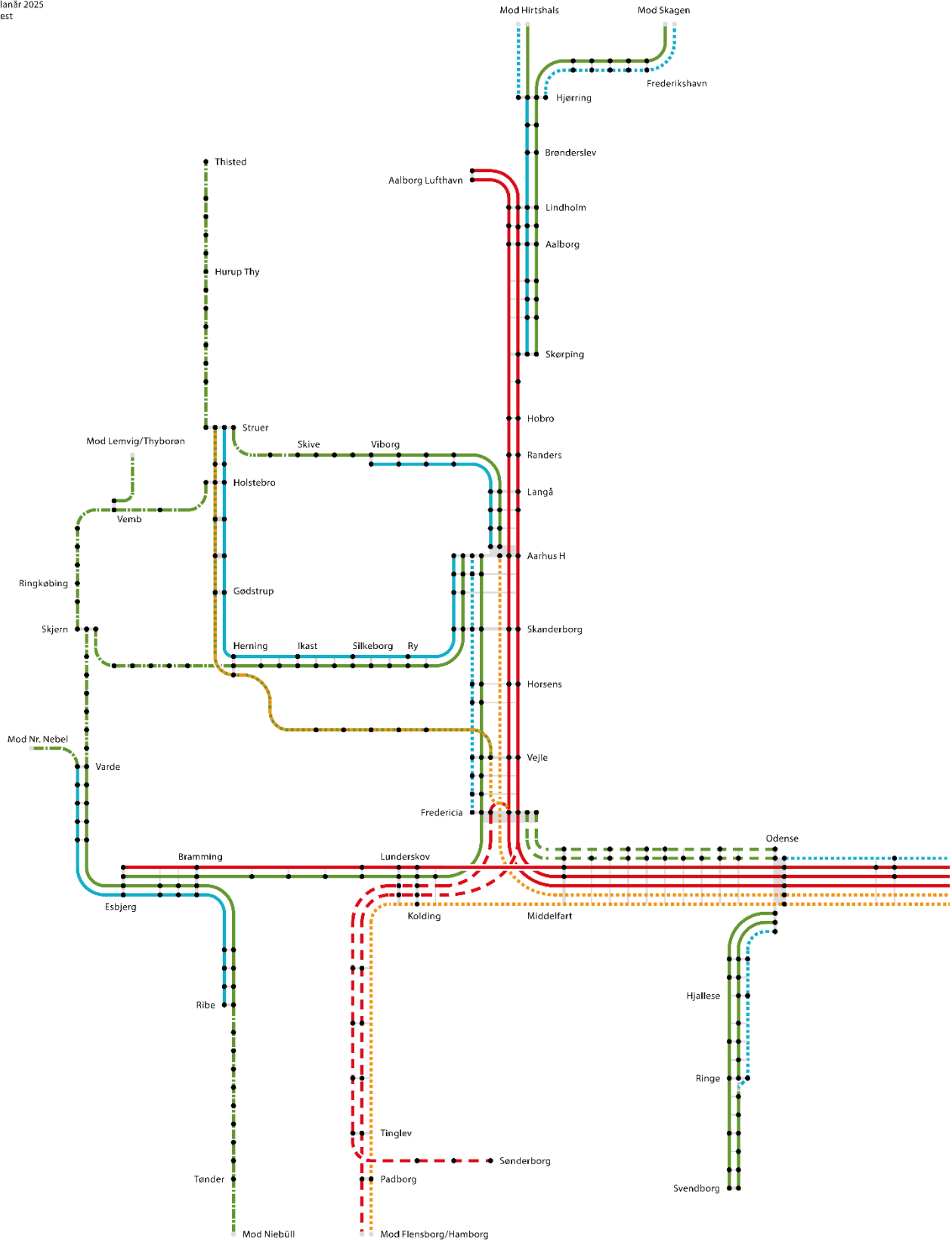
Der kører to tog i timen mellem Aarhus og Herning, hvor det ene fortsætter mod Holstebro/Struer, og bl.a. betjener den nye station i Gødstrup ved regionshospitalet.

Strækningen Skjern-Ringkøbing-Vemb-Holstebro betjenes af Midtjyske Jernbaner, og der forventes i 2025 at være indsat nye batteritog på strækningen.

Togbetjeningen på de øvrige baner forudsættes pt. at være uændret ift. idag.

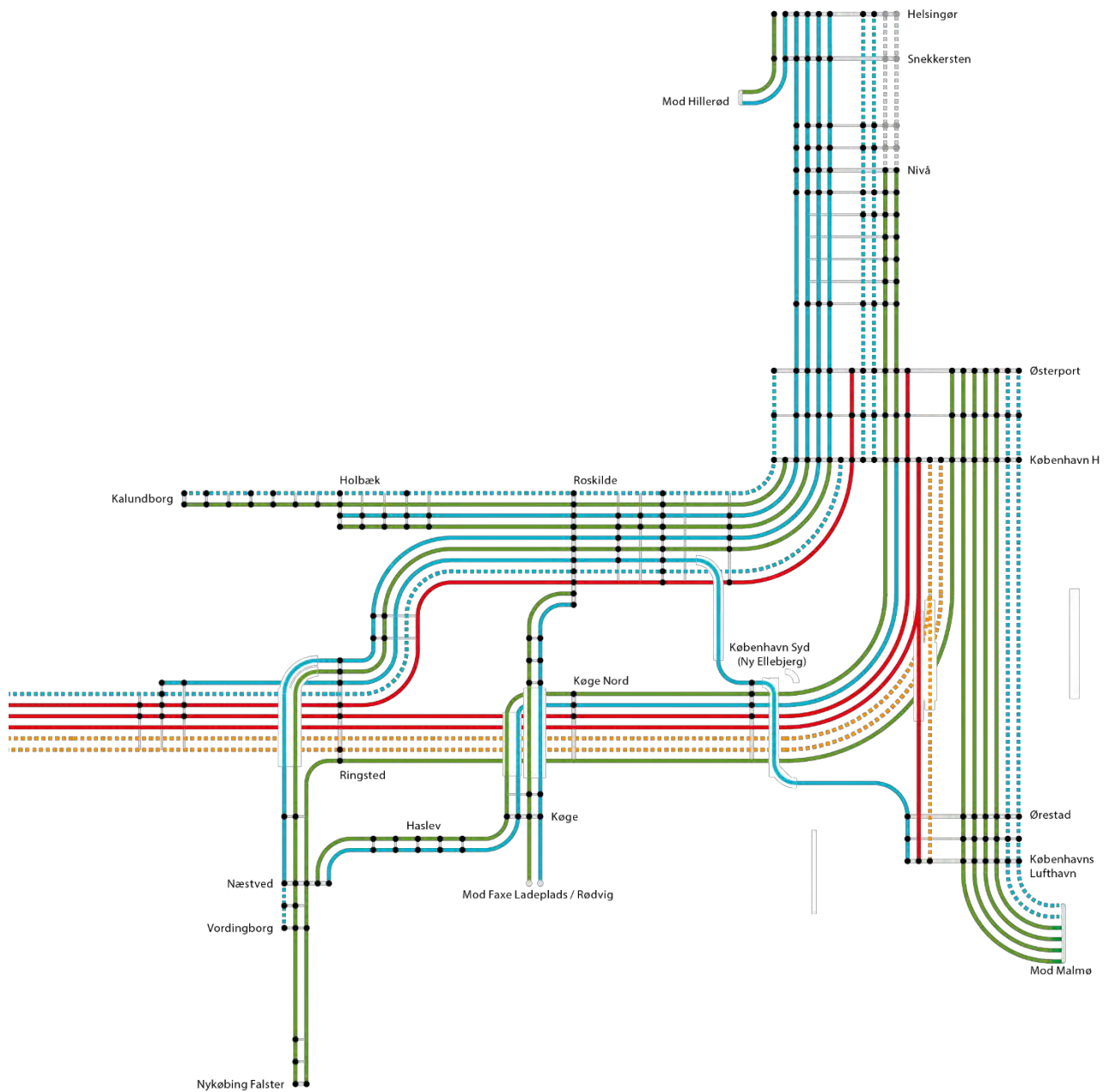
Figur 16. Linjediagrammet viser et eksempel på, hvordan togene kan køre i 2025. Endelig betjening besluttet af operatør/kontraktholderforud for køreplanen.

Planår 2025  
Vest



Planår 2025  
Øst

- IC/IC-Lyntog Hver time 06 – 24
- - - IC/IC-Lyntog Hver 2. time
- IC/IC-Lyntog Hver time dagtimer
- - - IC/IC-Lyntog Myldretider/Enkelte tog
- Re-tog Hver time 06 - 24
- - - Re-tog Hver time dagtimer, hver 2. time aften
- - - Re-tog Hver 2. time
- Re-tog Hver time dagtimer
- - - Re-tog Myldretider/Enkelte tog
- - - Re-tog Hver time aften



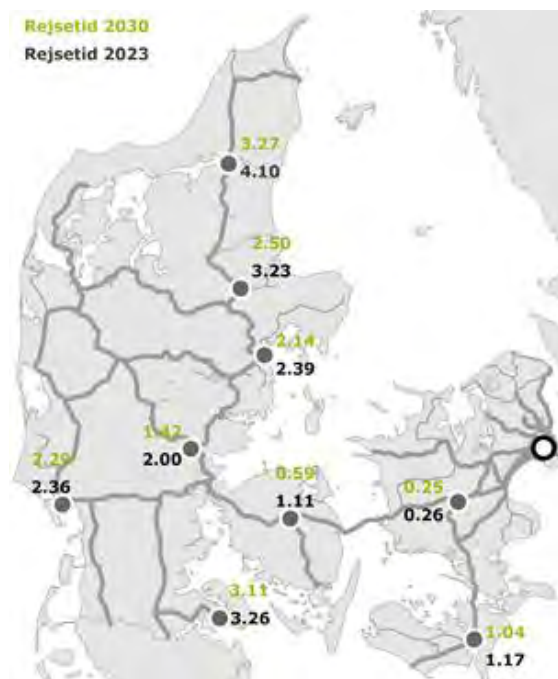
## Anlæg og muligheder i 2030

Kapitlet beskriver de nye anlæg, som forventes klar til brug i 2030. Tilsammen giver de afgørende nye muligheder for togtrafikken i Danmark.

I 2030 er elektrificering og signalprogram planlagt fuldt ibrugtaget. Sammen med nyt elektrisk togmateriel giver det mulighed for at udnytte de mange, store investeringer i jernbaneinfrastrukturen, herunder den nye bane over Vestfyn og Femern Bælt-forbindelsen.

Med den nye Vestfynsbane, hastighedsopgraderinger og nye, elektriske tog samt ændret betjeningsmønster kan rejsetiden mellem landsdelene afkortes.

Figur 17. Kortet viser eksempler på mulige rejsetider fra København i 2030 sammenlignet med 2023.



Note: hurtigste rejsetid Esbjerg-København 2023 er med skift i Odense.

Fast forbindelse over Femern Bælt  
Femern Bælt-forbindelsen bygges som en sænketunnel med en firesporet motorvej og en dobbeltsporet elektrificeret jernbane.

For de tog, person- eller godstog, der i dag kører over Fyn og Jylland, vil turen fra København til Hamborg således blive afkortet med ca. 160 km.

Femern Bælt-forbindelsen giver store fordele for både passagertrafikken og godstrafikken.

Langt den største del af godstrafikken er transittrafik i den såkaldte Scan-Med-korridor, dvs. godskorridoren fra Stockholm til Palermo, og denne trafik omlægges til at køre via Femern. Omlægning af transitgodstrafikken til Femern frigiver kapacitet på andre banestrækninger til passagertog over Storebælt og på Fyn.

Med Femern Bælt-forbindelsen og den nye Storstrømsbro genåbnes muligheden for trafik sydpå via Falster/Lolland, og med Femern-forbindelsen er der en helt ny banekorridor.

På Lolland etableres en ny station ved Holeby nord for Rødby. Betjeningen af Holeby Station er ikke fastlagt og afhænger af den togbetjening, der realiseres syd for Nykøbing F.



Landanlæg til Femernforbindelsen  
Banestrækningen mellem Vordingborg og Rødbyhavn udbygges fra enkeltspor til dobbeltspor, og hele strækningen fra Ringsted elektrificeres og hastighedsopgraderes til 200 km/t.

Der bygges både en ny bro ved Nykøbing F over Guldborgsund, en ny bro over Masnedsund og en ny Storstrømsbro.

I 2030 er hele landanlægget inkl. elektrificering og ny Storstrømsbro ibrugtaget.

Opgraderingen af strækningen gavner også den regionale trafik mellem København, Sydsjælland og Lolland-Falster, som vil få hurtigere rejsetider.



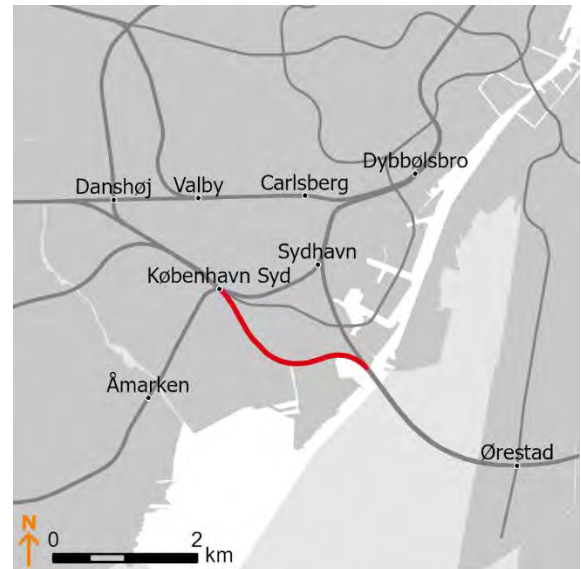
**Elektrificering Holbæk-Kalundborg**  
Den sidste del af Nordvestbanen fra Holbæk til Kalundborg elektrificeres. Det bliver dermed muligt at køre el-tog hele vejen fra København til Kalundborg.



**Overhalingsspor til godstog ved Kalvebod**  
Der anlægges et overhalingsspor til godstog ved Kalvebod.

Sporet giver plads til at kunne køre persontog til og fra Københavns Lufthavn uden om København H og for at kunne undvære den nuværende overhalingsmulighed for godstog i

Lufthavnen. Uden overhalingssporet måtte banen fortrinsvis prioriteres til godstog.



**Udvidelse af Københavns Lufthavn Station**

Københavns Lufthavn Station udvides med to ekstra perroner på de nuværende godsspor nord for lufthavnens terminal 3. Det gør det muligt at køre såkaldt retningsdrift: Alle tog i retning mod Danmark vil afgå fra de nye perroner, og tog fra Danmark til Sverige vil afgå fra de eksisterende 2 perronspor. Det skaber bedre kapacitet og forventes samtidig at forbedre punktligheden.



**Vendespor ved Københavns Lufthavn**  
Der anlægges vendespor vest for Københavns Lufthavn Station, som gør det muligt f.eks. at vende forsinkede tog fra Sverige, således at forsinkelserne ikke spredes til andre tog ved Københavns Hovedbanegård.

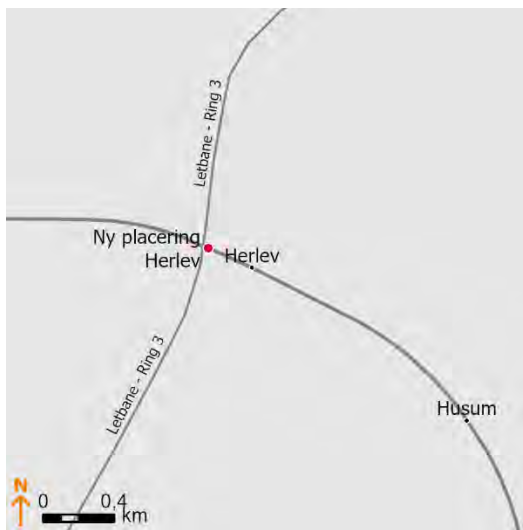
**Vendespor ved Carlsberg Station**  
På S-banen etableres et vendespor ved Carlsberg Station. Vendesporet etableres for at gøre det muligt at udvide toguddbuddet ind mod København fra vest, selvom der er begrænset plads på København H.

Sporet kan benyttes af tog f.eks. fra Frederikssund, så det bliver muligt at køre flere tog frem til Carlsberg Station, uden at de således optager kapacitet på den centrale banestrækning gennem København.

Passagerer mod det centrale København kan i de ekstra tog skifte på Flintholm, Valby eller Carlsberg Station. En væsentlig del af passagererne fra Frederikssundbanen skifter til Metroen i Vanløse eller til Ringbanen på Flintholm, og de vil få glæde af en højere togfrekvens.

#### Flytning af Herlev Station

Perronen på Herlev Station flyttes med henblik på at blive direkte forbundet med den nye Letbane i Ring 3. Dermed bliver det væsentligt nemmere og hurtigere at skifte mellem S-tog og letbane i Herlev.

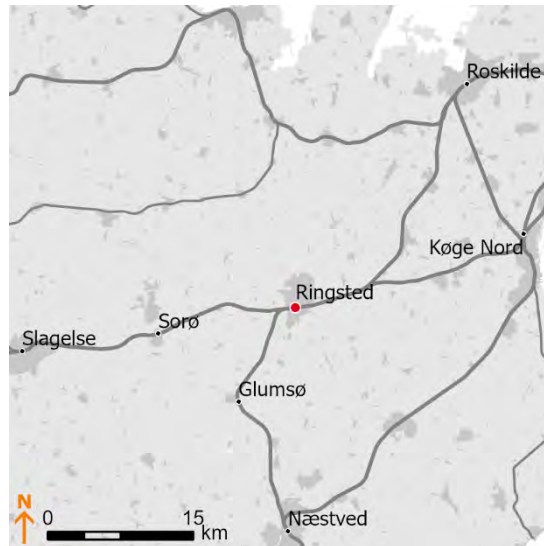


**Opgradering af Hillerød Station**  
Hillerød Station ombygges, så Lokaltog kan køre igennem Hillerød Station.

Lokaltogs nordlige linjer fra Helsingør, Gilleleje og Tisvildeleje kan således forlænges fra Hillerød til Favrholm. Samtidig vil ombygningen give mulighed for direkte tog mellem Frederiksværkbanen og banerne nord for Hillerød – Helsingør, Gilleleje og Tisvildeleje.

#### Kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering ved Ringsted Station

Der gennemføres en kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering ved Ringsted Station.



Den centrale del af projektet består i at skabe en mulighed for at tog fra Københavnsområdet mod Sydsjælland og Hamburg kan krydse togene fra Odense mod København uden at disse skal vente på hinanden. Det kræver, at der etableres en niveaufri sporudfletning. Når Femern Bæltforbindelsen åbner vil behovet for at løse dette problem stige mærkbart, da mulighederne for ellers at udvikle togtrafikken over Storebælt eller Femern Bælt vil være meget begrænsede.

Hertil kommer en opgradering af hastigheden gennem stationen til fordel for kortere rejsetid herunder især mellem København og Odense.

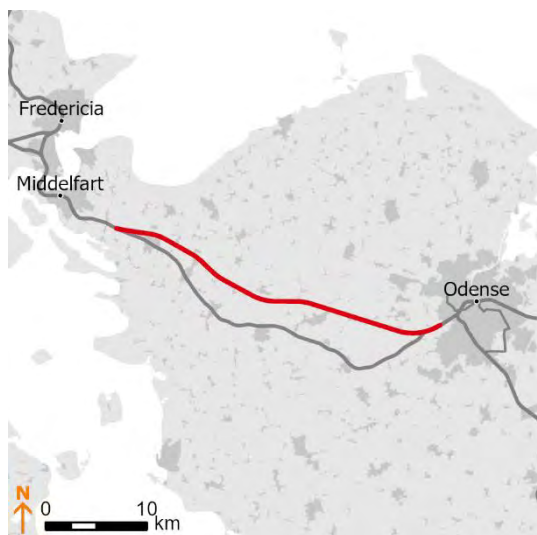
#### Hastighedsopgradering Ringsted-Odense



Hastigheden opgraderes mellem Ringsted og Odense, så den maksimale hastighed bliver op til 200 km/t. Dermed bliver der mulighed for at reducere rejsetiden på strækningen.

#### Ny bane over Vestfyn

Den nye jernbane er placeret i en korridor ved Fynske motorvej, og forløber på størstedelen af den 35 km lange strækning umiddelbart nord for motorvejen.



Ny bane over Vestfyn giver mere kapacitet, som kan benyttes til at køre flere tog samt reducere rejsetiden over Fyn.

Lokaltrafikken på Vestfyn, mellem Odense og Fredericia, anvender i dag den nuværende bane sammen med de hurtige tog mellem øst og vest samt godstrafikken. Fremadrettet vil det kun være strækningen Kauslunde – Fredericia samt et stykke vest for Odense, hvor togene med de mange forskellige hastigheder deler strækning.

Med Femern Bælt-forbindelsen og ny Vestfynbane skabes ledig kapacitet til lokaltrafikken på Vestfyn. Denne kapacitet kan f.eks. udnyttes til at udvikle betjeningen de mindre stationer mellem Odense og Fredericia.

Der forventes fortsat at køre godstog, på den nuværende bane på Vestfyn med nationalt gods og internationalt mellem Jylland og Skandinavien.

#### Fremtidssikring af Aarhus H

Formålet med ombygningerne på Aarhus H er at gøre stationen klar til ibrugtagningen af DSBs nye eltog.

Kapaciteten udvides, så Aarhus H kan aftage en evt. stigende trafik i fremtiden. Ombygningen omfatter bl.a. elektrificering,

sporfornyelse, perronforlængelse og nyt signalanlæg samt udvidelse af perronsporskapaleteten ved anlæggelse af et omkørselsspor.

Elektrificering Fredericia-Aalborg  
Strækningen fra Fredericia til Aalborg elektrificeres.



Mellem Aarhus og Aalborg er hastighedsopgraderingerne taget i brug, og i sammenhæng med det nye togmateriel kan rejsetiden mellem Aarhus og Aalborg afkortes.

#### Ny station i Stilling

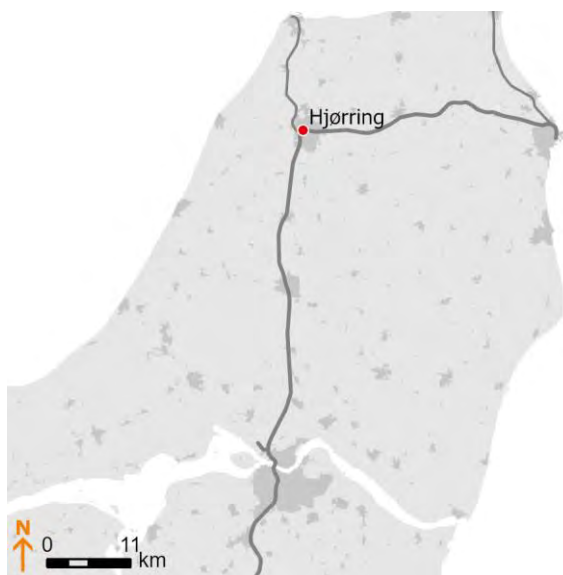
Der anlægges en station i Stilling 4 km nord for Skanderborg. Det forudsættes, at Stilling Station betjenes af regionaltoget på strækningen.



Stationen giver bedre togbetjening af det lokale opland i Stilling, men til gengæld forlænges rejsetiden for de gennemrejsende passagerer i regionaltoget på strækningen.

IC- og lyntogene forudsættes ikke at stoppe i Stilling, og rejsetiden for disse tog vil derfor ikke blive påvirket.

Kapacitetsudvidelser Aalborg-Hjørring  
Med Aftale om en moderne jernbane (2014) er der afsat midler til en forbedring af banekapaciteten i Nordjylland.



Der er allerede anlagt et nyt dobbeltspor ved Lindholm, og nu skal der anlægges 700 m dobbeltspor syd for Hjørring Station. Kapacitetsudvidelsen sigter på bedre robusthed i afviklingen af den nuværende trafik og eventuel godstrafik.

Opgradering af Horsens Station  
Perronerne på Horsens Station forlænges med henblik på at kunne betjene DSBs nye elektriske tog i fuld længde på stationen. Forventes færdig 2031.

## International trafik via Femern Bælt

Nye muligheder opstår i den international trafik, når jernbanekorridoren Øresund-Femern åbner med færdiggørelsen af tunnelen samt de tilhørende landanlæg.

I størrelsesorden 60 mia. kr. investeres i ny jernbaneinfrastruktur og i opgradering af eksisterende danske og tyske anlæg på den ca. 225 km lange strækning mellem Ringsted og Lübeck. Hertil kommer kapacitetsudbygningsprojekter mellem Lübeck og Hamborg, mellem Øresundsbroen og Ringsted samt fra Øresundsbroen ind mod Malmø centralstation.

Selve seriefremstillingen af tunnelelementer vil løbe frem til 2026, hvor det sidste element

er færdigstøbt. Herefter foretages bl.a. installationerne i tunnelen, tilkoblingen osv. frem til den forventede åbning ultimo 2029.

Byggeetaper i den internationale korridor  
**Med betegnelsen "the missing link" har EU** med høj prioritet ønsket at bidrage til realiseringen af den faste Femern Bælt-forbindelse.

Ud over selve kyst-til-kyst forbindelsen skabes den nye internationale jernbanekorridor med baggrund i en række delprojekter, som på dansk side omfatter:

- Udbygning til dobbeltspor, etablering af lange overhalingsspor, elektrificering og opgradering til 200 km/t på strækningen Ringsted-Femern tunnelen
- Ny bro over Storstrømmen, Masnedsund og Guldborgsund
- Niveaufriudfletning i Ringsted
- Godsoverhalingsspor på Øresundsbanen
- Udbygning af Københavns Lufthavn Station til retningsdrift.

De tyske delprojekter omfatter:

- Udbygning til dobbeltsporet, elektrificeret bane Puttgarden-Bad Schwartau/Lübeck
- Etablering af ny tunnel under Fehmarnsund.
- Ny S-togsstrækning S4 mod Ahrensburg, hvorved frigøres kapacitet til godstog og til fjerntog på delstrækningen Lübeck-Hamborg Hovedbanegård.

I begge ender af strækningen København-Hamborg undersøges forbedringsmuligheder. På planlægningsstadiet er skitseret en ny S-togstunnel gennem Hamborg, som kan frigøre kapacitet på hovedbanegården til fjern- og regionaltog. Tilsvarende er der igangværende undersøgelser af, hvordan Københavns Hovedbanegård kan udbygges og forenkles, så robustheden i driftsafviklingen øges.

Planlægningsgrundlag for forbindelsen  
De trafikale forudsætninger for Femern Bælt-projektet har taget sit udgangspunkt i et dimensionerende driftsoplæg med 2 godstog, og op til 2-3 persontog pr. time pr. retning. Blandt disse persontog, kan der f.eks. være tale om et tysk lokaltog i Slesvig-Holsten forlænget til dansk side, eller et lokaltog i Region Sjælland forlænget til tysk side.

Femern-korridoren kommer til at sætte nye infrastruktur-mæssige rammer for vækst i international togtrafik i 2030 og fremefter. Der kan på nuværende tidspunkt ikke tegnes et præcist billede af, hvilke typer tog og hvor mange der vil køre gennem den nye tunnel-forbindelse.



Figur 18. Illustration af Femern Bæltforbindelsen, set fra Tyskland



Kilde: Sund & Bælt

Aktuelt er jernbanevirksomhederne ved at igangsætte planlægning af, hvordan man vil udnytte den nye faste forbindelse. Jernbanens godsoperatører tænkes især at drage fordel af den mærktbart kortere rejsetid gennem Danmark via Femern Bælt. Hertil kommer en øget robusthed ved at den hidtidige rute over Storebælt kan udgøre en reserve til dem fremtidige ruter over Femern Bælt.

Den nye korridor giver naturligvis også fordele for vejtrafikken, men godstogenes 160 km kortere strækning via Femern Bælt forventes at øge jernbanens konkurrenceevne.

Det er oprindeligt estimeret, at 1,1 mio. togpassagerer årligt vil benytte forbindelsen ved dens åbning. Den samlede togtrafik mellem Tyskland og Danmark lå i 2015 på ca. 1 mio. passagerer, men er siden faldet markant tilbage, bl.a. fordi ombygningsarbejderne på Sydbanen allerede lukkede for tog i 2019 mellem København og Hamborg via færgerne på Rødby-Puttgarden.

Den internationale trafik over den dansk-tyske landegrænse har i sommeren 2022 ligget ca. 20 pct. over 2019-niveauet. I sommersæson 2022 har de internationale tog i flere måneder kørt med fuld belægning, og med behov for indsættelse af parallelle togbusser for at klare spidsbelastningen, når togkapaciteten ikke har kunne følge med.

Skitser til nyt internationalt trafiknet Bundesministerium für Digitales und Verkehr i Tyskland har lagt planer for den fremtidige tyske jernbanetrafik, beskrevet i en 'Taktfahrplan' med tilhørende udbygning af jernbaneinfrastrukturen.

I sammenhæng med dette er fremlagt skitser til et fremtidigt internationalt toget, kaldet

TEE 2.0 (Trans-Europa Ekspres), som en opgradering af internationale toglinjer på tværs af Europa.

Den langsigtede vision om TEE 2.0 blev præsenteret for de europæiske transportministre i forbindelse med Jernbanens År i 2021, og senere bekræftet ved en hensigts-erklæring for udvikling af Green Deal i relation til den grænseløse trafik i Europa.

Planen dækker både over hurtige dagtog samt nattoget og inkluderer udnyttelsen af Femern Bælt-tunnelen med mulighed for at sammenkoble en række større skandinaviske byer via København med et antal storbyer i Centraleuropa.

Figur 19. Potentielle direkte forbindelser fra Danmark, som foreslået af det tyske transportministerium som del af TEE 2.0.



I årene op til åbningen af Femern-forbindelsen vil DSBs nye Talgovogne gradvist blive indsat med heraf følgende større kapacitet, der kan imødekomme en voksende efterspørgsel. Samtidig er der forventninger til, at en række operatører vil skitsere deres vision for et muligt internationalt, kommercielt udbygget trafiknet, hvor København tænkes at fungere som en hub for skandinaviske linjer og syd-gående linjer.

DB Netz har tilkendegivet, at det er muligt at køre tog København-Hamburg i regulær 2-timers frekvens. En rejsetid på 2½ time vil tilnærmelsesvist blive en halvering i forhold til den gældende køreplan.

SJ har tilkendegivet, at alle deres X2000 og nye højhastighedstog vil kunne køre i Danmark. Med denne flåde af tog overvejer SJ at indføre timedrift fra både Stockholm og Göteborg mod København fra henholdsvis 2024 og fra 2027-2030, hvis der er kanaler.

Figur 20. X2000 på Øresundsbron, kilde: SJ



Efter en periode, hvor den regulære nattogs-traffic mod Tyskland har været nedlagt, er der kommet fremgang i markedet, hvor først Snälltåget og siden SJ har markeret sig med den nye rejseservice. Sammen med den nævnte passagervækst i internationale dagtog kan der være tale om en bredere trend på europæisk plan, hvor de rejsende i stigende omfang efterspørger tog over grænserne.

I januar 2023 har EU Kommissionen besluttet at støtte 10 pilotprojekter, med internationale passagertog. De første kommer formentlig på skinnerne sommer 2023.

Igennem København har følgende fået tilsagn om støtte til pilotprojekt, flere i samarbejde med DSB:

- SJ: nattog Stockholm-Berlin, og dagtog (måske Oslo)-Göteborg-Hamburg.

- Snälltåget: nattog Stockholm-Berlin
- **České dráhy**: Prag-Berlin-København
- Flixtrain: Leipzig-Berlin-København-Stockholm

Figur 21. Pilotprojekter med tilsagn om støtte fra EU Kommissionen



Med Femern-forbindelsen vil nye operatører se på mulighederne for at få del i passagerpotentialet. Dette kan betyde en udvidelse af det internationale linjenet formentlig i retning af forslaget til etablering af Trans-Europa Ekspress 2.0 (TEE), som fremlagt af det tyske transportministerium.

Heri er der også angivet nye linjer fra Budapest-Wien-München til København og Paris-Bruxelles-København.

I begge disse korridorer kan der tænkes at være nyt materiel til stede, som er i stand til at køre på tværs af flere landegrænser.

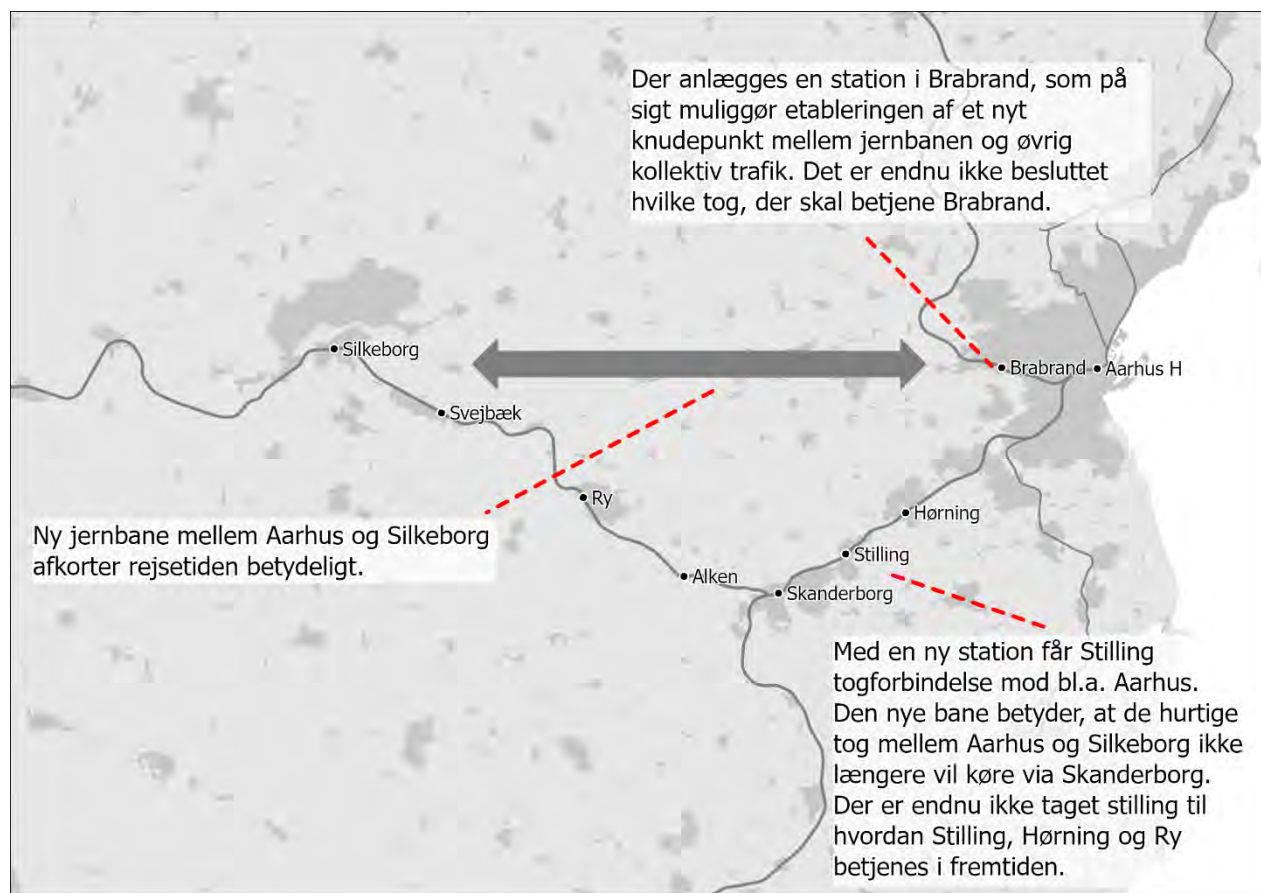
Som nævnt investerer det østrigske selskab ÖBB i nyt materiel, men det gør franske SNCF også med en udvidet flåde af TGV-M til international trafik, ligesom tyske DB har bestilt nye flersystem ICE-tog, der godkendes til at passere flere landegrænser.

Det østrigske jernbaneselskab ÖBB investerer i disse år i helt nyt materiel. Der bliver tale om højklassede Nightjet-sovevogne. ÖBB ekspanderer på en række nattogslinjer rundt i Europa for øjeblikket.

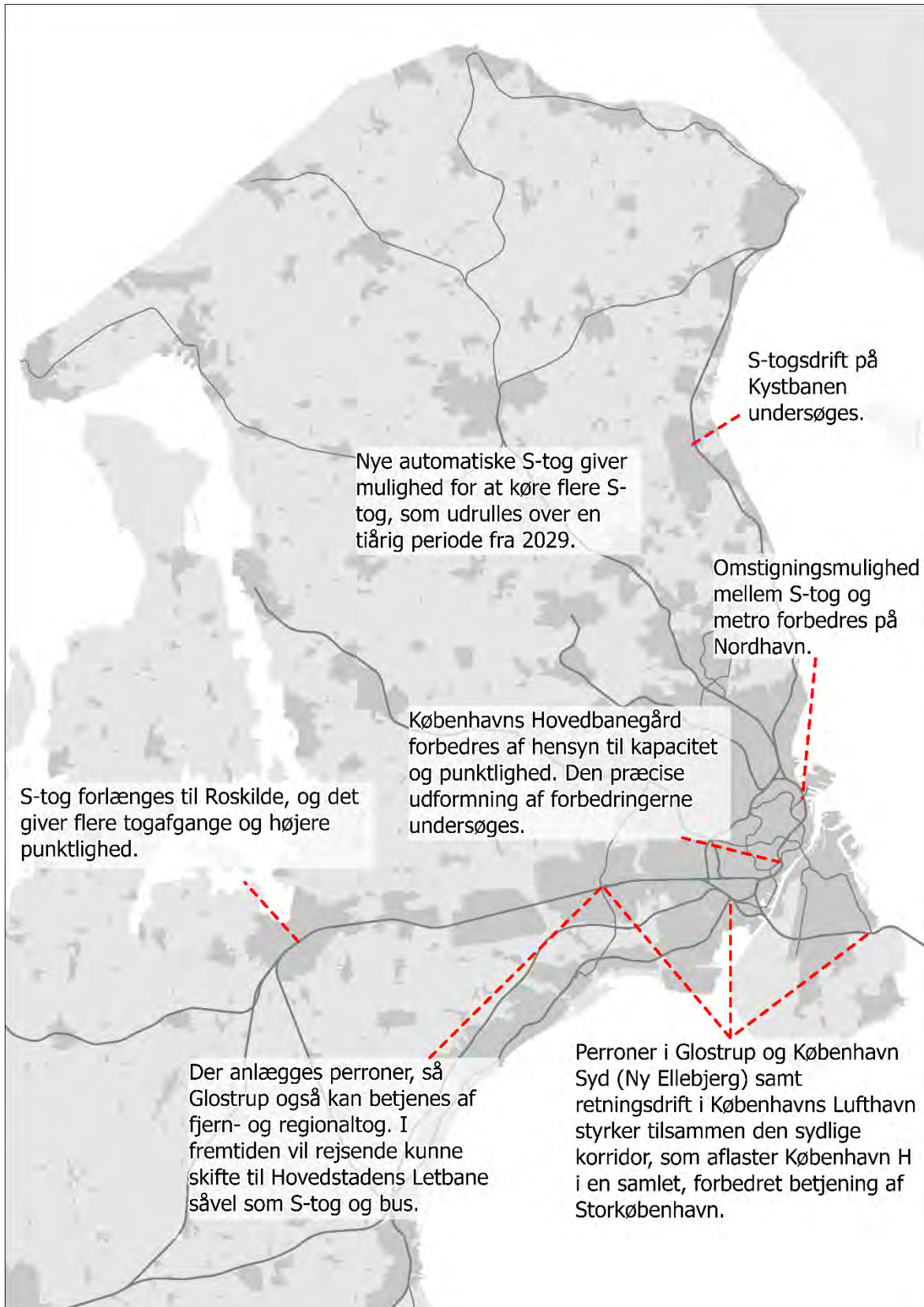
## Anlæg og muligheder frem mod 2040

De besluttede anlæg i Midtjylland og i Hovedstadsområdet frem mod 2040 giver nye betjeningsmuligheder. Den præcise udformning af anlæggene undersøges i øjeblikket. Der er ikke indgået kontrakter om betjening for den statslige trafik.

### Midtjylland



## Hovedstadsområdet



## Passagerudvikling 1996-2022

Toget er ryggraden i den kollektive trafik og er en forudsætning for et effektivt, sammenhængende transportsystem. Investeringer i jernbaneinfrastruktur og togmateriel vil gøre toget stærkere i fremtiden til gavn for mobiliteten.

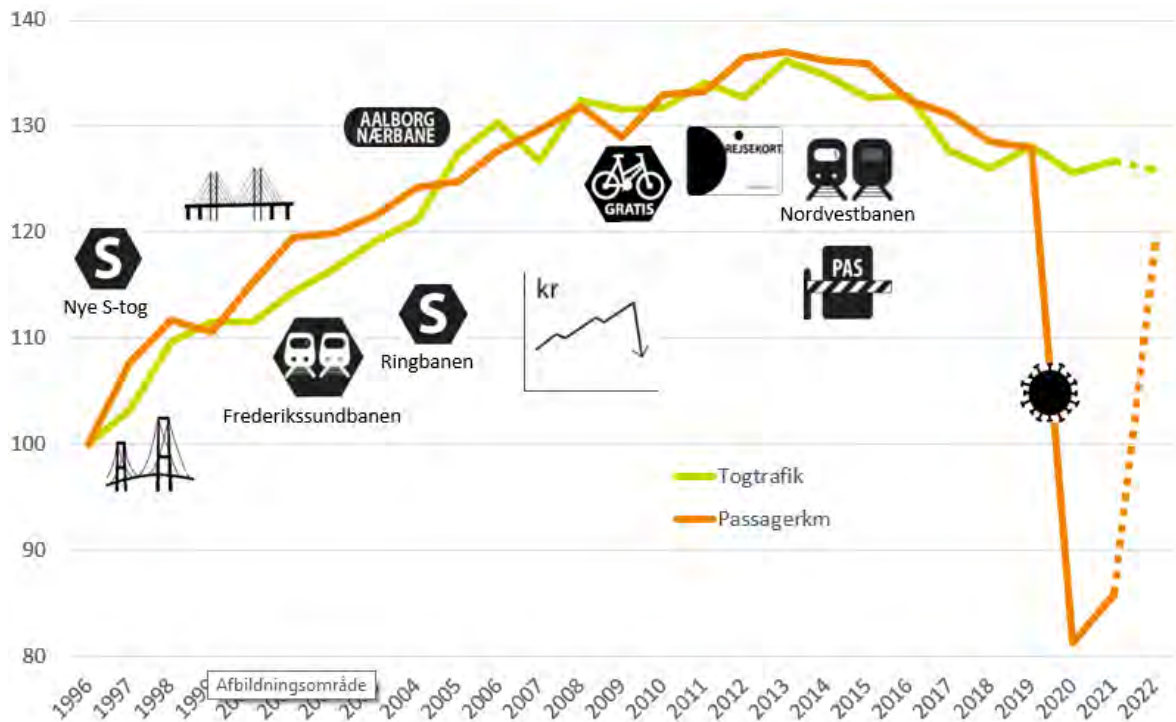
I perioden 1996-2013 voksede togtrafikken på statsbanenettet med 35 pct., jf. figur 22. Væksten er især sket i kølvandet på åbningen af de faste forbindelser over Storebælt og Øresund. Begge gav markante reduktioner i rejsetid.

Figur 22 viser også, at efterspørgslen (antal passagerer) har fulgt med væksten i

udbuddet; transportarbejdet med tog voksede også 35 pct. i perioden 1996-2013.

Øresundsforbindelsen åbnede i 2000, og har naturligvis også bidraget til væksten. Der har desuden været en mindre vækst i regionaltrafikken både øst og vest for Storebælt.

Figur 22. Udvikling i togtrafik og passagerkm for operatører på kontrakt med staten 1996-2022. Året 1996 er sat til indeks 100, og kurverne for togtrafik og passagerkm viser dermed den relative udvikling siden 1996. Tallene for 2022 er foreløbige. Kilde: Danmarks Statistik for årene 1996-2021 og Trafikstyrelsen for året 2022.



Note: Faldet i togtrafikken er helt overvejende udtryk for at trafikken i Nordjylland og Aarhusområdet ikke længere køres som statslig togtrafik, og derfor ikke er registreret som trafik på de statslige baner i Danmarks Statistik. Den køres nu i stedet som regionaltrafik nord for Aalborg og som letbanetrafik Odder-Aarhus-Grenå.

Figur 22 viser desuden, at passagerernes transportarbejde i 2022 stadig ligger på et lavere niveau end årene før pandemien. Der er dog geografiske forskelle; øst-vest trafikken over Storebælt ser ud til at klare sig bedre end den regionale togtrafik både øst og

vest for Storebælt. Det kan hænge sammen med, at mange arbejder mere hjemmefra end før pandemien.

Forud for de to "coronaår" 2020 og 2021 har der været et fald i både togtrafik og

transportarbejde, undtagen over Øresund. Faldet i den statsligt indkøbte togtrafik er helt overvejende udtryk for, at trafikken i Nordjylland og Aarhusområdet ikke længere køres som statslig togtrafik. Den køres nu i stedet som regionaltrafik nord for Aalborg og som letbanetrafik Odder-Aarhus-Grenå.

Bortfaldet af togtrafik kan dog kun forklare en del af faldet i transportarbejdet på statens baner.

Der er flere forklaringer på den negative udvikling i transportarbejdet, bl.a.:

- Udfordringer med punktlighed
- Flere vælger fjernbus frem for tog
- Sporarbejder mv.
- Nedsættelse af registreringsafgifter for biler
- Lavere pris for at køre over Storebælt
- Historisk lave brændstofpriser

Der har i perioden været en stigende andel af de rejsende, der har valgt fjernbus frem for toget. Særligt fordi udbuddet af fjernbusruter har været stigende, samtidig med at billetterne til fjernbusserne har været meget billigere end togbilletterne. Staten yder et tilskud til rabatter for udvalgte kundegrupper på fjernbusruter til og fra yderområder, i 2022 var tilskuddet ca. 2 mio. kr. i alt.

På det seneste er konkurrenceforholdet mellem fjernbus og tog dog udjævnet; det er blevet dyrere at køre med fjernbus, og samtidig er DSB begyndt at tilbyde flere billige billetter.

En del af faldet kan tilskrives de mange sporarbejder og udfordringer med punktligheden. Der har i perioder bl.a. været totalspærringer i både Sønderjylland og på Vestfyn, og der har været mange andre sporarbejder ifm. elektrificering i Jylland og opgradering af banen syd for Ringsted, som er en del af det forberedende arbejde til Femern Bælt-forbindelsen samt arbejde på Kystbanen og Nordvestbanen på Sjælland.

Flere har i perioden valgt bilen i stedet for toget, fordi bilen er blevet relativt billigere med de lave brændstofpriser og reducerede afgifter. Også den sænkede pris over Storebælt spiller ind her.

Faldet i personkilometer vest for Storebælt kan muligvis hænge sammen med, at regionerne Syddanmark, Midtjylland og Nordjylland har haft en relativ stor vækst i bilbestanden.

Tabel 1. Estimeret effekt på jernbanetrafikken som følge af øget konkurrence fra fjernbusser og biler, sporarbejder i perioden 2013-2019 samt den udskudte vækst som følge af signaludfordringer på den nye bane København-Ringsted. Kilde: Trafikstyrelsen.

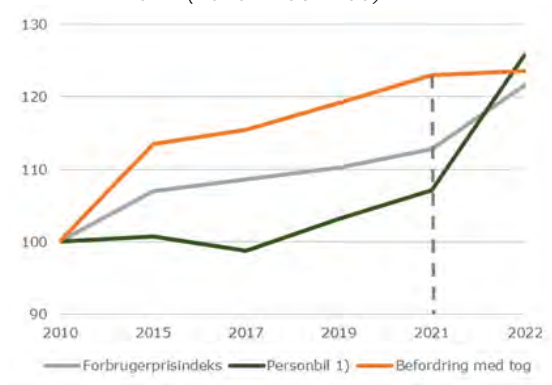
Mistet transportarbejde i toget (mio. personkm)	
Fjernbusser	300-350
Øvrigt herunder sporarbejde	50-100
Konkurrence til biltrafik	<100
<b>I alt</b>	<b>450-550</b>

## Prisudvikling på tog og bil

Danmarks Statistik offentliggør data vedr. forbrugerprisudviklingen for forskellige typer af kollektiv trafik, bilhold mv. Det gør det muligt at følge prisudviklingen på hhv. tog- og bilkørsel.

Af figur 23 fremgår, at prisen på togtransport er steget 23 pct. i perioden fra 2010-2021. Til sammenligning er det generelle forbrugerprisindeks kun steget 13 pct. Altså er prisen på togtransport reelt steget 10 pct. fra 2010 til 2021 for kunderne.

Figur 23. Prisudvikling på togtrafik og bilhold 2010-2022 (2010=index 100)



Kilde Danmark Statistik 1)Skøn: værditab 40 pct, brændstof 40 pct. vedligehold 20 pct.

Forbrugerprisudviklingen fra Danmarks Statistik viser samtidigt, at det er blevet billigere at være bilejer fra 2010-2021. Udgifterne til bilkørsel kan skønsmæssigt beregnes til at være steget ca. 7 pct. fra 2010-2021. Dermed er der tale om et reelt prisfald på ca. 6 pct. for bilkørsel.

Prisudviklingen for hhv. tog og bil er sandsynligvis en del af forklaringen på, at toget har tabt markedsandele til bilen de seneste år.

I 2022 steg priserne på benzin og diesel ekstraordinært med ca. 29 pct., som følge af krigen i Ukraine. Dette er forklaringen på, at prisen på personbil i 2022 er højere end befordring med tog.

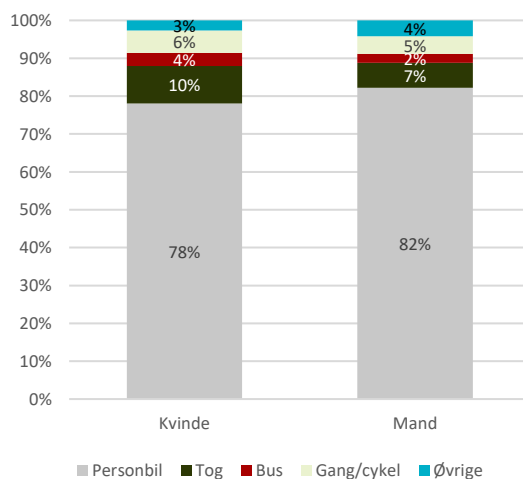
I januar 2023 er prisen på benzin og diesel dog faldet med ca. 20 pct. i forhold til den dyreste måned i 2022.

## Hvem rejser med tog?

Kvinder bruger toget relativt mere end mænd; 10 pct. af kvindernes transport sker med tog, mens det kun er 7 pct. af mændenes transport.

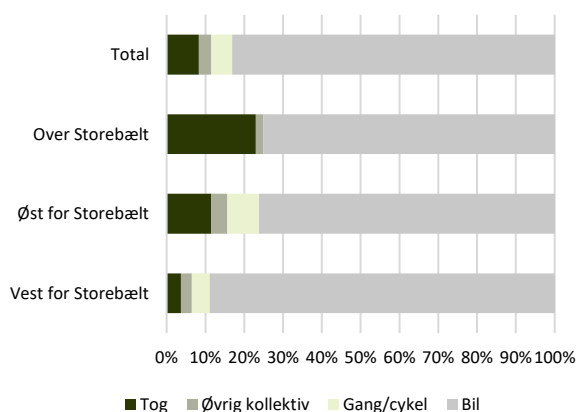
Bus og cykel fylder også mere i kvinders transport end hos mænd. Til gengæld kører mænd mere i bil, jf. figuren.

Figur 24. Mænd og kvinders transport fordelt på transportform (andel af personkm)



Kilde: TU 2010-2019

Figur 25. Fordeling på transportform efter rejsens geografi (andel af ture)



Kilde: TU 2010-2019

Toget står stærkest på de lange rejser i øst-vesttrafikken. 23 pct. af turene over Storebælt foregår med tog.

Øst for Storebælt anvendes toget på 12 pct. af turene, mens det kun er 3 pct. vest for Storebælt, jf. figuren.

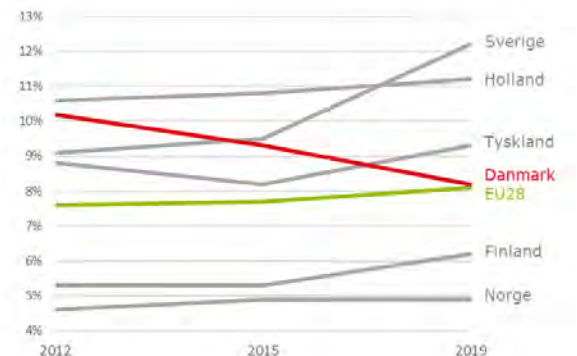
Samtidig med faldet i togtransporten, er transportarbejdet med personbil vokset betydeligt i Danmark. Det betyder, at toget har tabt markedsandele til bilen.

## Udviklingen i nabolandene

I perioden fra 2012-2019 er togtransportens andel af det samlede transportarbejde (personkilometer) vokset fra 7,6 pct. til 8,1 pct. i EU.

De lande, Danmark normalt sammenlignes med, har alle oplevet en positiv udvikling i togets andel af transportarbejdet. Modsat Danmark, som har oplevet et fald fra 10,2 pct. til 8,2 pct. i togets andel af transportarbejdet.

Figur 26. Togtransportens andel i procent af det samlede transportarbejde 2012-2019.



Kilde: Eurostat

Sverige har haft den mest positive udvikling; her er togets markedsandel vokset fra 9,1 pct. til 12,2 pct., og toget har dermed vundet betydelige markedsandele fra bilen.

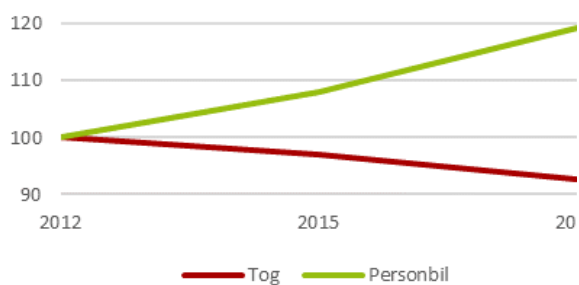
I absolutte tal er transportarbejdet med tog i Danmark faldet med 0,5 mia. personkilometer fra 2012-2019. Danmarks nabolande har alle haft vækst i passagertransporten.

Tabel 2. Udvikling i transportarbejde med tog i udvalgte lande 2012-2019 (mia. personkm)

	2012	2015	2019
Danmark	6,7	6,5	6,2
Tyskland	93,9	91,1	100,3
Finland	4	4,1	4,9
Sverige	11,8	12,7	14,6
Norge	3,1	3,6	3,7

Kilde: Eurostat

Figur 27. Udvikling i transportarbejde med hhv. bil og tog (2012=indeks 100)



EU-Kommissionen har gennem en lang årrække haft politiske ambitioner om at fremme transportarbejdet med kollektiv transport i Europa. Kommissionens mål har været at sikre en større vækst i jernbanetransport end biltransport for dermed at reducere transportsektorens klima og miljøbelastning og samtidig reducere trængslen på motorvejsnettet.

Disse mål har Danmark altså ikke levet op til i det seneste årti.

Kilde: Danmarks statistik





## Passagerprognoser

Togenes passagertal forventes at vokse frem mod 2035. Det er specielt antallet af passagerer over Storebælt, der forventes at vokse mest. Det skal dog bemærkes, at der i perioden fra 2013 til nu har været så stort passagerbortfald, at vi først i 2030 forventes at komme tilbage lidt over niveauet i 2013.

Passagerudviklingen på jernbanen hænger sammen med mange faktorer. Både med den generelle udvikling i samfundet, konkurrencesituationen til andre transportmidler, købekraften mv., og med de politiske beslutninger der har direkte indflydelse på jernbanen, som takstniveau, betjeningsomfang mv.

Særligt kan forbedringer af togbetjeningen ofte aflæses i passagertallet. Forbedret togbetjening bliver mulig i kølvandet på en række store forbedringer af infrastrukturen som:

- Femern Bælt-forbindelsen
- Ny Vestfynbane
- Fuld effekt af ny bane mellem København og Ringsted
- Kapacitetsudvidelse og hastighedsopgradering ved Ringsted
- Opgradering af strækningen Ringsted-Odense
- Ny bane mellem Aarhus og Silkeborg

Udbygningsprojekter som f.eks. den nye Vestfynbane muliggør både kortere rejsetid, men gør det også muligt at udvide togtrafikken på tværs af landet markant. Frekvensudvidelser forventes at generere ekstra togpassagerer.

Passagerprognosen ligger udover den periode, der er indgået trafikkontrakter for.

Passagerprognosen for fjern- og regionaltogetrafikken består derfor af en fremskrivning af den nuværende trafik frem mod 2035 med de rejsetidsbesparelser, som forbedringerne i infrastrukturen muliggør. Der er ikke medtaget mulige produktionsudvidelser og frekvensforbedringer, idet prognoserne alene baserer sig på besluttede og finansierede projekter og tiltag.

For S-togtrafikken forholder det sig anderledes. Der er besluttet en udvidelse af S-togsdriften, da S-tog i de kommende år omlægges til et fuldautomatiseret, førerløst transportsystem, hvilket gør det muligt at udvide passagertrafikken med kun en marginal forøgelse af driftsudgifterne. Desuden bliver S-tog forlænget fra Høje Taastrup til Roskilde. Derfor indgår en udvidelse af S-togtrafikken i passagerprognosen.

I køreplanen for 2030 og 2035 regnes med, at der kører 32 tog (30 tog i dag) på det centrale snit af S-banen gennem Boulevardtunnelen og trafikken er udvidet fra Ballerup til Carlsberg Station og fra Hundige til København H (kilde: DSB).

Figur 28. S-banen står overfor en opgradering. Foto: DSB.



## Pandemi-effekten

Corona-pandemien har påvirket den kollektive trafik betydeligt, og indskrænkningen af mobiliteten i samfundet førte et dyk med sig på 60 pct. i antallet af rejsende med kollektiv trafik.

Antallet af togpassagerer er på vej tilbage til 2019-niveauet – i hvert fald for øst-vest trafikken og trafikken i øst. Antallet af påstigere på statsbanestationerne i oktober 2022 lå 2 pct. under niveauet i 2019.

Men der er forskelle i udviklingen i antallet af passagerer, hvis trafikken opdeles på geografien. Tabel 3 viser transportarbejdet for den landsdækkende togtrafik og S-tog i 2. og 3. kvartal for årene 2017-2019 (før nedlukning af samfundet) og 2022 (efter åbning af samfundet).

Tabel 3. Transportarbejde for landsdækkende togtrafik og S-tog i 2. og 3. kvartal for årene 2017-2019 og 2022.

Mio. personkm.	2. og 3. kvartal			
	2017	2018	2019	2022
Øst for Storebælt	734	743	706	660
Vest for Storebælt	566	510	526	482
Øst-vest	901	842	811	956
S-tog	628	638	631	617
I alt	2.829	2.733	2.674	2.715

I tabel 4 er vist forskellen mellem transportarbejdet for 2. og 3. kvartal 2022 og 2. og 3. kvartal 2019.

Som det fremgår af tabel 4, er rejserne over Storebælt, øst-vest trafikken, ikke alene på 2019-niveau, men over 2019-niveauet. Dog var strækningen København-Odense omfattet af sporarbejde i 2019. Det er derfor ikke helt retvisende at sammenligne 2022 med 2019, da 2019-passagertal er påvirket af nævnte sporarbejde.

Tabel 4. Forskel i transportarbejdet mellem 2. og 3. kvartal 2019, før pandemi, og 2. og 3. kvartal 2022.

Relativ forskel 2022 ift. 2019	
Øst for Storebælt	-7%
Vest for Storebælt	-8%
Øst-vest	18%
S-tog	-2%
I alt	2%

Ifølge tabel 3 er passagertransporten over Storebælt også over både 2017- og 2018-niveauet.

Hvis vi kigger på togtrafikken øst for Storebælt, så er transportarbejdet i 2. og 3. kvartal 2022 7 pct. under niveauet i 2019. Hvis den nuværende udvikling fortsætter, og vi undgår yderligere nedlukninger – det være sig pandemi eller andre påvirkninger – er det muligt, at passagerantallet øst for Storebælt vil nå op på 2019-niveau i løbet af 2023. Men det skal også bemærkes at flere er begyndt at arbejde hjemmefra enkelte dage om ugen og det påvirker også transportarbejdet. Det er især de lidt længere regionaltogetsrejser, der påvirkes af muligheden for at arbejde hjemmefra.

Det samme billede tegner sig også for togtrafikken vest for Storebælt. Her er transportarbejdet i 2. og 3. kvartal 2022 8 pct. under niveauet i 2019.

For S-togstrafikken er transportarbejdet i 2. og 3. kvartal 2022 2 pct. under niveauet i 2019. Det er ikke sikkert at S-togene kommer tilbage på 2019-niveau, da GMM-beregninger forventer en fortsat overflytning af passagerer til Metrocityringen, som åbnede i vinteren 2019, samt udvidelserne af metroen mod Nordhavn og Sydhavn.

## Forudsætninger for passagerprognosen

På basis af ovenstående kan det forventes at den samlede transport på den statslige jernbane i Danmark er tilbage på 2019-niveau i 2023. Det er dog øst-vest trafikken, der **sandsynligvis vil "redde" det samlede** transportarbejde, da der, som vist, i særlig grad er udfordringer med at få passagererne tilbage øst og vest for Storebælt.

Udfordringerne øst og vest for Storebælt hænger sandsynligvis sammen med, at bilejerskabet øgedes i løbet af pandemien i kombination med, at togtrafikken ikke i samme grad kan konkurrere med bilen især vest for Storebælt (der er mere trængsel på vejene øst for Storebælt). Og der er også flere, som har lidt længere til deres arbejde, der er begyndt at tage hjemmearbejdsdage.

Ovenstående er i overensstemmelse med de beregningsforudsætninger, der ligger bag prognoseberegningerne i den grønne mobilitetsmodel (GMM). Således forudser GMM størst vækst i øst-vest trafikken, mindre vækst øst for Storebælt og ingen yderligere vækst vest for Storebælt, udover tilbage til 2019-niveauet, frem mod 2025.

Spørgsmålet er dog stadig, om jernbanen bliver påvirket af en lidt længere bølge med

nedgang i passagertallene. Det er ikke let at vurdere, i hvilken retning passagertallene vil bevæge sig. For ikke alene har pandemien påvirket samfundet, men samtidig er der udbruddet af krigen i Ukraine, energikrisen, inflationsudvikling mm. De store økonomiske svingninger kan påvirke jernbanen på sigt.

Passagerprognosen er udarbejdet med udgangspunkt i GMM og afspejler de officielle demografiske og økonomiske fremskrivninger. Prognosen tager ikke hensyn til de evt. økonomiske svingninger og eventuel længerevarende økonomisk krise.

Specielt er det vigtigt at bemærke forudsætningerne for taksterne i den kollektive trafik. I GMM forudsættes, at de lange rejser over Storebælt ikke udvikler sig i reale priser, men følger udviklingen i nettoprisindekset. Dette hænger sammen med, at der er flere billigere togbilletter (bl.a. orangebilletter), der udbydes specielt for de lange rejser. Det har bl.a. påvirket togets konkurrence i forhold til fjernbusser.

For de andre rejser er det i GMM antaget, at takstloftet udnyttes fuldt ud, så det bliver dyrere at benytte den kollektive trafik. Med de svingende brændstofpriser og evt. økonomisk krise kan takstloftet også påvirkes fremover.

Kort sagt vil ændrede forudsætninger i de kollektive takster påvirke passagerprognosen.

## Prognose når de store projekter åbner

Togtrafikken har været udfordret de seneste 10 år. Især har togtrafikken over Storebælt været udfordret med faldende passagertal. Perioden har været præget af mange sporarbejder, øget konkurrence fra fjernbusser, nedsættelse af registreringsafgifter for biler og lave brændstofpriser. Det er også blevet billigere at køre med bil over Storebælt.

Der er igangsat en del tiltag, som på sigt forventes at øge antallet af togpassagerer. Historisk set har der været stor sammenhæng mellem investeringer på jernbanen og passagervæksten.

Derfor, når de store projekter, som signalprogrammet, elektrificeringen, den nye bane over Vestfyn, hastighedsopgraderingen mellem Ringsted og Odense i kombination med en fuldt funktionel bane mellem København og Ringsted samt kapacitetsudvidelsen ved Ringsted ibrugtages, forventes det også at afspejles positivt i stigende togpassagertal.

Hertil kommer beslutningen om, at DSB indkøber nye elektriske tog.

Tabellerne nedenfor viser den forventede udvikling i antallet af rejser og den forventede udvikling i transportarbejde på de statslige baner fra 2019 og frem til 2035.

Tabel 5. Udvikling i årligt antal rejser ift. 2019.

Antal rejser (mio.)	Vækst ift. 2019						
	2019	2025	2030	2035	2025	2030	2035
Øst for Storebælt	41,4	43,3	46,2	44,1	5%	12%	7%
Vest for Storebælt	19,3	19,2	19,2	20,1	0%	0%	4%
Øst-vest	7,8	8,5	9,1	10,1	8%	16%	29%
S-tog	111,9	100,2	99,1	113,9	-10%	-11%	2%
Over Øresund	12,8	13,9	13,9	14,5	9%	9%	13%
Øvrig international	0,8	0,9	1,8	1,9	21%	134%	143%
I alt	184,7	175,9	176,8	189,3	-5%	-4%	2%

Øst-vest indeholder kun interne rejser i Danmark, og ikke rejser med start eller slut i udlandet. Disse rejser findes i segmentet Øvrig international.

Note: Det bemærkes, at for kombinerede rejser, der indeholder S-tog og Øresund, indgår hver rejse i flere segmenter i tabellen. Derfor er linjen 'I alt' ikke lig med summen af segmenterne. F.eks. vil en rejse fra Lyngby til Odense tælle med både som en S-togsrejse (Lyngby-Kbh), og en rejse over Storebælt i segmentet øst-vest (Kbh-Odense).

Tabel 6. Udvikling i årligt transportarbejde på de statslige baner ift. 2019.

Mio. personkm	2019	2025	2030	2035	Vækst ift. 2019		
					2025	2030	2035
Øst for Storebælt	1.430	1.527	1.628	1.578	7%	14%	10%
Vest for Storebælt	1.060	1.059	1.074	1.122	0%	1%	6%
Øst-vest	1.690	1.877	2.020	2.245	11%	20%	33%
S-tog	1.300	1.210	1.172	1.436	-7%	-10%	10%
Over Øresund	320	348	350	364	9%	10%	14%
Øvrig international	110	133	272	283	21%	148%	157%
I alt	5.910	6.153	6.518	7.028	4%	10%	19%

Øst-vest indeholder kun interne rejser i Danmark, og ikke rejser med start eller slut i udlandet. Disse rejser findes i segmentet Øvrig international.

Som det fremgår af tabellerne, forventes en marginal forøgelse på ca. 2 pct. i antallet af rejser på de statslige baner fra 2019 til 2035. I samme periode forventes en vækst på ca. 18 pct. i transportarbejdet. Dvs. den gennemsnitlige rejse længde forventes at blive længere i 2035 end i 2019 og der vil være flere rejser på tværs af segmenterne.

Den lille stigning i antallet af rejser hænger også sammen med, at det forventes, ifølge GMM, at en del af S-togsrejserne flytter over til metroen. Og S-togsrejser udgør størstedelen af alle rejser på de statslige baner.

Som nævnt er prognosen udarbejdet med udgangspunkt i et fastholdt trafikomfang fra 2025 og til 2035. Yderligere udvidelser af togtrafikken vil også medføre højere passagertal.

**Øst-vest (rejser over Storebælt)**  
Rejser over Storebælt forventes at vokse mest i perioden 2019 til 2035. Som vist før er det disse rejser, der er vokset mest efter pandemien.

Dette hænger sammen med, at de lange togrejser over Storebælt har været i hård konkurrence med fjernbusser i perioden 2013-2019. En del af fjernbuspassagererne er dog vendt tilbage til toget, fordi konkurrenceforholdet mellem fjernbus og tog er udjævnet. Det er blevet dyrere at køre med fjernbusser, da der er sket en normalisering af prisniveauet. Samtidig er DSB begyndt at tilbyde flere orange billetter, der gør det muligt at rejse billigere med toget.

Oven i det er vi begyndt at se effekten af en ny bane København-Ringsted. Den fulde effekt forventes realiseret fra 2023. Det er forventningen, at den nye bane vil slå igennem med opadgående passagertal.

Efter 2025 sker der yderligere reduktioner i rejsetiden på de lange rejser over Storebælt. Det er den højere hastighed mellem Ringsted og Odense, kapacitetsforbedringen og hastighedsopgraderingen ved Ringsted sammen med den nye bane over Vestfyn, der vil gøre det muligt at rejse hurtigere på tværs af landet. Alt dette sker til gavn især for de rejsende over Storebælt, og derfor forventes en vækst i antallet af passagerer.

Transportarbejdet forventes i 2030 at være 20 pct. over 2019-niveauet men stadigvæk på niveau med 2010, hvor transportarbejdet var på ca. 2.000 mio. personkm. Med andre ord forventes det, at vi i 2030 er tilbage på 2010-niveau i transportarbejdet over Storebælt, hvis der ikke realiseres yderligere trafikudvidelser i øst-vest trafikken.

**Øst for Storebælt**  
Der forventes også passagervækst i regionaltogtrafikken øst for Storebælt.

Frem mod 2030 forventes en vækst på ca. 14 pct. i transportarbejdet ift. 2019 niveauet. Forbedringer som følge af den nye bane København-Ringsted (hurtigere rejsetid mellem Næstved og København) og oprettelse af den sydlige jernbanekorridor bidrager til langt størstedelen af væksten i den sjællandske regionaltrafik.

Hastighedsopgraderingen Ringsted-Odense bidrager også til væksten i regionaltrafikken øst for Storebælt. Det samme gør opgraderingerne af banen til Nykøbing F og den nye Storstrømsbro.

Mellem 2030 og 2035 forventes passagertallet med regionaltog øst for Storebælt at falde. Dette sker primært på grund af udvidelsen af S-banen mod Roskilde. Dermed vil S-toget overtage en del af regionaltogspassagererne.

### Vest for Storebælt

Regionaltogstrafik vest for Storebælt forventes ikke at vokse frem mod 2030 ift. 2019 (en marginal vækst på ca. 1 pct. i transportarbejdet).

Som indikeret, er det regionaltrafikken vest for Storebælt, der er længst fra 2019-niveauet og der er i beregningerne forudsat begrænsede forbedringer af togbetjeningen. GMM-beregningerne kommer således frem til en prognose, hvor passagertallene er tilbage på 2019-niveau frem mod 2025 med efterfølgende stagnering frem mod 2030.

Frem mod 2035 forventes dog en vækst på ca. 6 pct. i transportarbejdet. Væksten realiseres hovedsageligt som en følge af anlæggelsen af den nye bane mellem Aarhus og Silkeborg, der gør det hurtigere at rejse i denne korridor.

### S-tog

Passagertallene på S-banen forventes, ifølge GMM, at falde både frem mod 2025 og 2030 når der sammenlignes med 2019, hvorefter passagertallene forventes at stige i takt med den forbedrede betjening af S-banen, der følger med udrulningen af de automatiske S-tog.

Det er forventningen, at Metrocityringen sammen med den nye metro til Sydhavnen ændrer rejsemønstret markant, så en del af S-togpassagererne på de kortere rejser, flytter over til metroen.

Regionaltogstrafikken på Sjælland bliver også forbedret i form af den sydlige jernbanekorridor og København-Ringsted banen. Dermed forventes yderligere overflytning fra S-toget, nu til regionaltogets trafikken. Bl.a. er der en del af S-togsrejserne, der forventes at blive foretaget i regionaltoget København-Køge-Næstved i stedet for med S-toget på Køgebugt-banen.

Indførelsen af en ny generation af førerløse S-tog, hastighedsopgraderinger på S-banen, og udvidelse af S-togtrafikken sammen med forlængelse af S-banen til Roskilde forventes at generere en vækst i transportarbejdet på ca. 10 pct. i 2035 jævnført med 2019-niveauet.

Det bemærkes, at der beregningsmæssigt er forudsat fuld effekt af hastighedsopgraderingerne og de automatiske S-tog i 2035. Reelt er det formentlig først hen mod 2040, at hele den forventede vækst på S-banen er realiseret.

### Over Øresund

Transportarbejdet over Øresund er beregnet med et togudbud fastholdt på nuværende niveau. Med dette udgangspunkt beregner GMM en stigning på 14 pct. svarende til 1,7 mio. flere Øresundsrejser set over perioden 2019-2035. På den ene side er det især Københavns Lufthavn, der trækker denne udvikling frem, men på den anden side har grænse- og ID-kontrol i udgangspunktet lagt en vis barriere på de seneste års trafikudvikling over Øresund.

#### POTENTIALET I ØRESUNDSTRAFIK

Sammen med de svenske myndigheder har der været gennemført analyser af den fremtidige trafik over Øresund. For en 15 års-periode blev fremlagt et bud på passagervækst på 35 pct., men dette var før pandemiens udbrud.

I de forsigtige antagelser, der indgår i den aktuelle beregning af en vækst på 14 pct. frem mod 2035, har GMM ikke inkluderet effekten af den faste Femern Bælt-forbindelse (beregner ikke transitrejser). Der er heller ikke indlagt en **gradvis udvidelse af bl.a. SJ's X2000-tog**, muligheden for at andre operatører ønsker at køre til København, herunder nattog, eller et svensk ønske om at køre flere Øresundstog i den regionale trafik.

Effekten af udbygningen af det svenske stambanenet fra 2 til 4 spor er som sådan ikke omfattet af beregningen.

Migrationen på tværs af Øresund er mindsket over tid, men arbejdskraftbehovet i Københavnsområdet er fortsat stort og voksende. Flere Øresundstog på udbyggede strækninger skaber grundlag for vækst i regionale ture. Flere svenske fjerntog i de kommende år, Femern Bælt åbningen samt Københavns Lufthavns udvikling vil trække togmarkedet frem.

Vurderes disse mulige effekter samlet, indikeres et potentiale på 1 til 1½ mio. passagerer, som udgør et bidrag udover de i GMM beregnede effekter frem mod 2035.

Der er således tale om en noget afdæmpet og forsigtig beregning af trafikvæksten med det fastholdte udbud af trafikken mellem Sverige og Danmark.

Under pandemien er der set en nedgang på 7 pct. i pendlingstrafikken. Demografi og arbejdsmarked kan ikke forklare hele tilbagegangen, så dette kan mere være et spørgsmål

om grænsehindringer mm. Udvikling i andre turformål (end pendling) vokser dog, så Skånetrafikken melder, at Øresundstogene nu tilnærmelsesvist ligger på 2019-niveau.

#### International trafik

Den største relative vækst ift. 2019 forventes i den internationale trafik, hvor det forventes, at transportarbejdet mere end fordobles frem mod 2035.

Det er dog vigtigt at notere sig, at den internationale trafik i 2019 var på et historisk lavt niveau. F.eks. var transportarbejdet i 2008 på ca. 224 mio. personkm, hvor der i prognosen forventes et transportarbejde på ca. 283 mio. personkm i 2035 (26 pct. højere end 2008-niveauet).

Det er det største igangværende danske infrastrukturprojekt, Femern Bælt-forbindelsen med tilhørende landanlæg, der selvfølgelig forventes at skabe vækst i den internationale trafik.

Hertil kommer, at en stor del af projekterne i Infrastrukturplan 2035 indirekte skaber bedre rammer for international trafik.

Prognosen er udarbejdet med en fastholdt trafikbetjening. Men når vi ser fremad, vil Europa med stor sandsynlighed vokse mere sammen, og trafikstrømmene vil følge efter. Derfor er der også noget der tyder på, at vi vil se en relativt større vækst på internationale transporter sammenlignet med nationale transporter.

Med åbning af Femern Bælt-forbindelsen efter 2029 må der forventes væsentlig vækst i den internationale passagertrafik mellem Tyskland og Skandinavien. Prognosen omfatter den trafik, der udbydes af den danske stat på PSO-vilkår.

Det er ikke usandsynligt, at der kan realiseres en endnu højere vækst, afhængigt af trafikomfanget. Denne vækst vil dog i væsentligt omfang blive genereret i kommercielt udbudte tog, herunder internationale tog i regi af eksempelvis SJ og DB, hvorfor de ikke indgår i Trafikstyrelsens prognose.

#### ET MULIGT POTENTIALE FRA 2030 OG FREMAD

Beregningerne for den kommende trafik over Femern Bælt baserer sig som udgangspunkt på en køreplan med en relativ lille trafikering, sammenlignet med hvor mange tog, der passerer Storebælt og Øresund.

På Storebælt og Øresund opnår jernbanen en markedsandel på omtrent 30 pct. henholdsvis 39 pct. i forhold til biltrafikken. Da kyst-til-kyst forbindelsen suppleres med opgraderede baner på både tysk og dansk side, vil togene til og fra Tyskland rejsetidsmæssigt blive ganske konkurrencedygtige.

Driftsoplægget, der er indlagt i trafikmodellen, giver i sig selv en markedsandel på under 15 pct. for jernbanen over Femern Bælt.

Alt andet lige vil jernbanen med de gode tekniske standarder, der kommer til at gælde for den samlede strækning København-Hamborg, have mulighed for at udnytte et større potentiale og øge sin markedsandel i retning af 20-25 pct., også fordi toget vil komme til at stå langt stærkere i forhold til en række flydestinationer. Rejsetidsbesparelserne i Femern Bælt-korridoren bliver markant større end hvad vi så på Storebælt og på Øresund.

Vil togoperatørerne udnytte de kommercielle muligheder, synes der i sammenligning med europæiske erfaringer for internationale togs markedsandele at være basis for at udbygge toglinjerne, så der skabes direkte forbindelse til destinationer både syd for Hamborg og fra Sverige.

Hvis dette gøres på en for passagererne attraktiv måde, kan der være tale om et potentiale på ½ til 1 mio. rejser, der kommer ud over det af modellen prognosticerede.

## Lokal kollektiv trafik

Toget er ryggraden i den kollektive trafik og en del af et omfattende net af kollektiv trafik. Trafikselskaberne arbejder alle med mobilitetsplaner, som skal gøre det lettere for de rejsende at kombinere transportmidler.

### Toget står ikke alene

Tog og busser udgør et sammenhængende net og anvendes ofte i kombination.

På 10 pct. af alle kollektive ture anvendes både bus og tog. 38 pct. er **"rene" togture**, hvor man kommer til og fra til fods, på cykel eller i bil. Hovedparten af de kollektive ture er **"rene" busture, som udgør 52 pct.** Langt de fleste går både til og fra busstoppestedet.

Figur 29. Aalborg



Typisk anvendes bussen kun i den ene ende af togrejsen. De fleste vælger at gå eller cykle fra bopælen til stationen, bl.a. fordi det er mere besværligt og tidskrævende at koordinere bus og tog i begge ender af togrejsen. De mange kombinationsrejser understreger vigtigheden af et sammenhængende kollektivt net.

### Trafikselskabernes mobilitetsplaner

Trafikselskaberne arbejder med mobilitetsplaner og mobilitetsstrategier, som fokuserer på, at de rejsende skal kunne kombinere transportformerne for at kunne komme hurtigere frem og frem til flere steder. Rejseplanen.dk nævnes som en central del af muligheden for at skabe sammenhæng mellem busser, tog, flexkørsel, privat samkørsel, bycykler, taxa mv.

Et gennemgående fokus er arbejdet med skiftstederne – knudepunkter, mobilitetspunkter mv., hvor der skal være god trafikinformation, gode ventefaciliteter og gode muligheder for at rejse videre med det transportmiddel, der passer bedst til ens behov.

Der arbejdes også med forskellige former for hovednet, hvor der er timebetjening, og som ligger fast i flere år, så der kan planlægges øvrig kollektiv trafik op imod det.

I de større byer er der fokus på at få bynettet til at være så sammenhængende og højfrekvent som muligt.

I landområderne er indsatsområdet at gøre den kollektive trafik relevant, uden at køre med store, tomme busser. Der arbejdes med målrettet betjening på flere områder samtidig, både med mere fleksibel individuel transport frem til et større skiftested, og hvor også aftaler med større firmaer og uddannelsessteder om shuttlebusser morgen og eftermiddag indgår.

Trafikselskabernes arbejde inkluderer også målsætninger om emissionsfri busser mv.

### Udbygning af lokal kollektiv trafik

#### Hovedstadens Letbane

Region Hovedstaden og 11 kommuner i hovedstadsområdet står bag byggeriet af en letbane i Ring 3, fra DTU ved Lyngby til Ishøj. Letbanen står færdig i 2025, og bliver ca. 28 km lang.

Der bliver omstigning til S-tog fra seks stationer undervejs: Lyngby, Buddinge, Herlev, Glostrup, Vallensbæk og Ishøj.

#### BRT i hovedstadsområdet

Med Aftale om en Infrastrukturplan 2035 er der afsat midler til to BRT-linjer: en på Ring 4 mellem Ishøj og Lyngby, hvor 400S kører i dag, og en mellem Avedøre Holme og Gladsaxe Trafikplads, hvor 200S kører i dag.

### Metro i København

I 2024 åbner Københavns metro en ny strækning til Sydhavnen.

Der er i efteråret 2022 idéfasehøring af en ny linje, M5, som kan betjene Refshaleøen og det kommende byudviklingsområde på Lynetteholmen.

### Aarhus Letbane

I Samspil 2030 præsenterer Letbanesamarbejdet en vision om en 'fingerplan' i Østjylland, der binder Aarhus-området sammen med et samlet transportsystem.

Figur 30. Aarhus Letbane



I øjeblikket undersøges etape 2 til Hinnerup og til Brabrand, enten som letbane eller som busløsnings. Desuden undersøges en BRT-linje på Ringvejen i Aarhus, og der undersøges en BRT-linje gennem Randers.

### Plusbus i Aalborg

I 2023 åbner en ny BRT-rute i Aalborg, i eget trace der løber fra øst til vest fra Væddeløbsbanen gennem midtbyen til Nyt Aalborg Universitetshospital.

Figur 31. Visualisering af Plusbus i Jyllandsgade



Kilde: plusbus.dk, presse

### Odense Letbane

Odense Letbane åbnede 28. maj 2022. Der kører en 14,5 km lang strækning mellem Tarup Center, Bolbro gennem midtbyen og videre til SDU og nyt OUH, med endestation

på Hjallesø, hvor der er forbindelse til Svendborgbanen.

Figur 32. Odense Letbane



Der er undersøgt en etape 2, som består af to forgreninger fra letbanen, en fra Vesterbro til Odense Zoo og en fra Ørbækvej gennem Vollsrose til Seden. Med Aftale om en Infrastrukturplan 2035 er der afsat midler til etape 2 fra centrum til Seden.

## Puljer og øvrige initiativer

Med Aftale om Infrastrukturplan 2035 er der afsat midler til forskellige indsatser i den kollektive trafik. Her fremhæves de, der er særligt relevante for jernbanen.

Som nævnt er der afsat 275 mio. kr. til et statsligt tilskud til ladeinfrastruktur på privatbanerne med henblik på at fremme en grøn omstilling og en CO<sub>2</sub>-neutral jernbanedrift.

Der er derudover afsat midler til et sommerrejsepas (8 dages fri rejse for et engangsbeløb), som løber fra 2022-2024, og midler til hurtigere udvikling af en MaaS-app (mobility as a service app).

Der er også afsat en ramme til højklasset kollektiv transport f.eks. til nye BRT- eller letbaneprojekter.

Infrastrukturplanen indeholder også puljer til stationer:

- Pulje til mere trygge og attraktive stationer
- Pulje til øget tilgængelighed på stationer
- Pulje til sikkerhed i perronovergange



## Afsluttende bemærkninger

Med Trafikplan for den statslige jernbane håber Trafikstyrelsen at bidrage til dialog på tværs af sektoren

Der er mange bolde i luften i disse år, jernbanen ombygges og der bygges nyt. Der bygges metro, letbaner og BRT-løsninger i de større byer, og hele perioden frem til 2030 vil være præget af de mange store anlæg på banen. Det giver også udfordringer i planlægningen af den øvrige kollektive trafik, og samarbejdet på tværs af sektoren er derfor særligt afgørende i disse år.

Der skal i den kommende tid træffes en lang række politiske beslutninger. Batteritog er et godt eksempel på et større anlæg, der skal udrulles på såvel de statslige og de lokale baner, og hvor der er behov for tæt samarbejde og vidensudveksling.

Der skal også træffes politiske beslutninger om betjeningen: hvordan jernbanen skal

bruges efter 2030, når alle de store anlæg er ibrugtaget? Skal trafikken udvides og hvor meget? Hvad skal der ske på de eksisterende baner, når de nye baner ibrugtages? Idet en stadig større del af regionaltrafikken køres af privatbanerne på de statslige strækninger, er der også her et stort behov for koordination af trafik købet fra hhv. staten og regionernes side.

Med udgangspunkt i dette øjebliksbillede og overblik over de politiske beslutninger for den statslige jernbane indtil nu, er det Trafikstyrelsens ønske at bidrage til en dialog på tværs af sektoren og at indsamle bidrag til de politiske drøftelser de næste år.

Vi håber derfor, at alle vil deltage i høringen, både med høringssvar og med deltagelse i det kommende høringssamfund.

Figur 33. Snekkersten station



## Bilag 1: Passagerprognoser på stationer

Beregning af antal passagerer i 2025, 2030 og 2035. Baseret på minimumsbetjening, uden væsentlige udvidelser i trafikken.

Tallene dækker over rejser, der bliver foretaget på de statslige jernbanestrækninger, hvilket ekskluderer rejser som alene er foretaget i metro eller på ikke-statslige jernbaner. Dvs. en rejse, der starter på metro, privatbane, letbane eller bus bliver først talt ved skift til fjern- eller regional- eller S-tog. Omstignere mellem forskellige toglinjer på de statslige jernbanestrækninger er ikke med i

opgørelsen af afrejser og ankomster. Der er regnet på en minimumsbetjening, som består af betjening af de nye anlæg, men uden væsentlige udvidelser i trafikken. Beregningerne danner på den måde en basissituation, som kan give mulighed for at beregne effekterne af evt. udvidelser af trafikken.

Afrejser og ankomster	Hverdag				År			
	2019	2025	2030	2035	2019	2025	2030	2035
Albertslund	11.000	10.900	10.300	12.300	3.150.000	3.121.000	2.955.000	3.531.000
Alken	200	200	200	200	48.000	48.000	55.000	68.000
Allerød	8.000	8.100	8.100	8.200	2.323.000	2.369.000	2.362.000	2.383.000
Arden	300	300	300	300	107.000	101.000	101.000	101.000
Aulum	300	300	300	300	94.000	90.000	87.000	89.000
Avedøre	4.500	4.600	4.700	4.800	1.258.000	1.284.000	1.312.000	1.352.000
Bagsværd	6.200	6.600	6.400	6.900	1.780.000	1.874.000	1.833.000	1.980.000
Ballerup	12.300	12.400	12.100	12.400	3.483.000	3.508.000	3.439.000	3.513.000
Bedsted Thy	100	100	<100	<100	37.000	34.000	31.000	31.000
Bernstorffsvej	2.800	2.800	2.700	2.500	780.000	797.000	747.000	693.000
Birk Centerpark	200	200	100	200	50.000	48.000	40.000	53.000
Birkerød	8.000	8.000	8.000	8.300	2.336.000	2.334.000	2.321.000	2.402.000
Bispebjerg	6.600	3.100	3.300	3.300	1.835.000	872.000	925.000	925.000
Bjerringbro	800	700	700	700	239.000	229.000	217.000	227.000
Bording	200	200	200	200	61.000	57.000	56.000	68.000
Borris	<100	<100	<100	<100	25.000	22.000	20.000	20.000
Borup	1.900	1.800	1.800	1.800	584.000	597.000	562.000	562.000
Brabrand	-	-	-	900	-	-	-	303.000
Bramming	1.800	1.800	1.800	1.800	564.000	574.000	551.000	548.000
Brande	600	500	500	500	187.000	172.000	164.000	164.000
Bred	<100	<100	<100	<100	20.000	17.000	7.000	7.000
Bredebro	300	200	200	200	79.000	75.000	77.000	77.000
Brejning	300	300	300	300	108.000	109.000	91.000	92.000
Brøndby Strand	4.500	4.500	4.400	5.400	1.239.000	1.235.000	1.233.000	1.490.000
Brøndbyøster	5.800	5.900	5.600	6.100	1.665.000	1.688.000	1.594.000	1.724.000
Brønderslev	1.800	1.800	1.700	1.700	571.000	557.000	531.000	527.000
Brøns	<100	<100	<100	<100	22.000	21.000	22.000	22.000
Brørup	600	500	500	500	185.000	172.000	148.000	146.000
Buddinge	7.300	7.400	7.400	8.000	2.083.000	2.113.000	2.084.000	2.304.000
Bur	<100	<100	<100	<100	13.000	11.000	10.000	11.000
Børkop	600	600	500	500	190.000	194.000	162.000	163.000
Carlsberg	12.900	7.900	8.400	8.500	3.598.000	2.184.000	2.340.000	2.329.000
Charlottenlund	5.600	5.700	6.300	7.000	1.580.000	1.623.000	1.801.000	1.987.000
Danshøj	2.700	2.600	3.000	3.300	764.000	731.000	831.000	924.000
Dybbølsbro	23.300	15.500	16.200	19.300	6.602.000	4.389.000	4.587.000	5.469.000
Dyssegård	2.200	2.300	2.200	2.500	631.000	642.000	636.000	714.000
Døstrup Sdj	<100	<100	<100	<100	18.000	15.000	13.000	13.000
Egedal	1.800	1.800	1.700	1.700	554.000	541.000	529.000	524.000
Ejby	400	400	200	200	123.000	109.000	74.000	70.000
Emdrup	5.400	4.700	4.800	5.400	1.541.000	1.354.000	1.361.000	1.546.000

Afrejser og ankomster	Hverdag				År			
	2019	2025	2030	2035	2019	2025	2030	2035
Engesvang	200	200	200	200	58.000	53.000	51.000	62.000
Esbjerg	5.300	5.400	5.400	5.400	1.669.000	1.669.000	1.706.000	1.697.000
Eskilstrup	200	100	100	100	58.000	34.000	36.000	36.000
Espergærde	4.300	4.500	4.900	4.900	1.282.000	1.343.000	1.478.000	1.486.000
Farum	7.000	7.100	7.000	7.800	2.032.000	2.064.000	2.072.000	2.279.000
Flintholm	16.000	14.700	12.200	12.900	4.572.000	4.188.000	3.483.000	3.665.000
Fredericia	5.000	5.000	4.800	4.800	1.599.000	1.574.000	1.515.000	1.514.000
Frederikshavn	1.100	1.100	1.200	1.100	365.000	399.000	373.000	344.000
Frederikssund	5.500	5.300	5.100	5.100	1.633.000	1.577.000	1.495.000	1.517.000
Friheden	7.500	7.900	10.200	10.600	2.088.000	2.211.000	2.861.000	2.974.000
Fruens Bøge	200	200	200	200	68.000	67.000	69.000	72.000
Fuglebakken	5.500	4.900	4.400	4.800	1.533.000	1.368.000	1.231.000	1.347.000
Gadstrup	300	200	300	300	86.000	83.000	86.000	85.000
Galten	-	-	-	1.300	-	-	-	422.000
Gelsted	300	300	200	200	85.000	79.000	61.000	61.000
Gentofte	4.300	4.400	4.400	4.400	1.216.000	1.262.000	1.271.000	1.260.000
Give	600	600	600	600	191.000	186.000	182.000	183.000
Gjesing	400	400	400	400	120.000	116.000	113.000	112.000
Glostrup	15.900	16.200	16.200	22.000	4.587.000	4.690.000	4.690.000	6.364.000
Glumsø	600	700	600	600	179.000	195.000	182.000	189.000
Gredstedbro	200	200	300	300	70.000	72.000	76.000	76.000
Greve	5.700	5.900	6.000	6.100	1.585.000	1.623.000	1.654.000	1.668.000
Grøndal	4.200	4.400	4.300	4.400	1.169.000	1.200.000	1.188.000	1.223.000
Gråsten	200	100	200	100	50.000	47.000	49.000	49.000
Guldager	100	100	100	100	31.000	32.000	34.000	34.000
Gødstrup	-	600	900	900	-	164.000	257.000	261.000
Gørding	300	300	300	300	101.000	100.000	101.000	103.000
Gårde	<100	<100	<100	<100	13.000	12.000	12.000	12.000
Hadsten	1.200	1.200	1.200	1.500	394.000	395.000	395.000	460.000
Hammerum	200	200	300	400	60.000	55.000	55.000	90.000
Hareskov	2.000	2.000	2.100	2.000	560.000	579.000	575.000	572.000
Haslev	2.400	2.600	2.500	2.400	718.000	776.000	732.000	716.000
Havdrup	600	600	700	700	187.000	189.000	200.000	197.000
Hedehusene	2.300	2.900	3.000	6.100	682.000	858.000	855.000	1.800.000
Hedensted	1.100	1.100	1.000	1.000	361.000	348.000	318.000	323.000
Hee	<100	<100	<100	<100	18.000	16.000	15.000	15.000
Hellerup	22.500	21.100	21.700	23.200	6.714.000	6.308.000	6.501.000	6.927.000
Helsingør	8.100	8.300	9.200	9.400	2.484.000	2.550.000	2.819.000	2.889.000
Herfølge	300	500	700	800	96.000	150.000	216.000	242.000
Herlev	12.000	13.100	13.900	14.100	3.449.000	3.759.000	4.016.000	4.058.000
Herning	3.700	3.500	3.300	3.800	1.171.000	1.090.000	1.037.000	1.190.000
Herning Messecenter	<100	<100	<100	<100	11.000	10.000	8.000	9.000
Hillerød	15.300	13.100	10.900	11.200	4.552.000	3.894.000	3.252.000	3.336.000
Hillerød Syd (Farvrholm)	-	2.200	4.700	4.800	-	651.000	1.433.000	1.447.000
Hinnerup	1.000	900	900	1.200	302.000	298.000	289.000	383.000
Hjallese	300	1.000	1.100	1.200	104.000	278.000	293.000	302.000
Hjerm	100	100	100	100	38.000	35.000	32.000	32.000
Hjørring	3.000	3.000	3.000	2.900	955.000	954.000	943.000	919.000
Hjørring Øst	-	100	100	100	-	38.000	38.000	38.000
Hobro	1.400	1.300	1.600	1.600	433.000	437.000	497.000	503.000
Holbæk	6.600	6.600	6.800	6.700	2.032.000	2.044.000	2.062.000	2.076.000
Holeby	-	-	600	1.000	-	-	163.000	289.000
Holme-Olstrup	200	200	200	100	70.000	58.000	46.000	44.000
Holmstrup	<100	<100	<100	<100	23.000	17.000	8.000	8.000

Afrejser og ankomster	Hverdag				År			
	2019	2025	2030	2035	2019	2025	2030	2035
Holstebro	1.600	1.500	1.400	1.400	515.000	476.000	443.000	440.000
Holsted	400	300	300	300	115.000	107.000	95.000	94.000
Holte	6.700	6.600	6.100	5.300	1.927.000	1.913.000	1.772.000	1.535.000
Horsens	4.000	4.000	4.000	4.100	1.268.000	1.275.000	1.293.000	1.317.000
Humblebæk	5.700	5.700	5.800	5.800	1.701.000	1.693.000	1.742.000	1.749.000
Humlum	<100	<100	<100	<100	19.000	19.000	18.000	17.000
Hundige	7.600	7.500	7.400	7.300	2.106.000	2.115.000	2.039.000	2.031.000
Hurup Thy	300	200	300	300	89.000	86.000	91.000	92.000
Husum	6.000	6.100	7.000	8.100	1.717.000	1.716.000	2.001.000	2.321.000
Hvalsø	2.500	2.300	2.300	2.200	752.000	705.000	684.000	678.000
Hvidbjerg	200	200	100	100	49.000	48.000	46.000	45.000
Hviding	200	200	200	200	47.000	49.000	52.000	53.000
Hvidovre	6.500	6.500	6.300	6.200	1.862.000	1.865.000	1.757.000	1.774.000
Højby	200	200	200	200	55.000	54.000	54.000	55.000
Høje Taastrup	18.600	19.700	17.900	12.900	5.500.000	5.837.000	5.312.000	3.828.000
Højslev	100	100	200	200	43.000	46.000	52.000	58.000
Hørdum	<100	<100	<100	<100	14.000	13.000	14.000	14.000
Hørning	800	800	900	900	259.000	260.000	266.000	266.000
Ikast	600	600	500	700	195.000	179.000	168.000	235.000
Ishøj	9.500	9.900	7.300	7.300	2.631.000	2.750.000	2.026.000	2.011.000
Islev	2.800	2.900	1.600	1.500	784.000	803.000	450.000	435.000
Jelling	700	700	700	700	215.000	217.000	208.000	209.000
Jersie	2.500	2.400	2.400	2.300	682.000	657.000	637.000	636.000
Jerne	-	200	200	200	-	60.000	60.000	60.000
Jyderup	900	900	800	900	284.000	269.000	269.000	267.000
Jyllingevej	1.900	1.900	1.100	1.000	536.000	547.000	302.000	273.000
Jægersborg	4.700	4.500	3.600	3.500	1.326.000	1.271.000	1.032.000	992.000
Kalundborg	1.300	1.200	1.300	1.300	388.000	389.000	409.000	410.000
Kalundborg Øst	<100	200	200	200	24.000	50.000	50.000	50.000
Karlsunde	3.700	3.800	3.700	4.000	1.025.000	1.056.000	1.059.000	1.092.000
Kauslunde	<100	<100	<100	<100	12.000	11.000	8.000	8.000
KB Hallen	2.800	2.800	3.200	3.300	762.000	779.000	875.000	903.000
Kibæk	200	200	200	200	74.000	69.000	69.000	68.000
Kildebakke	2.600	2.600	2.500	2.600	738.000	728.000	711.000	724.000
Kildedal	900	900	1.400	1.500	264.000	278.000	430.000	449.000
Klampenborg	4.600	4.700	4.700	5.200	1.381.000	1.381.000	1.411.000	1.547.000
Kliplev	<100	<100	<100	<100	15.000	14.000	13.000	13.000
Knabstrup	300	300	200	200	76.000	76.000	72.000	71.000
Kokkedal	8.100	8.500	9.900	9.900	2.435.000	2.540.000	2.969.000	2.971.000
Kolding	5.600	5.600	5.600	5.600	1.779.000	1.787.000	1.787.000	1.787.000
Korsør	1.400	1.400	1.300	1.300	444.000	423.000	403.000	402.000
Kvissel	<100	<100	<100	<100	29.000	29.000	28.000	28.000
Kværndrup	300	300	300	300	101.000	95.000	83.000	83.000
København H	108.700	122.900	132.300	134.400	32.605.000	36.858.000	39.688.000	40.326.000
Københavns Lufthavn	17.900	19.700	20.300	20.600	5.373.000	5.900.000	6.081.000	6.183.000
Køge	10.900	10.200	9.400	9.300	3.255.000	3.058.000	2.798.000	2.788.000
Køge Nord	400	2.400	4.700	4.800	-	774.000	1.501.000	1.515.000
Langeskov	500	500	500	500	156.000	157.000	162.000	164.000
Langgade	2.700	2.800	1.800	1.500	755.000	754.000	488.000	413.000
Langå	1.000	900	900	1.000	308.000	305.000	306.000	329.000
Laven	200	100	200	100	47.000	44.000	42.000	37.000

Afrejser og ankomster	Hverdag				År			
	2019	2025	2030	2035	2019	2025	2030	2035
Lejre	1.400	1.400	1.300	1.400	424.000	424.000	403.000	402.000
Lem	200	200	100	100	56.000	49.000	45.000	43.000
Lille Skensved	300	300	300	300	90.000	89.000	81.000	75.000
Lindholm	800	900	1.000	1.000	247.000	288.000	309.000	310.000
Lundby	200	200	200	200	68.000	63.000	68.000	69.000
Lunderskov	600	600	600	600	179.000	178.000	178.000	179.000
Lyngby	22.900	23.800	23.900	23.800	6.703.000	6.985.000	7.016.000	6.994.000
Lyngs	<100	<100	<100	<100	10.000	8.000	7.000	7.000
Malmparken	6.600	6.800	8.000	8.300	1.827.000	1.890.000	2.195.000	2.293.000
Middelfart	2.700	2.700	2.800	2.800	865.000	864.000	874.000	879.000
Mørkøv	500	500	500	500	166.000	165.000	158.000	154.000
Måløv	5.600	5.700	5.700	6.300	1.593.000	1.628.000	1.630.000	1.798.000
Nivå	3.400	3.600	3.600	3.700	1.015.000	1.062.000	1.074.000	1.114.000
Nordhavn	25.000	18.800	18.800	21.700	7.276.000	5.458.000	5.462.000	6.328.000
Ny Ellebjerg (Kbh S)	8.600	14.600	19.500	21.600	2.505.000	4.264.000	5.682.000	6.318.000
Nyborg	3.800	3.800	3.900	3.800	1.210.000	1.216.000	1.223.000	1.225.000
Nykøbing F	2.100	2.600	2.800	2.800	640.000	817.000	875.000	877.000
Næstved	7.000	8.700	9.200	9.100	2.172.000	2.693.000	2.834.000	2.822.000
Næstved Nord	400	500	400	400	121.000	121.000	119.000	118.000
Nørre Alslev	400	400	400	400	119.000	109.000	117.000	116.000
Nørre Aaby	500	500	400	400	167.000	155.000	114.000	113.000
Nørrebro	14.000	11.100	10.000	10.500	3.962.000	3.138.000	2.843.000	2.983.000
Nørreport	105.600	87.300	86.700	92.400	31.564.000	26.099.000	25.923.000	27.618.000
Oddesund nord	<100	<100	<100	<100	2.000	2.000	2.000	2.000
Odense	18.200	19.200	20.600	21.100	5.746.000	6.085.000	6.499.000	6.666.000
Odense Sygehus	1.000	700	700	700	324.000	228.000	213.000	215.000
Ordrup	4.300	4.400	5.000	5.500	1.231.000	1.249.000	1.420.000	1.556.000
Padborg	200	200	100	100	58.000	56.000	46.000	46.000
Pederstrup	<100	<100	<100	<100	18.000	17.000	16.000	16.000
Peter Bangs vej	3.100	3.100	2.100	1.900	872.000	872.000	584.000	548.000
Randers	2.400	2.400	2.800	3.000	758.000	759.000	901.000	959.000
Regstrup	300	400	400	400	107.000	107.000	110.000	111.000
Rejsby	<100	<100	<100	<100	21.000	21.000	21.000	21.000
Ribe	1.000	1.000	900	900	307.000	303.000	296.000	294.000
Ribe Nørremark	300	300	300	300	96.000	95.000	93.000	92.000
Ringe	1.300	1.300	1.200	1.200	419.000	403.000	393.000	393.000
Ringkøbing	600	500	500	500	184.000	164.000	150.000	147.000
Ringsted	6.700	7.100	7.600	7.600	2.066.000	2.181.000	2.335.000	2.357.000
Roskilde	26.900	26.800	26.800	33.000	8.102.000	8.078.000	8.075.000	9.946.000
Rudme	<100	<100	<100	<100	13.000	12.000	11.000	12.000
Rungsted Kyst	3.200	2.000	1.900	1.900	949.000	590.000	584.000	580.000
Ry	1.400	1.400	1.300	1.200	447.000	431.000	408.000	394.000
Ryparken	11.500	7.600	7.600	8.000	3.267.000	2.148.000	2.133.000	2.277.000
Rødby Færge	100	-	-	-	35.000	-	-	-
Rødekro	600	600	600	600	191.000	196.000	203.000	203.000
Rødkærsbro	300	300	300	300	102.000	102.000	99.000	98.000
Rødovre	6.000	6.300	6.600	7.000	1.723.000	1.801.000	1.893.000	2.021.000
Sejstrup	<100	<100	<100	<100	24.000	25.000	22.000	22.000
Sig	100	100	100	100	33.000	32.000	30.000	30.000
Silkeborg	2.400	2.300	2.200	6.000	774.000	728.000	687.000	1.900.000

Afrejser og ankomster	Hverdag				År			
	2019	2025	2030	2035	2019	2025	2030	2035
Sindal	400	400	400	400	143.000	132.000	124.000	124.000
Sjælør	6.900	3.800	3.700	2.600	1.938.000	1.077.000	1.053.000	741.000
Sjørring	<100	<100	<100	<100	22.000	22.000	21.000	21.000
Skalbjerg	<100	<100	<100	<100	14.000	13.000	14.000	14.000
Skalborg	200	200	200	200	60.000	61.000	69.000	70.000
Skanderborg	3.800	3.700	3.500	3.400	1.198.000	1.190.000	1.117.000	1.091.000
Skive	900	900	1.000	1.000	279.000	306.000	312.000	314.000
Skjern	1.000	900	800	800	306.000	273.000	251.000	252.000
Skodsborg	1.600	1.400	1.200	1.200	459.000	403.000	344.000	344.000
Skovbrynet	1.000	1.000	1.000	1.200	268.000	286.000	286.000	319.000
Skovlunde	4.500	4.600	4.800	5.000	1.278.000	1.293.000	1.345.000	1.418.000
Skærbæk	400	400	400	400	132.000	132.000	133.000	133.000
Skørping	800	900	900	900	259.000	262.000	297.000	301.000
Slagelse	7.000	7.000	6.400	6.400	2.174.000	2.184.000	1.976.000	1.973.000
Snedsted	200	200	200	200	58.000	58.000	54.000	54.000
Snekkersten	2.500	2.500	2.600	2.600	750.000	750.000	797.000	798.000
Solrød Strand	4.700	4.400	4.200	4.300	1.306.000	1.234.000	1.166.000	1.199.000
Sorgenfri	3.100	3.300	3.300	4.300	893.000	924.000	925.000	1.228.000
Sorø	2.400	2.400	2.400	2.400	754.000	745.000	750.000	743.000
Spangsbjerg	500	500	600	600	147.000	147.000	179.000	179.000
Sparkær	-	100	100	100	-	34.000	36.000	37.000
Stengården	2.900	2.900	2.800	3.200	824.000	827.000	819.000	905.000
Stenløse	4.300	4.200	3.800	3.700	1.231.000	1.207.000	1.097.000	1.055.000
Stenstrup	300	300	300	300	94.000	90.000	86.000	86.000
Stenstrup Syd	<100	<100	<100	<100	28.000	26.000	23.000	23.000
Stilling	-	-	100	100	-	-	36.000	36.000
Stoholm	400	400	400	400	116.000	121.000	121.000	124.000
Struer	1.200	1.100	1.000	1.000	383.000	342.000	317.000	315.000
Studsgård	<100	<100	<100	<100	25.000	23.000	23.000	23.000
Støvring	700	700	800	800	215.000	216.000	246.000	249.000
Svanemøllen	17.300	11.600	11.200	12.800	5.005.000	3.373.000	3.257.000	3.698.000
Svebølle	300	300	300	300	103.000	101.000	103.000	101.000
Svejbæk	200	200	100	100	63.000	58.000	42.000	35.000
Svendborg	2.100	2.100	2.000	2.000	676.000	664.000	645.000	644.000
Svendborg Vest	700	700	700	700	218.000	220.000	237.000	237.000
Svenstrup	400	400	400	500	125.000	125.000	143.000	144.000
Sydhavn	9.500	3.400	3.500	2.600	2.680.000	973.000	976.000	730.000
Sønderborg	600	500	500	500	187.000	174.000	175.000	173.000
Tarm	200	200	200	200	69.000	62.000	57.000	57.000
Taulov	100	100	100	100	38.000	39.000	39.000	40.000
Thisted	500	500	400	400	156.000	155.000	141.000	141.000
Thyregod	300	300	300	300	103.000	101.000	99.000	99.000
Tim	<100	<100	<100	<100	30.000	29.000	27.000	28.000
Tinglev	300	300	200	200	92.000	82.000	80.000	79.000
Tistrup	200	200	200	200	70.000	66.000	64.000	64.000
Tjæreborg	400	400	400	400	105.000	106.000	104.000	104.000
Tolne	<100	<100	<100	<100	28.000	28.000	21.000	21.000
Tommerup	500	500	300	300	161.000	157.000	86.000	86.000
Trekroner	8.000	9.000	9.300	13.200	2.394.000	2.682.000	2.774.000	3.944.000
Troldhede	100	<100	<100	<100	31.000	30.000	30.000	30.000
Tureby	200	200	200	200	63.000	64.000	65.000	66.000
Tølløse	2.200	2.200	2.200	2.300	670.000	680.000	683.000	688.000

Afrejser og ankomster	Hverdag				År			
	2019	2025	2030	2035	2019	2025	2030	2035
Tønder	300	300	300	300	104.000	95.000	89.000	89.000
Tønder Nord	300	300	200	200	92.000	82.000	77.000	75.000
Tårnby	6.500	8.600	8.900	9.400	1.940.000	2.567.000	2.674.000	2.823.000
Taastrup	8.400	8.600	8.700	11.200	2.394.000	2.445.000	2.488.000	3.203.000
Uglev	<100	<100	<100	<100	12.000	12.000	12.000	12.000
Ulfborg	200	200	200	200	61.000	61.000	63.000	64.000
Ulstrup	300	200	200	200	82.000	79.000	75.000	75.000
Valby	30.300	30.300	31.000	34.700	9.025.000	9.018.000	9.247.000	10.330.000
Vallensbæk	4.900	5.000	7.300	7.300	1.363.000	1.389.000	2.001.000	2.050.000
Vamdrup	400	400	400	400	129.000	123.000	124.000	123.000
Vangede	3.500	3.500	3.700	4.400	1.018.000	1.018.000	1.061.000	1.260.000
Vanløse	15.400	15.400	19.200	19.800	4.428.000	4.432.000	5.534.000	5.712.000
Varde	1.200	1.200	1.100	1.100	390.000	369.000	344.000	343.000
Varde kaserne	100	100	100	100	41.000	39.000	37.000	36.000
Varde Nord	200	200	200	200	58.000	53.000	49.000	48.000
Vedbæk	2.200	1.800	1.500	1.500	666.000	537.000	452.000	454.000
Vejen	1.400	1.300	1.500	1.500	439.000	435.000	477.000	476.000
Vejle	8.200	8.000	8.000	8.000	2.615.000	2.555.000	2.541.000	2.545.000
Vejle Sygehus	100	100	<100	<100	33.000	33.000	30.000	31.000
Veksø	1.700	1.600	1.300	1.200	461.000	460.000	355.000	324.000
Vemb	200	200	200	200	60.000	61.000	61.000	62.000
Vesterport	24.900	21.100	20.900	23.500	6.994.000	5.933.000	5.878.000	6.600.000
Viborg	2.000	2.200	2.300	2.200	640.000	724.000	729.000	732.000
Viby Jylland	1.300	1.200	900	800	394.000	372.000	294.000	253.000
Viby Sjælland	1.600	1.700	1.600	1.600	474.000	513.000	482.000	483.000
Vigerslev Allé	4.400	5.200	5.200	5.600	1.202.000	1.403.000	1.422.000	1.510.000
Vildbjerg	400	400	400	400	130.000	121.000	114.000	115.000
Vinderup	200	200	200	200	54.000	54.000	61.000	62.000
Vinge	-	500	3.000	4.500	-	140.000	810.000	1.214.000
Vipperød	600	700	600	600	182.000	179.000	180.000	181.000
Virum	3.900	4.000	4.400	7.500	1.125.000	1.157.000	1.245.000	2.141.000
Visby	<100	<100	<100	<100	18.000	16.000	14.000	14.000
Vojens	500	500	500	400	169.000	147.000	148.000	147.000
Vordingborg	2.000	2.300	2.300	2.300	616.000	697.000	704.000	709.000
Vrå	700	600	600	600	211.000	201.000	189.000	185.000
Værløse	4.900	5.000	5.100	5.200	1.390.000	1.407.000	1.407.000	1.460.000
Ydby	<100	<100	<100	<100	9.000	9.000	9.000	6.000
Ølby	5.700	5.500	5.600	5.500	1.680.000	1.615.000	1.631.000	1.598.000
Ølgod	400	300	300	300	112.000	100.000	93.000	92.000
Ølstykke	3.800	3.700	3.600	3.600	1.058.000	1.040.000	1.020.000	998.000
Ørestad	12.000	13.100	14.700	16.200	3.587.000	3.915.000	4.416.000	4.855.000
Østerport	29.100	24.400	23.600	26.300	8.701.000	7.306.000	7.058.000	7.862.000
Aalborg	7.600	7.600	7.900	8.100	2.417.000	2.422.000	2.501.000	2.567.000
Aalborg Lufthavn	-	500	500	500	-	150.000	150.000	150.000
Aalborg Vestby	900	1.000	1.100	1.100	271.000	301.000	355.000	357.000
Ålholm	4.400	4.500	4.600	4.800	1.209.000	1.237.000	1.269.000	1.309.000
Åmarken	3.200	3.300	3.400	3.600	875.000	909.000	944.000	1.007.000
Årslev	600	600	600	600	176.000	172.000	172.000	173.000
Aarhus H	18.600	18.900	20.900	23.500	5.947.000	6.035.000	6.668.000	7.495.000
Aarup	400	400	200	200	126.000	111.000	63.000	62.000



Trafikstyrelsen  
Carsten Niebuhrs Gade 43  
1577 København V

[info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk)  
[www.tbst.dk](http://www.tbst.dk)

Trafikplan for den statslige  
jernbane, høringsudgave



# ÅRSBERETNING

2022

fra

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

# Årsberetning 2022

## Indholdsfortegnelse:

1. Nævn <b>sf</b> <b>ormandens forord</b> .....	3
2. Oversigt over medlemmer og <b>sekretariatet</b> .....	4
3. Ankenævnets <b>etablering og baggrund</b> .....	5
4. Ankenævnets virksomhed / sagsbehandling i sekretar <b>iatet</b> .....	6
5. Udvalgte afgørelser.....	8
6. Statistiske oplysninger / efterlevels <b>esprocent</b> .....	21

# Årsberetning 2022

## 1. Nævnens formandens forord:

Dette er ankenævnets fjortende årsberetning fra et år, hvor samfundet mere eller mindre vendte tilbage til tiden fra før Covid19-restriktionerne, hvilket gav et stigende passagerantal i den kollektive trafik, om end ikke alle passagerer vendte tilbage. De flere passagerer fik indflydelse på antallet af klager til ankenævnet, der i 2022 steg til 304 fra at have ligget på henholdsvis 187 og 269 i de to forudgående år.

Ankenævnet har i forbindelse med sager om kontrolafgift for manglende Metro tillæg på mobilpendlerkort lagt et stigende pres på trafikvirksomhederne i DOT's område (Sjælland) om at påføre på pendlerkortets forside, hvorvidt der er valgt Metro tillæg eller ej. Et manglende tillæg medfører en kontrolafgift i Metroen som følge af **det lovfæstede 'kvalitetstillæg' i 2019 for rejser med Metroen**. Den 11. december 2022 meddelte DSB, der udvikler appen, at kunden fremover kan se, om der er valgt Metro tillæg eller ej på forsiden af pendlerproduktet. Ankenævnet hilser denne ændring meget velkommen og er sikker på, at dette vil komme mange passagerer til gavn. Sagerne omtales nærmere i afsnittet **"Udvalgte sager"** på side 8 og frem.

Den 1. september og 1. oktober 2022 hævede trafikvirksomhederne kontrolafgiftens størrelse fra blandt andet 750 kr. til 1.000 kr. (for voksne) som følge af, at beløbet ikke var blevet hævet i en længere årrække og grundet præventive hensyn for at sikre billetindtægterne. Dog er kontrolafgifterne hos Metro Service, DSB og BAT på det hidtidige niveau.

Det er ankenævnets forventning, at beløbsstigningen vil afstedkomme flere klager til ankenævnet, og dette ses allerede på sagsantallet for januar og februar 2023, der samlet ligger omkring 100.

Skånetrafikken overtog den 11. december 2022 Øresundstrafikken fra DSB på strækningen Østerport - Københavns Lufthavn og videre til Malmø/Sverige. Det fremgår af Skånetrafikens oplysninger til passagererne, at en klage over en kontrolafgift udstedt af Skånetrafikken, skal sendes til dem, og ankenævnet forventer dermed, at sagerne som udgangspunkt vil blive behandlet i regi af den svenske pendant til Ankenævnet for Bus, Tog og Metro.

Men Ankenævnet for Bus, Tog og Metro vil også kunne have kompetence til at behandle en klage, hvor hændelsen er sket på den danske del af togruten, idet det ikke er en betingelse, at Skånetrafikken er tilsluttet ankenævnet, for at ankenævnet kan behandle en klage. Det vil blive vurderet, om sagens tilknytning er større til Danmark end til Sverige, eller hvis parterne er enige herom, jf. ankenævnets vedtægter § 2, stk. 2. Ankenævnet har dog endnu ikke modtaget en klage over Skånetrafikken, og har derfor ikke taget stilling til spørgsmålet.

Ankenævnet afgjorde i alt 85 sager på sine seks nævnsmøder i 2022. Sagerne kan læses på hjemmesiden, hvor de er offentliggjort i anonymiseret form.

Herudover afsluttede sekretariatet 172 sager, der enten blev afvist af sekretariatet, imødekommet af trafikvirksomheden eller frafaldet af klageren under skriftvekslingen. Den nærmere fordeling af sagernes udfald fordelt på de respektive trafikvirksomheder fremgår af den detaljerede statistik fra side 21 og frem.

God læselyst!

Landsdommer Tine Vuust

Nævnens formand for Ankenævnet for Bus, Tog og Metro

# Årsberetning 2022

## 2. Oversigt over nævnsmedlemmer og sekretariat

### Medlemmer i 2022

Nævnensformand:

Landsdommer Tine Vuust

Medlemmer udpeget af udbydere af kollektiv transport inden for bus, tog og metro:

Susanne Beyer Svendsen (DSB udtrådt pr. 28. februar 2022)

Anna Langskov Lorentzen (DSB indtrådt pr. 1. marts 2022)

Helle Berg Johansen (Midttrafik)

Medlemmer udpeget af Forbrugerrådet:

Torben Steenberg

Gry Midttun ( barsel pr. 1. november 2022)

Rolf Olsen (1. november 2022 - 31. december 2022)

Sekretariat:

Betina Johansen (sekretariatschef)

Louise Worre Beuchert (juridisk sagsbehandler)

## 3. Ankenævnets etablering og baggrund

Ankenævnet for Bus, Tog og Metro blev etableret den 1. februar 2009 af Forbrugerrådet (nu Forbrugerrådet Tænk) og udbydere af kollektiv trafik i Danmark. Ankenævnet er et godkendt privat ankenævn i medfør af lov nr. 524 af 29/04/2015 om forbrugerklager. Erhvervsministeren har godkendt ankenævnets vedtægter frem til 2024, hvorefter perioden forventes forlænget med 3 år som vanligt.

Forbrugerrådet Tænk og de tilsluttede trafikvirksomheder har nedsat et forretningsudvalg bestående af ankenævnets formand, en repræsentant fra forbrugersiden, en repræsentant fra branchen samt sekretariatschefen. Ankenævnet tegnes af forretningsudvalget. Forretningsordenen kan læses på ankenævnets hjemmeside.

De tilsluttede trafikvirksomheder i 2022 var:

DSB, Telegade 2, 2630 Taastrup

Arriva Tog A/S, Drewsensvej 1A, 8600 Silkeborg,

Metroselskabet I/S, Metrovej 5, 2300 København S,

Nordjyllands Trafikselskab, J.F. Kennedys Plads 1 R, 3. sal., Postboks 1359, 9000 Aalborg,

Trafikselskabet Midttrafik, Søren Nymarks Vej 3, 8270 Højbjerg,

Trafikselskabet Sydtrafik, Banegårdspladsen 5, 6600 Vejen,

Trafikselskabet FynBus, Tolderlundsvej 9, 5000 Odense C,

Bornholms Trafikselskab, Munch Petersens vej 2, 3700 Rønne,

Trafikselskabet Movia, Gl. Køge Landevej 3, 2500 Valby,

Flixbus ApS, Marselis Boulevard 1, 8000 Aarhus C.

## 4. Ankenævnets virksomhed

Ankenævnet behandler civilretlige tvister - det vil sige hovedsageligt tvister, der vedrører et økonomisk mellemværende – angående rejser med kollektiv trafik i Danmark mellem forbrugere og udbydere af bus, tog, metro og letbane. Ankenævnet har også kompetence til at behandle klager over trafikvirksomheder, der ikke er tilsluttet ankenævnet. Det afgørende er, at der er tale om kollektiv transport, dvs. med offentlig adgang, der kører efter en køreplan.

Før ankenævnet kan behandle en klage, skal klageren have rettet skriftlig henvendelse til trafikvirksomheden uden at have opnået en for klageren tilfredsstillende løsning.

Hvis sagen allerede er afgjort ved dom eller retsforlig, kan man ikke klage til ankenævnet. Ankenævnets afgørelser kan ikke ankes til en højere administrativ myndighed. Hver af parterne kan dog anlægge sag ved domstolene om den tvist, som sagen vedrører, når ankenævnet har truffet afgørelse i sagen.

Det koster et gebyr på 160 kr. at klage, hvis dét beløb, man klager over, er på 160 kr. eller derover. Er beløbet mindre, eller angår klagen ikke et økonomisk anliggende, er klagegebyret 80 kr. Man får i visse tilfælde klagegebyret tilbagebetalt, fx hvis man får medhold i klagen, eller hvis man selv frafalder klagen, inden den er behandlet af ankenævnet.

### Sagsbehandling i sekretariatet

Når klageskemaet og klagegebyret er modtaget i sekretariatet, sendes klagen i høring i trafikvirksomheden. Trafikvirksomheden skal stoppe opkrævningen af beløb hos klageren, så længe sagen behandles i ankenævnet.

Sekretariatet sender trafikvirksomhedens svar til klageren, der kan komme med yderligere bemærkninger. I visse tilfælde anmodes trafikvirksomheden herefter om flere kommentarer og oplysninger.

Hvis der i en lignende sagstype foreligger nævnspraksis, henleder sekretariatet klagerens og indklagedes opmærksomhed herpå, således at parten kan tage stilling til, om klagesagen ønskes fortsat eller skal frafalde.

Sekretariatet udarbejder en sagsfremstilling med gengivelse af sagens faktiske forhold og parternes krav og begrundelser, som sendes til nævnsmedlemmerne inden nævnsmødet sammen med sagens øvrige bilag.

### Sagens afgørelse

I afgørelsen deltager som hovedregel alle fem nævnsmedlemmer. Hvis der foreligger afbud eller inhabilitet hos et medlem, tillægges det andet medlem fra den pågældende side to stemmer. Ankenævnet er beslutningsdygtigt med tre medlemmer, og nævnsformanden skal altid deltage.

Ankenævnets afgørelser er skriftlige og bliver sendt til parterne. Hvis klageren får helt eller delvist medhold, tilbagebetales klagegebyret. Hvis en trafikvirksomhed ikke får medhold, skal virksomheden betale sagsomkostninger til ankenævnet på enten 10.000 kr. og 12.500 kr. inkl. moms.

# Årsberetning 2022

## Offentliggørelse

Ifølge vedtægterne offentliggøres afgørelserne på hjemmesiden.

Ankenævnet skal føre en liste over trafikvirksomheder, der ikke har efterlevet en ankenævnsafgørelse, og som ikke har anlagt en sag ved domstolene om forholdet. Oplysninger om trafikvirksomhedens navn tages af listen efter 12 måneder.

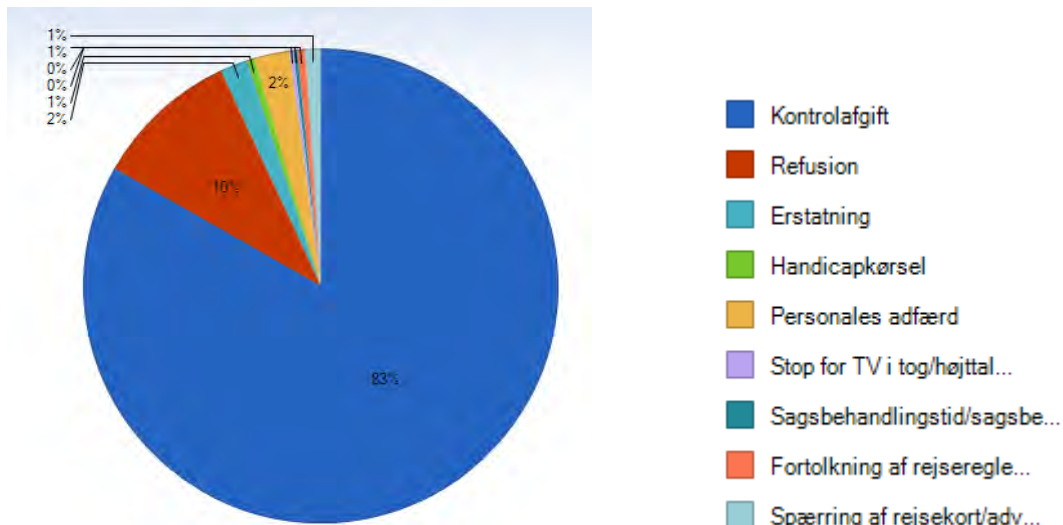
Der figurerer pt. ingen trafikvirksomheder på listen.

## 5. Udvalgte afgørelser

### Generelt

I 2022 udgjorde klager over kontrolafgifter 83 % af de samlede klagepunkter, hvilket er på niveau med de forrige års procentfordeling. De øvrige klageemner drejede sig bl.a. om diverse refusionskrav som fx godtgørelse af taxaregning, erstatningskrav fx ved mistet bagage, refundering af pris for handicapkørsel mv.

Fordelingen mellem sagskategorierne er skitseret i lagkagen nedenfor. En klagesag kan angå flere klagepunkter:



Talmæssige fordeling af klagepunkterne:

Kontrolafgift	314
Refusion	37
Personales adfærd	9
Erstatning	7
Spærring af rejsekort/advarselsliste/inddragelse af kort	4
Handicapkørsel	2
Fortolkning af rejseregler	2
Stop for TV i tog/højtalerudkald på stationer	1
Sagsbehandlingstid/sagsbehandlingsfejl	1
	377



## CORONA-RELATEREDE SAGER

I de to foregående års årsberetninger har vi omtalt en række sager, der vedrørte diverse følgevirkninger i den kollektive transport grundet Coronarestriktioner. I 2022 var Corona-relaterede sager heldigvis ikke længere fremtrædende, men ankenævnet behandlede dog en sag om kontrolafgift grundet passagerens manglende Coronapas, der blev et krav ifølge bekendtgørelsen vedtaget den 18. december 2021 med virkning fra den 19. december kl. 8 om morgenen. Bekendtgørelsen gjaldt udelukkende DSB Intercity og DSB Lyntog og fjernbusser.

I sag nr. 2022-0044 gjorde klageren gældende, at han på en togrejse den 11. januar 2022 fra Silkeborg via Skanderborg til Odense, hverken i **købsflow'et i DSB-appen**, på Silkeborg st. eller Skanderborg st. havde set skiltning om krav om Coronapas, og først da han kom til Odense, var der tydelige skilte og udkald i højtalerne. DSB dokumenterede under nævnssagen, at der havde været information både ved højtalerudkald og i **købsflow'et af** pladsbilletten, der på dette tidspunkt også var påkrævet. Klageren købte først sin pladsbillet efter, han var steget ombord.

Ankenævnet fastslog indledningsvist, at det fremgår af de Fælles landsdækkende rejseregler pkt. 18, at rejsereglerne kan ændres ved opslag på selskabernes hjemmesider, og at væsentlige ændringer, der berører et stort antal kunder, skal offentliggøres 1 måned før de træder i kraft. Ved ændringer som følge af ny lovgivning eller myndighedskrav, der sættes i kraft med kort varsel, kan varslingsfristen sættes ud af kraft. Ankenævnet fandt, at myndighedernes indførelse af Coronapaskrav udgjorde en sådan væsentlig ændring af rejsereglerne, at varslingskravet på normal 1 måned ikke var gældende som følge af bekendtgørelsens ikrafttræden dagen efter offentliggørelsen.

Ankenævnet fastholdt derpå kontrolafgiften og udtalte:

*”Således som sagen foreligger oplyst, finder ankenævnet, at kravet om gyldigt Coronapas var **annonceret tilstrækkeligt tydeligt på DSB's perroner, ved højtalerudkald og skærmttekst samt i forbindelse med selve købsflow'et af pladsbillet i DSB's app. Derudover var det efter det oplyste annonceret i Rejseplanen, dagspressen, på DSB's hjemmeside samt på de sociale medier. Klageren rejste først den 11. januar 2022, hvor Corona-paskravet havde været gældende i ca. 3 uger. Herefter finder ankenævnet, at klageren var eller burde have været vidende om, at en gyldig billet også indebar forevisning af gyldigt Coronapas eller dokumentation på at være undtaget herfor. Ankenævnet bemærker, at klageren først efter ombordstigning og togets afgang kl. 07:29 købte sin pladsbillet kl. 07:31. Det beroede således på hans eget forhold, at han ikke på et tidligere tidspunkt end efter påstigningen blev gjort opmærksom på Corona-paskravet i købsflow'et til pladsbilletten. Arriva var således ikke omfattet af bekendtgørelsen, og der var i lovgivningen ikke anført nogen pligt for Arriva eller for DSB til at skilte på Arrivas stationer om Corona-paskrav.**”*

**En passager indgav en klage til ankenævnet over, at der i DSB's tog var skiltning om at passe på hinanden, idet den pågældende anså det for at være grænseoverskridende, intimiderende og egnet til at skræmme befolkningen:**

## Tak, fordi du viser hensyn



Ankenævnets sekretariat afviste sagen som faldende uden for ankenævnets virke og klagen som unødigt, hvorfor sagen ikke nåede til en egentlig ankenævnsbehandling.

-000-

### FORTOKNING AF REJSEREGLER:

I sag nr. 2022-0093 rejste klageren med Metroen med sin hund, som han begyndte at putte ned i en stofpose, han tog op af lommen efter, at han havde fået øje på en steward. Da også små hunde ifølge rejsereglerne skal have en børnebillet, **medmindre de transporteres i "dertil beregnet taske, bur eller transportkasse"**, blev klageren pålagt en kontrolafgift på 375 kr. for ikke at have købt billet til sin hund.

Ankenævnet fastholdt kontrolafgiften og udtalte, at det på baggrund af stewardens notater var tilstrækkeligt godtgjort, at klageren ikke transporterede hunden i taske, bur eller transportkasse inden billetteringstidspunktet. Ankenævnet bemærkede, at det ikke **er defineret i rejsereglerne, hvad der udgør en "dertil beregnet taske"**, men det ikke var afgørende i den konkrete sag, hvor hunden slet ikke blev transporteret i noget.



-000-

## SAGER OM INFORMATION TIL PASSAGERNE:

Et bærende element i ankenævnets sagsbehandling er bedømmelsen af, hvorledes trafikvirksomhederne informerer til passagererne, og hvem informationen er tiltænkt. Er informationen meget mangelfuld, misvisende eller vildledende, kan dette have betydning for sagens udfald – uanset om det drejer sig om kontrolafgifter, refusionskrav eller erstatningskrav. I det følgende omtales sager, hvori ankenævnet har bemærkninger om informationsforpligtelsen.

Særligt vedrørende Ungdomskort har ankenævnet bemærket, at når målgruppen for Ungdomskort er unge uddannelsessøgende, herunder de helt unge 16 – 17-årige, der starter på en ungdomsuddannelse, og som for manges vedkommende for første gang på egen hånd skal håndtere praktiske forhold som fx bestilling af Ungdomskort til transporten til og fra deres skole, har det stor betydning, at der i bestillingssystemet for Ungdomskort kommunikeres tydeligt og let forståeligt til modtageren.

Således udtalte flertallet i ankenævnet i sag nr. 2022-0058, der vedrørte processen ved nyt Ungdomskort i forbindelse med en flytning:



“Vi anbefaler, at DSB tilføjer en forklarende tekst til kunden, når de fremtidige kort annulleres, som det var tilfældet i klagerens sag. DSB anmodes desuden om i anonymiseret form at forelægge nærværende afgørelse for Uddannelses- og Forskningsstyrelsen med anbefaling om, at styrelsen i muligt omfang tydeliggør teksten om flytning.”

Et mindretal fandt, at DSB på baggrund af manglende overholdelse af informationsforpligtelsen skulle godtgøre klagerens udgift til billetter, indtil hans nye Ungdomskort nåede frem, og de udtalte, at DSB var ansvarlig for informationen som leverandør af Ungdomskortet, selv om den blev givet på en side, der administreres af Uddannelses- og Forskningsstyrelsen.

I sag nr. 2022-0140 om Rejsekort til kundetyperne ”barn”, kan det ikke afvises, at sagen ville have fået et andet udfald, hvis klagerens søn selv havde stået for bestillingen i stedet for klageren, fordi ankenævnet blandt andet udtalte:

“Som følge af at der i den kollektive transport er et selvbetjeningsprincip, der pålægger passagerne ansvaret for at have gyldig rejsehjemmel, finder ankenævnet, at der påhviler trafikvirksomhederne et ansvar for at sikre fyldestgørende, tydelig, præcis og let tilgængelig information til deres brugere. Ankenævnet har tidligere påpeget dette, især når målgruppen er de helt unge. I denne sag er det dog klageren, der administrer sønnens kort, og fornyede det, efter sønnen var fyldt 16 år. Klageren har som voksen en anden forudsætning for at have forstået de regler og handelsbetingelser, der gælder for produktet. For i fremtiden at undgå lignende sager opfordrer ankenævnet trafikvirksomhederne bag Rejsekort til at tydeliggøre informationen om, at det ikke er alle Rejsekortprodukter, der automatisk omstiller kundetype, selv om der er oplyst fødselsdato ved det indledende køb. Dette er særligt vigtigt ved produkter, der omhandler unge. Sådan information kan f.eks. være en pop-up besked, der i købs/forlængelsessituationen oplyser, at kundetyperne skal ændres, hvis brugeren er fyldt 16 år. Derfor finder ankenævnet, at der i den konkrete sag foreligger sådanne særlige omstændigheder, at Arriva, trods den mangelfulde information er berettiget **til at opretholde kontrolafgiften til klagerens søn.**”

## Årsberetning 2022

Vedrørende Metrotillæg:

Som nævnt i nævnsformandens forord, har ankenævnet siden 2019 behandlet sager om kontrolafgifter for rejse med Metroen uden Metrotillæg. I 2022 blev der truffet afgørelse i sag nr. 2022-0126 og nr. 2022-137.

Selv om et flertal i begge sager fastholdt kontrolafgiften, understregede de, at dette beroede på konkrete omstændigheder, fordi klageren henholdsvis 6 uger og 13 dage inden rejsen havde købt et pendlerkort, hvor det aktivt var fravalgt at betale Metrotillæg. De udtalte, at det som udgangspunkt ikke kan lægges passageren til last, at den pågældende ikke er opmærksom på, at pendlerkortet ikke er gyldigt til rejser med Metroen i de zoner, som pendlerkortet omfatter, når det ikke fremgår af selve pendlerkortet, at det er købt uden Metrotillæg.

På baggrund af den vildledende information udtalte et samlet nævn i sag nr. 2022-0207, at kontrolafgiften skulle frafalde, når der ikke var oplysning om manglende Metrotillæg, og når passageren i (Skånetrafikens) app havde valgt en destination med betegnelsen **"Islands Brygge st. (Metro)"**.

På baggrund af ankenævnets afgørelser har Metro Service ført drøftelser med DSB, der har oplyst, at man pr. 11. december 2022 nu skriver på selve pendlerkortet, om det er med eller uden Metrotillæg.

Handicap flextrafik info i bestillings-flowet:

Selv om klageren i sag nr. 2022-0184 ikke fik medhold i at skulle have godtgørelse for en forsinket ankomst på 16 minutter med Handicap flextrafik, **findt ankenævnet, at Movia i bestillingsflow'et skal tydeliggøre over for kunden, at der må tåles en omvejskørsel på 150% af den beregnede køretid.**

Ankenævnet udtalte:

"Ankenævnet bemærker, at det ikke efter de nuværende regler om Flextrafik er muligt at give økonomisk kompensation ved kundens forsinkelse i ankomst. Klageren har heller ikke i øvrigt godtgjort, at det indebar et økonomisk tab for ham, at han kom frem kl. 12:16 og ikke 12:00.

Der er tale om et forbrugerforhold, hvor Movia har en særlig oplysningsforpligtelse om tungtvejende forhold. Ankenævnet finder, at en omvejskørsel på op til 150 % udgør et sådant tungtvejende forhold, og at Movia skal tydeliggøre denne oplysning i bestillingsflowet. Således som **bestillingsflow'et på nuværende tidspunkt præsenteres for kunden, hvor der gives en mulighed for at indtaste et "senest ankomsttidspunkt", men hvor der samtidigt ikke gives en synlig og tydelig oplysning om at måtte tåle 150 % tillæg i omvejskørsel, finder ankenævnet, at Movia har en forpligtelse til tage højde for dette, når afgangstiden beregnes for kunden."**

-oOo

## REJST PÅ FORKERT KORT ELLER BILLET:

Der blev i 2022 afsluttet i alt 16 sager vedrørende kontrolafgifter, hvor passageren havde rejst på en billettype, der ikke var gyldig til det pågældende transportmiddel.

Af de 8 sager, der blev afgjort af ankenævnet, fik klageren medhold i én sag, nemlig sag nr. 2022-0007. Her var der tale om en helt særlig situation, hvor klagerens datter via Rejseplanens app **havde indtastet sine destinationer i DOT's område og derpå havde** købt en billet til zone 42, hvilket hun regnede med gjaldt til zone 42 i DOT. Rejseplanens app sælger imidlertid kun billetter til BAT, der gælder på Bornholm.

Ankenævnet udtalte blandt andet:

**"Ankenævnet lægger til grund, at det ikke er muligt at købe en billet til DOT's område via Rejseplanens app, der kun er sat op til at sælge billetter til BAT på Bornholm. Selv om kunden slår GPS til i appen og befinder sig i DOT's geografiske område, tilbydes kun billet til BAT.....** Ankenævnet bemærker, at Højesteret i dommen af 17. februar 2022 sagsnummer BS-45860/2020HJR om en parkeringsafgift frifandt kunden, fordi appen, hvormed han betalte for parkeringen, ikke gav ham en advarsel om at sikre sig, at appens automatiske placering af hans bil svarede til den faktiske placering. Højesteret fandt, at det ikke kunne føre til en anden vurdering, at det stod anført i de generelle og almindelige betingelser i appen, at kunden selv var ansvarlig for at sikre sig, at appens forslag om bilens placering var korrekt. Ankenævnet finder, at der er visse lighedspunkter i omstændighederne i Højesteretsdommen og i nærværende sag. Ankenævnet har særligt lagt vægt på, at Rejseplanens app, som man kan købe billet igennem, havde en opsætning, der gjorde, at klagerens datter automatisk blev ledt over til at købe billet i BAT, uanset om hun havde **slået GPS til i appen eller havde indtastet korrekte destinationer i DOT's område. Der kom ingen** pop-up-advarsel om, at der KUN udstedes enkeltbilletter til Bornholm, og der var således ingen tydelig oplysning om noget andet end det, man som almindelig bruger af en app regner med, at appen præsenterer for brugeren, når man har slået GPSfunktionen til. Ankenævnet bemærker, at i Højesteretsdommen betalte kunden i modsætning til i nærværende sag isoleret set korrekt pris for parkeringen og til den korrekte modtager. ....**Ankenævnet bemærker, at passagerer i DOT's område er vant til at kunne købe billet hos en trafikvirksomhed til andre trafikvirksomheder i DOT-området, og at det ikke kan antages at være almindelig kendt for en bruger af kollektiv transport i hovedstadsområdet, hvad BAT er."**

-o0o-

## UDSTEDT TIL RETTE VEDKOMMENDE:

Ankenævnet behandler hvert år sager, hvori klageren gør gældende, at kontrolafgiften er udstedt til en person, der ikke er klageren. I 2022 blev der afsluttet 10 sager om dette, heraf 4 sager i ankenævnet. Det er trafikvirksomheden, der skal godtgøre, at en kontrolafgift er pålagt med rette og til rette vedkommende.

Ankenævnet sikrer, at parterne i videst muligt omfang oplyser sagerne grundigt og detaljeret, inden der træffes afgørelse.

## Årsberetning 2022

I sag nr. 2021-0121 havde DSB over en periode på ca. 18 måneder udstedt i alt 57 kontrolafgifter og sendt 108 rykkerkrivelser til klagerens søns navn. DSB havde overdraget kontrolafgifterne til inddrivelse via Gældsstyrelsen på nær 13 kontrolafgifter, som ankenævnet kunne behandle. Klageren gjorde gældende over for ankenævnet, at hendes søn ikke havde rejst på de 13 ture, idet han havde været derhjemme eller i skole.

### Ankenævnet udtalte blandt andet:

".... DSB har oplyst til ankenævnet, at når passageren i forbindelse med en kontrol ikke samtidigt foreviser ID, vil der blive stillet kontrolspørgsmål til passagerens identitet via opslag i CPR-registret. Ankenævnet gengiver af forretningsmæssige årsager ikke, hvilke kontrolspørgsmål, der kan være tale om, men lægger til grund, at dette er sket i de 13 kontroller. Samtlige kontrolblanketter er udfyldt af passageren med det fulde cpr-nr. .... Klageren har ud for kontrolafgiftsdatoerne den 27. april, 2. maj og 18. maj 2021 anført, at sønnen var i skole. Hertil bemærker ankenævnet, at den 2. maj 2021 var en søndag, hvorfor det har formodningen imod sig uden yderligere dokumentation, at sønnen var i skole denne dag. Klageren har videre gjort gældende, at tidspunkterne for kontrolafgifterne kl. 13:44 og 14:26 er i sønnens skoletid, men hun har ikke kunnet genskabe sønnens skoleskema. Til de øvrige kontrolafgifter, bemærker ankenævnet, at der er tale om tidspunkter mellem kl. 15:09 og kl. 01:50, hvilket må betegnes som værende uden for almindelig skoletid. De Snapchats, som klageren har indsendt, er dateret før den 5. april 2021 og er derfor ikke relevante for ankenævnets bedømmelse af de 13 kontrolafgifter, der ligger efter denne dato. Klageren har oplyst, at sønnen altid underskriver sig med både for- mellem- og efternavn. Hertil bemærker ankenævnet, at på begge de underskrevne tro- og loveerklæringer har sønnen kun underskrevet sig med for- og efternavn og altså udeladt mellemnavn. Det af klageren anførte er dermed ikke korrekt eller et validt argument for, at det ikke var sønnen, der udfyldte kontrolblanketterne i toget. Klageren har videre gjort gældende, at de kun har modtaget ét rykkerbrev fra DSB, hvilket var den 10. juni 2021, hvilket er baggrunden for at de først klagede til DSB den 16. juni 2021. DSB har derimod oplyst, at der i alt er fremsendt 108 rykkerbreve til sønnen, uden at de har modtaget nogen forsendelse retur med posten. Ankenævnet finder det usandsynligt, at 107 breve skulle være gået tabt i posten og ikke er kommet frem til klagerens søn. Hertil kommer, at efter klagen til DSB den 16. juni 2021, er der ikke udstedt nogen kontrolafgifter til sønnens navn, på trods af at der i den foregående periode fra den 31. januar 2020 frem til den 11. juni 2021 har været udstedt i alt 57 kontrolafgifter til sønnens navn. Ankenævnet finder dette pludselige ophør i kontrolafgifter, der er næsten sammenfaldende med klagen til DSB, påfaldende. Som følge af det anførte og efter en samlet bedømmelse af sagens omstændigheder, finder ankenævnet, at DSB på tilstrækkelig vis har godtgjort, at klagerens søn rejste med toget på de pågældende tidspunkter, hvor der blev udstedt kontrolafgifter. Dette understøttes endvidere af, at klagerens cpr-nr. blev oplyst ved kontrollerne. Ankenævnet tillægger det i den forbindelse afgørende betydning, at der blev stillet kontrolspørgsmål til passagerens identitet. Da kontrolafgifterne blev pålagt på baggrund af manglende forevisning af rejsehjemmel, blev kontrolafgifterne dermed pålagt med rette.

I sag nr. 2022-0092 gjorde klageren gældende, at det ikke var ham, der havde rejst med Metroen, selv om der var forevist et engelsk midlertidigt kørekort med foto, som legitimation ved kontrollen. Klageren ville ikke indsende et foto af sig selv under ankenævns sagen, selv om han blev anmodet derom.

### Ankenævnet udtalte:

"Indledningsvist bemærker ankenævnet, at som følge af officialprincippet, som ankenævnet er underlagt, skal ankenævnet tilvejebringe de faktiske oplysninger, der er nødvendige for at nå til en

## Årsberetning 2022

lovlig og rigtig afgørelse. Det påhviler ankenævnet så vidt muligt at afklare eller tage stilling til bevistvivl og afgøre, om den pågældende oplysning kan lægges til grund for afgørelsen.

I klagesager, der rejses på partens initiativ, antages det, at parten har en særlig tilskyndelse til at bidrage til sagsoplysningen. Det følger videre af officialprincippet, at hvis de nødvendige oplysninger ikke tilvejebringes, vil der kunne indtræde processuel skadevirkning, hvis afgørelsesmyndigheden har præciseret, hvilke oplysninger, der er behov for fra klageren, og har gjort denne opmærksom på, at manglende medvirken vil kunne medføre, at sagen må afgøres på det foreliggende grundlag, samt at det vil kunne betyde, at klagen ikke kan imødekommes.

Ankenævnet har via sekretariatet under denne sags forberedelse anmodet klageren om at indsende relevant fotodokumentation med henblik på at sammenligne fotoet på det i kontrolsituationen foreviste **"Provisional Driving License"** med et foto af klageren og har samtidigt oplyst klageren om den mulige konsekvens af at undlade dette.

Således som sagen foreligger oplyst sammenholdt med, at der ifølge Metro Service i dag kun er registreret én person i Danmark med klagerens navn, finder ankenævnet det helt usandsynligt, at der i Danmark på den samme dag blev født to drenge, som begge blev opkaldt det samme for-mellem- og efternavn.

På den baggrund og som følge af klagerens manglende medvirken til sagens faktuelle oplysning, lægger ankenævnet til grund, at det var klageren, der rejste den 27. december 2021 og blev kontrolleret i metroen uden billet. Kontrolafgiften til klageren for manglende forevisning af gyldig rejsehjemmel blev dermed pålagt med rette.

Ankenævnet bemærker, at det er Metro Service, der skal godtgøre, at en kontrolafgift er pålagt med rette, og ikke passageren, der skal sandsynliggøre det modsatte, således som Metro Service har gjort gældende over for klageren.

Ankenævnet finder, at klagerens manglende indsendelse af foto vejer tungere end den omstændighed, at **underskriften på det foreviste "Provisional Driving License" i 2016 ikke er identisk med underskriften på tro- og loveerklæringen i 2022.**

Ankenævnet bemærker, at klagerens håndskrift på tro- og loveerklæringen i udpræget grad bærer præg af at være skrevet i et tekstbehandlingsprogram. Ankenævnet har desuden lagt vægt på, at det ikke er umuligt at tage et kortere- eller længerevarende ophold i udlandet uden at melde adresseændring i cpr-registret.

Klagerens registrerede uafbrudte bopæl i Danmark, udelukker efter ankenævnets opfattelse derfor ikke, at klageren havde et studieophold i England i 2016, hvor det midlertidige kørekort blev udstedt.

Vedrørende identifikation af passageren fremgår det af de Fælles Landsdækkende Rejseregler fra 1. december 2021 i pkt. 2.7.4., at passageren skal legitimere sig ved kørekort eller andet retsgyldigt dokument, og der kan foretages opslag i CPR-registret til identifikation eller kontrol af passagerens oplysninger. Opslag i CPR-registret er således ikke en gyldighedsbetingelse for en kontrolafgift, således som klageren har gjort gældende, og i det konkrete tilfælde, hvor der både blev forevist billed-id med en udenlandsk adresse, som passageren også oplyste som bopæl på kvitteringen for kontrolafgiften, var det naturligt, hvis stewarden konkluderede, at der ikke var tale om en herboende person, og at et opslag i CPR-registret ikke ville bidrage yderligere til identifikationen.

## Årsberetning 2022

Som følge af det anførte finder ankenævnet, at der ikke har foreligget sådanne særlige omstændigheder, at kontrolafgiften skal frafalde."

-o0o-

### MANGLENDE MODTAGELSE AF MOBILBILLETEN PÅ TELEFONEN INDEN PÅSTIGNING



Denne sagskategori fylder fortsat meget i statistikken, og udgangspunktet er altid, at passageren skal sikre sig først at stige om bord, når man kan se, at billetten er modtaget på telefonen. Baggrunden er dels at sikre billetindtægterne for trafikvirksomhederne, men også at passageren kan risikere, at der grundet manglende internet ikke kan modtages en billet, selv om betalingen er godkendt, eller at der i betalingsmodulet efter passagerens bekræftelse kan ske tekniske fejl, som trafikvirksomhederne ikke har indflydelse på, samt fx at der af en eller anden årsag ikke kan trækkes penge på betalingskortet, hvorfor betalingen fejler og billetten ikke udstedes.

Det har som altovervejende hovedregel derfor ikke betydning, at passageren rent faktisk på kontroltidspunktet kan forevise en billet. Ankenævnet sammenholder blandt andet de forskellige tekniske logs fra billetkøbet med bussens/Metroens GPS og kontrollørernes eventuelle påtegninger om det passerede for at undersøge, om billetten blev modtaget før eller efter påstigning.

Således fx i sag nr. 2022-0055, hvor klageren ikke fik medhold i påstanden om, at chaufføren havde givet ham lov til at stige om bord, fordi billetten var på vej.

Ankenævnet udtalte:

**"På baggrund af loggen fra købsflow'et for klagerens mobilbillet lægger ankenævnet til grund, at han påbegyndte billetbestillingen kl. 15:26:46, hvor systemet modtog ordren, og at betalingen blev gennemført kl. 15:26:58. Ankenævnet lægger videre til grund, at der er ca. 1 minut imellem de to stoppesteder, og klageren må dermed være steget på bussen ved stoppestedet Tycho Brages Allé ca. 1 minut før kl. 15:26:24, hvor kontrollørerne steg på bussen ved det efterfølgende stoppested. Billetbestillingen ligger desuden efter det tidspunkt, hvor kontrollørerne steg om bord på bussen. Kontrolafgiften til klageren for manglende modtagelse af mobilbilletten inden hans påstigning, blev**



## Årsberetning 2022

dermed pålagt med rette, og det kan ikke føre til en anden afgørelse, at han kunne forevise billetten kl. 15:27:02 ved selve kontrollen. Som følge af det anførte finder ankenævnet det godtgjort, at klageren ikke havde fået lov af chaufføren til at stige om bord uden billet. Kontrolløren har desuden krydset "nej" til, at klageren i forbindelse med kontrollen gjorde dette gældende."

I sag nr. 2022-0177, der handlede om klagernes rejse med Havnebussen i København, fastholdt et flertal kontrolafgifterne efter den hidtidige praksis, hvor man skal vente på billetten, før man stiger ombord.

Men mindretallet udtalte: "Ankenævnet har for flere år siden påpeget, at teksten på mobilbilletter om, at billetten er "gyldig fra", er særdeles misvisende, og anbefalede, at DOT ændrede denne formulering, idet passageren, regner med at have gyldig billet fra dette tidspunkt. I den konkrete sag påbegyndte klageren billetkøbet og godkendte betalingen inden påstigning. Ved kontrollen kunne hun forevise to billetter, der var betalt, og som efter sin ordlyd var gyldige på et tidspunkt, hvor færgen endnu ikke var sejlet."

I sag nr. 2022-0041 var det igen afgørende, at passageren burde have ventet på at modtage billetten på telefonen inden påstigning. Passageren regnede med at have betalt 22 kr. for mobilbilletten ved undervejs i købsprocessen at have "swipet" betalingen via sit Apple Pay-modul, hvor hun modtog en kvittering på betaling af 22 kr. Imidlertid var betalingen kun "reserveret" til betaling, men ikke overført til mobilbillettappen, der ikke genererede en billet, og passageren kunne derfor ikke vise nogen gyldig billet til kontrolløren. Midttrafik forklarede ankenævnet, at hvis købsflowet bliver afbrudt, f.eks. ved for lang svartid fra betalingsudbyderen eller udfald i internetforbindelsen efter at have godkendt reservationen, vil kunden ikke modtage nogen billet. Midttrafik App (og øvrige salgssapps) har ingen indflydelse på svartiden fra betalingsudbyderen eller kundens mobildækning.

Ankenævnet udtalte: "Det er uvist, om annulleringen af billetbestillingen i Nets skete som følge af en handling hos klagerens datter, manglende dækning på telefonen, et teknisk udfald mellem Nets og banken eller andet, men klagerens datter betalte ikke for billetten, idet beløbet ikke blev trukket fra hendes konto, og hun modtog da heller ikke nogen billet i Midttrafiks app. Når man godkender en betaling, betyder det, at beløbet reserveres på bankkontoen, men beløbet trækkes først, når der leveres en billet i appen, hvilket der ikke blev den pågældende dag, og billetkøbet figurerer således i loggen som uafsluttet. Klagerens datter sikrede sig ikke at have modtaget en billet, inden hun steg ombord på bussen, således som rejsereglerne foreskriver. Herefter blev kontrolafgiften pålagt med rette. Ankenævnet finder, at der ikke har foreligget sådanne særlige omstændigheder, at kontrolafgiften skal frafaldes, og sagen understreger netop vigtigheden af, at passagerer venter med at stige om bord, indtil de er sikre på at kunne forevise en billet i appen/på telefonen, fordi der kan ske fejl i transaktionerne undervejs i elektronisk betaling, som hverken kunden eller trafikvirksomheden er ansvarlige for eller er skyld i."

Der har været flere sager til bedømmelse i ankenævnet, hvor det af den ene eller anden årsag ikke har været muligt for passageren at checke sit Rejsekort ind i bussen, og hvor passageren derpå har villet købe en mobilbillet om bord. Ankenævnet har fastslået, at passageren i en sådan situation ikke kan forholde sig passiv.

I sag nr. 2022-0057 kunne klagerens datter ikke blive checket ind på venindens Rejsekort, da busens Rejsekortudstyr ikke virkede, og hun ville derfor købe en mobilbillet. Men inden hun gik i gang med dette, kom der kontrollører om bord og udstedte en kontrolafgift.

## Årsberetning 2022

**Et flertal udtalte:** "Vi bemærker, at bussen kørte fra stoppestedet kl. 13:27:35, men først mere end 2 minutter efter bussens afgang, og 50 sekunder efter at kontrollørerne var steget om bord ved det næste stoppested, bestilte datteren en mobilbillet kl. 13:29:48, der blev betalt kl. 13:30:41 og modtaget på telefonen kl. 13:30:45. På baggrund af det ovennævnte er det vores opfattelse, at klagerens datter ikke har gjort det fornødne for at købe en billet, straks det stod klart for hende, at det ikke var muligt at blive checket med ind på venindens Rejsekort. Hun vidste, at hun ikke havde nogen gyldig rejsehjemmel, da hun satte sig ned i bussen, men på trods heraf forholdt hun sig passiv i to minutter, hvilket er for lang tid. Det kan ikke føre til en anden bedømmelse, at hun ved kontrollen havde modtaget mobilbilletten og kunne forevise denne til kontrolløren."

Et mindretal fandt, at Movia grundet konkrete momenter ved sagsbehandlingen skulle fratage kontrolafgiften.

I sag nr. 2022-0132 forløb der 5 minutter, fra klageren var blevet klar over, at han ikke kunne checke ind, uden at han havde købt en mobilbillet. Kontrolafgiften blev fastholdt.

### SAGER OM MANGLENDE STRAKS-CHECK IND PÅ REJSEKORT



For så vidt angår rejse med Rejsekort, er det anført udtrykkeligt i rejsereglerne, at passageren i busser uden unødigt ophold skal checke ind straks efter påstigning og ikke må tage plads, førend rejsekortet er checket ind.

Efter der er kommet flere buslinjer med "frit flow", hvor passagererne kan stige ind ad samtlige døre, ser ankenævnet sager både fra sådanne busser og fra busser uden denne mulighed, men hvor passageren fejlagtigt har antaget, at der kunne checkes ind ved alle døre. Ankenævnet skal tage stilling til, om passageren har overholdt rejsereglerne fx i tilfælde, hvor den pågældende er blevet kontrolleret fx på vej op til fordøren for at checke ind.

Det er af afgørende betydning, hvornår passageren er steget på bussen i forhold til, hvornår bussen er kørt fra stoppestedet, og om/hvornår og ved hvilken dør, passageren har checket ind. Dette kan dreje sig om alt fra få sekunder til flere minutter efter ombordstigning.

På baggrund af nævnets praksis – også fra de foregående år – kan det konkluderes, at passageren bør have sit rejsekort parat ved påstigningen via den korrekte dør, og at der skal helt konkrete og særlige omstændigheder til, før ankenævnet ikke lader det komme passageren til skade, hvis der

## Årsberetning 2022

ikke bliver checket ind ved straks givne lejlighed, som er (den korrekte) indstigningsdør, hvor passageren naturligt kommer forbi en check-ind kortlæser.

-000-

### SAGER OM REFUSIONSKRAV:

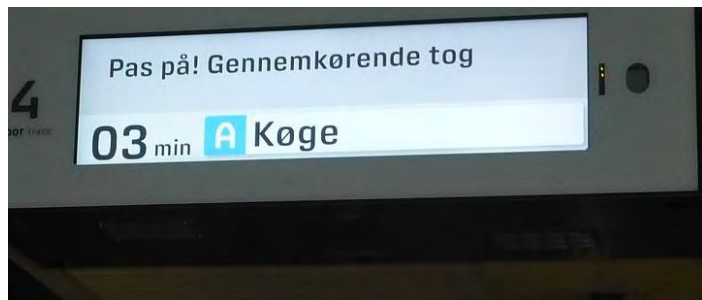


- Taxa

Når der opstår driftsforstyrrelser, forsinkelser og aflysninger i den kollektive trafik, er passagererne i visse tilfælde berettiget til at få refunderet deres billetter eller godtgjort deres udgifter til alternativ transport, som fx taxa. Der kan også være andre udgifter, som trafikvirksomhederne ikke vil betale, og som ankenævnet derfor skal træffe afgørelse om

I sag nr. 2022-0056 skulle klageren med DSB S-tog til Østre Landsret for at være nævning i en sag kl. 08:30. Hun havde planlagt rejsen med afgang fra Egedal st. med afgang kl. 07:11, og ved en planmæssig afvikling af trafikken, ville hun ankomme til landsretten kl. 08:15. Imidlertid havde der tidligere på morgenen været en uvedkommende person på togskinnerne, hvorfor togdriften havde været indstillet, og for at rette op på de opståede forsinkelser, valgte DSB at lade toget kl. 07:11 være gennemkørende, hvorfor det ikke standsede på Egedal st.

DSB har oplyst, at der ved nedtælling på afgangsskærmene blev vist, hvornår toget kl. 07:31 og 07:21 ville afgå, hvilket var kl. 07:31 og 07:34. Da klageren blev i tvivl, om hun ville kunne nå frem til tiden, ringede hun kl. 07:20 efter en taxa, der hentede hende kl. 07:27 og kørte hende til landsretten. Klageren bad efterfølgende DSB om at refundere hendes taxaudgifter på 892 kr., hvilket de afviste.



#### Ankenævnet udtalte:

“For så vidt angår Rejsetidsgarantien træder denne i kraft ved 30 minutters forsinkelse i passagerens ankomst, men Rejsetidsgaranti er en godtgørelse af dele af selve togbillettens pris og anfører udtrykkeligt, at den ikke gælder for taxaudgifter. Heller ikke efter disse regler er der noget grundlag for klageren for at få dækket sine taxaudgifter. EU’s togpasagerrettighedsforordningen nr. 1371/2007 om refusion af billettens pris og godtgørelse finder først anvendelse ved 60 minutters forsinkelse i passagerens ankomst. Ifølge bilag I til forordningen § 32, stk. 4, afgør nationale

## Årsberetning 2022

regler, om der er grundlag for at udbetale erstatning til passageren. Spørgsmålet er herefter, om DSB i medfør af dansk rets almindelige erstatningsregler er forpligtet til at godtgøre klagerens taxa-udgifter på 892 kr. i anledning af de opståede forsinkelser. Ankenævnet lægger til grund som oplyst af DSB, at forsinkelserne den pågældende morgen skyldtes, at en person tidligere på morgenen havde opholdt sig uretmæssigt på togskinnerne, hvorfor DSB for at indhente de opståede forsinkelser, lod toget, der skulle være afgået planmæssigt kl. 07:11 fra Egedal st., være gennemkørende. Ankenævnet finder, at de opståede forsinkelser/driftsforstyrrelser som følge af tredjemands uretmæssige adfærd, ikke indebærer et ansvarsgrundlag for DSB. DSB har af tekniske årsager ikke kunnet dokumentere, at der blev givet orientering om driftsforstyrrelserne ved højttalerudkald til passagererne på Egedal st. den pågældende morgen. Klageren har gjort gældende, at dette ikke var tilfældet, mens hun opholdt sig på stationen. DSB har oplyst, at de vedrørende togafgangen kl. 07:11 i perioden fra kl. 07:04 frem til kl. 07:17 annoncerede ”Pas på gennemkørende tog” på perronens elektroniske skilte. Næste togafgang blev annonceret til at afgå kl. 07:31 med minutedtælling. På den baggrund er det ankenævnets opfattelse, at DSB har undladt at informere passagererne på en tilstrækkelig tydelig og relevant måde, og at det derfor var forståeligt, at passageren tog en taxa for at være sikker på at nå frem. Men da det var særdeles vigtigt for klageren at nå til Østre Landsret til tiden, finder ankenævnet, at klageren ved sin planlægning af rejsen af en times varighed med skift mellem to transportformer med en planmæssig afgang fra Egedal st. kl. 07:11, selv med en mindre driftsforstyrrelse, ville være i risiko for ikke at nå frem i tide. Herefter finder ankenævnet, at DSB ikke skal godtgøre klagerens taxaregning.”

I sag nr. 2022-0042 havde Movia afvist at godtgøre klageren 119 kr., som han havde betalt i taxaregning i anledning af, at bussen ikke kom til stoppestedet, hvor han ventede. Baggrunden var, at den næste bus kørte planmæssigt 11 minutter senere.

Ankenævnet fastholdt afgørelsen og udtalte blandt andet:

”Den næste bus havde planmæssig afgang kl. 16:22 – altså 11 minutter efter kl. 16:11, og afgik ifølge GPS-loggen kl. 16:22:21. Klageren tog en taxa kl. 16:14, hvilket var 3 minutter efter den planmæssige afgang kl. 16:11. Da der afgik en bus kl. 16:22:21, var der ikke opstået en forsinkelse på 20 minutter fra det tidspunkt, hvor bussen sprang over stoppestedet, og klageren var dermed ikke omfattet af Rejsegarantien.”

I sag nr. 2022-0163 var klagerens Letbaneafgang mod Aarhus H aflyst, og han ringede efter en taxa, som ikke kom. Da han var bange for ikke at kunne nå familiens togafgang fra Aarhus H til Kastrup, hvorfra familien skulle med et fly, kørte de i egen bil ind til Aarhus, hvor de parkerede i den uge, de var på ferie. Parkeringen kostede 1.600 kr., som Midttrafik afviste at godtgøre.



Et flertal i ankenævnet udtalte, at klageren skulle have planlagt rejsen med en større margin, således at en enkelt aflysning af Letbanen ikke ville indebære en risiko for ikke at kunne nå en tilslutningsforbindelse til et fly.

I sag nr. 2022-0094 havde et ægtepar planlagt en rejse fra bopælen med bus, Letbane og Flexbus for at komme på et højskoleophold. Da bussen blev forsinket i ankomst, og de derfor ikke nåede deres Letbane og dermed heller ikke kunne nå den tilsluttende Flexbus, søgte de at omlægge rejsen, så de med bus kom så tæt på højskolen som muligt. Derfra ville de tage en taxa det sidste

## Årsberetning 2022

stykke. Taxaen kom imidlertid ikke, og ægteparret begyndte at gå de sidste 8 km til højskolen. Undervejs blev de taget op af en bilist, der kørte dem. For dette betalte de 200 kr., som Midttrafik afviste at godtgøre.



Midttrafik medgav under ankenævns sagen, at klageren kunne have taget en taxa på Midttrafiks regning på den første del af rejsen, hvor bussen havde været forsinket. Da dette ville have været væsentligt dyrere end de 200 kr., der bragte klageren til destinationen, fandt ankenævnet, at Midttrafik under de helt særlige og konkrete omstændigheder skulle betale 200 kr. til klageren.

-000-

### 6. Statistiske oplysninger/efterlevelseshesprocent

Der er oprettet 304 klagesager i beretningsåret omhandlende i alt 377 klagepunkter, idet en sag kan angå flere forhold.

Ifølge vedtægterne skal det oplyses, om en trafikvirksomhed har valgt ikke at følge ankenævnets afgørelse. Dette har ikke været tilfældet i beretningsåret.

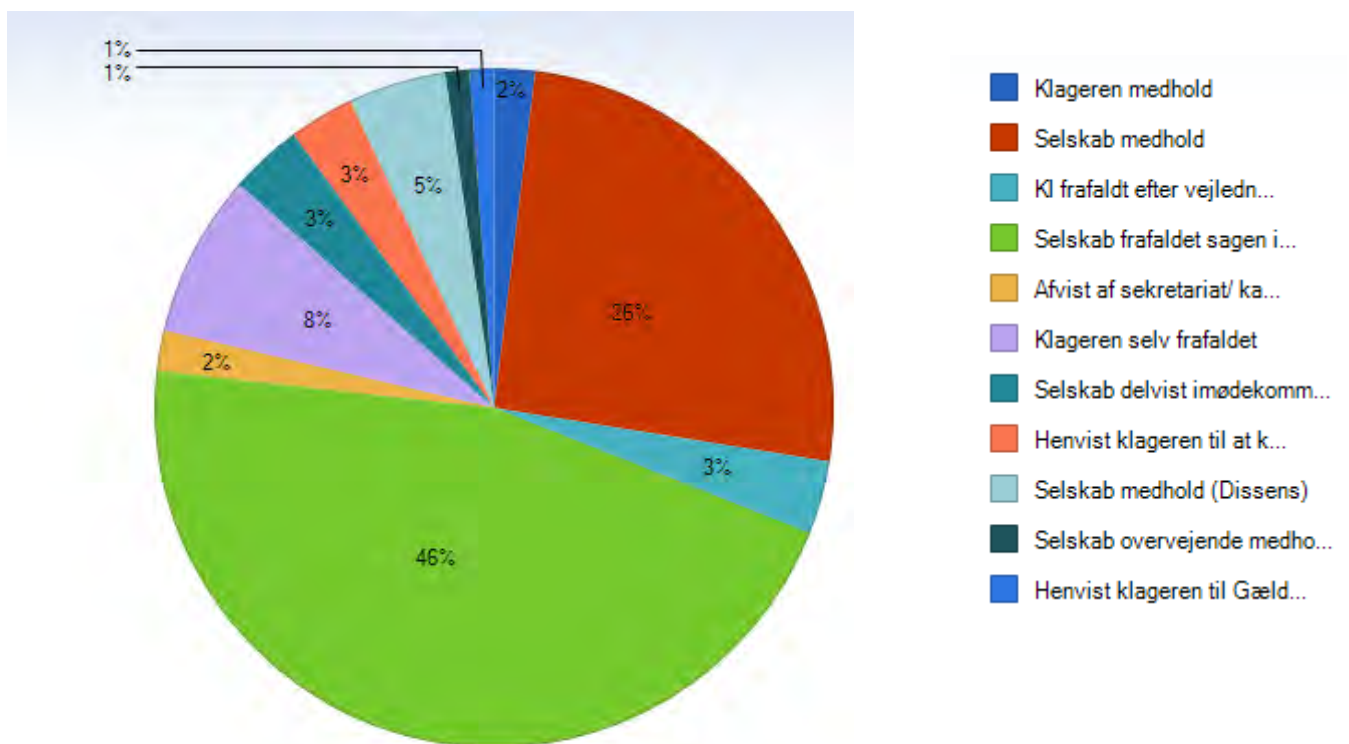
Det samlede antal oprettede og afsluttede sager fra 1. januar 2021 til 31. december 2022  
(Tallet i parentes er fra 2021)

<u>Antal oprettede sager:</u>	304	(187)
<u>Antal afsluttede sager:</u>	257	(196)
- afgjort på nævnsmøde:	85	(88)
• heraf klageren medhold el. overvejende medhold	4	(10)
• trafikvirksomhed medhold el. overvejende medhold	81	(78)
• afvist af ankenævn	0	(0)

## Årsberetning 2022

- afsluttet uden nævnsbehandling:	172	(108)
• heraf trafikvirksomheden har imødekommet/delvist imødekommet klagerens krav, hvorefter klagen er frafaldet	127	(78)
• klageren har frafaldet klagen inden nævnsbehandling:	29	(21)
• sekretariatet har afvist klagen/henvist klageren til at klage til trafikvirksomheden, før der kan klages til nævnet, eller til Gældsstyrelsen, hvis sagen allerede er indgivet til videre gældsinddrivelse	16	(9)

Procentvise fordeling alle afgørelsestyper:



## Årsberetning 2022

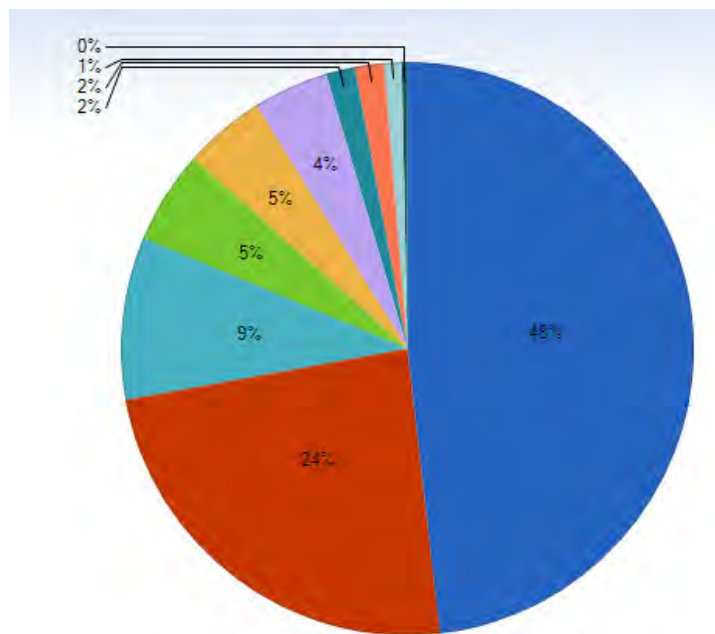
Resultat:				
				Antal
Selskab imødekommet klagerens krav inden nævnsbehandling				118
Selskab medhold på nævnsmøde				66
Klageren frafaldt klagen inden nævnsbehandling				20
Selskab medhold (dissens)				12
Klageren frafaldt efter vejledning fra sekretariatet				9
Selskab delvist imødekommet klageren, der herefter fra frafaldet klagen				9
Sekretariatet henvist klageren til at klage til selskabet, inden der kan klages til ankenævnet				8
Klageren medhold på ankenævnmødet				4
Afvist af sekretariatet/kan ikke behandles i ankenævnet				5
Selskab overvejende medhold i sit krav				3
Henvist klageren til Gældsstyrelsen, hvor sagen verserer				3

De 81 sager, hvor ankenævnet har givet trafikvirksomheden medhold eller overvejende medhold, skal ses i forhold til de i alt 127 sager, hvor trafikvirksomheden har imødekommet klagerens krav helt eller delvist allerede under sagens forberedelse. Samlet set har klagerne derfor fået medhold eller overvejende medhold i 132 af de samtlige afsluttede sager.

Sekretariatet afsluttede 66% af sagerne, uden at disse blev behandlet i ankenævnet, heraf 11% fordi klageren trak sin klage tilbage.

Oprettede sager i antal fordelt på trafikvirksomheder i 2022, i alt 304 klager i alfabetisk rækkefølge:

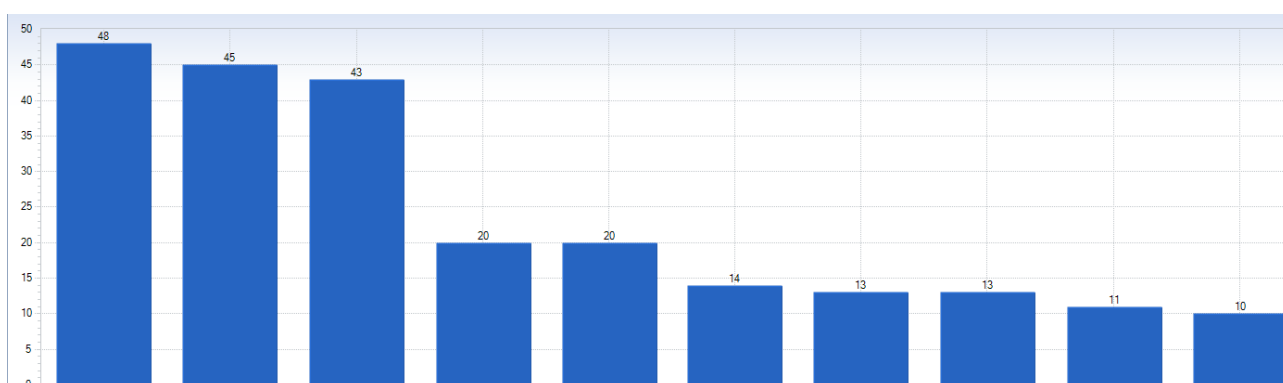
: Arriva Tog A/S (16)
: DSB (26)
: Flixbus (5)
: FynBus (13)
: JJ Turist A/S (1)
: Lokaltog A/S (5)
: Metroservice (73)
: Midttrafik (14)
: MOVIA (148)
: NT (3)



## Årsberetning 2022

Top 10 klagepunkterne for de oprettede sager i 2022:

1	Mobilbillet ikke modtaget før påstigning ?	48
2	Manglende straks-check ind	45
3	Manglende registrering af check-ind/glemt	43
4	Mobilsystem eller app i uorden ?	20
5	Kontrolafgift- købt forkert billet/anvendt forkert kort	20
6	Kontrolafgift - periodekort/klippe kort eller billet udløbet	14
7	Kontrolafgift for få zoner på klippekort/billet eller periodekort	13
8	Kontrolafgift - ingen billet	13
9	Mobilbillet/mobilklippe kort for få zoner/forkert startzone	11
10	Kontrolafgift- udstedt til forkert person?	10



Trafikvirksomhedernes andel af de afgjorte 85 sager på nævnsmøderne:

DSB	10
Metro Service	28
Movia	27
FynBus	2
Midttrafik	11
Arriva Tog A/S	4
Lokaltog A/S	3

-000-



## Årsberetning 2022

Samtlige afsluttede sager fordelt på trafikvirksomhederne:

MOVIA	117
Metroservice	63
DSB	29
Midttrafik	14
Arriva Tog A/S	12
FynBus	11
Lokaltog A/S	5
Flixbus	5
JJ Turist A/S	1
NT	1

-000-

Afsluttede sager fordelt på udfald for den enkelte trafikvirksomhed:

	Selskab medhold eller overvejende medhold	Klageren medhold eller overvejende medhold	Selskab imødekommet klagerens krav helt eller delvist	Klageren frafaldet klagen inden nævnsbehandling	Afvist/henvist klageren til at klage til selskabet først
DSB	10		13	2	3
Metro Service	27	1	20	14	1
Movia	26	1	71	9	10
FynBus	2		9		
Midttrafik	9	2	1	2	
Arriva Tog A/S	4		6	2	
Lokaltog A/S	3		2		
Nordjyllands Trafikselskab			1		
Flixbus			4		1
JJTuristfart					1
BAT					
Sydtrafik					

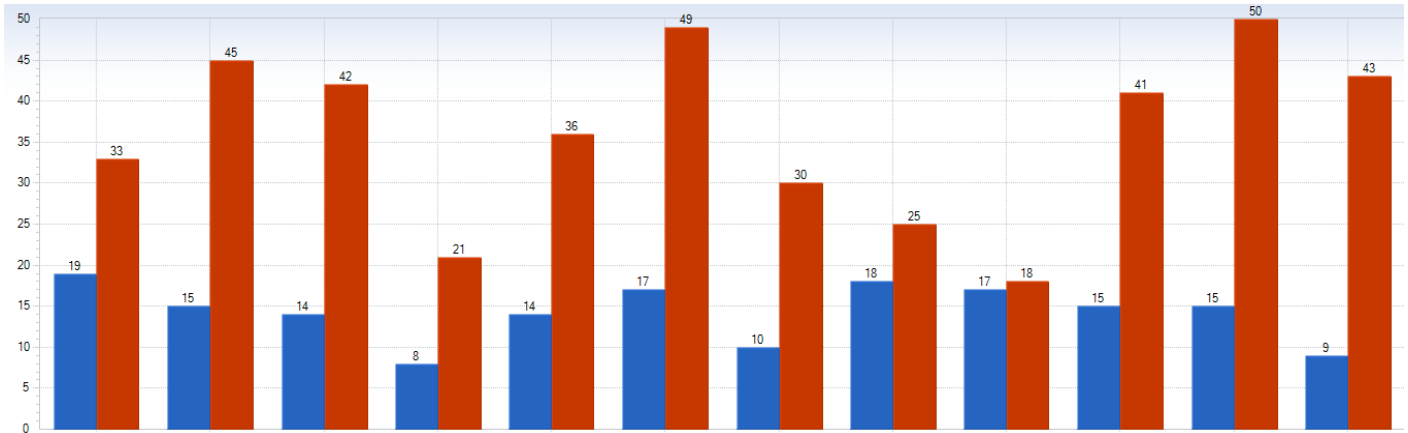
-000-

Sagsbehandlingstid for afsluttede sager i sekretariatet 2022:

Denne formulering dækker over sager, som blev afsluttet uden oversendelse til nævnet, fx fordi klageren trak sin klage tilbage, eller fordi det indklagede trafikselskab imødekom klagerens krav under sagens forberedelse, eller fordi der ikke var klaget til trafikvirksomheden først.

## Årsberetning 2022

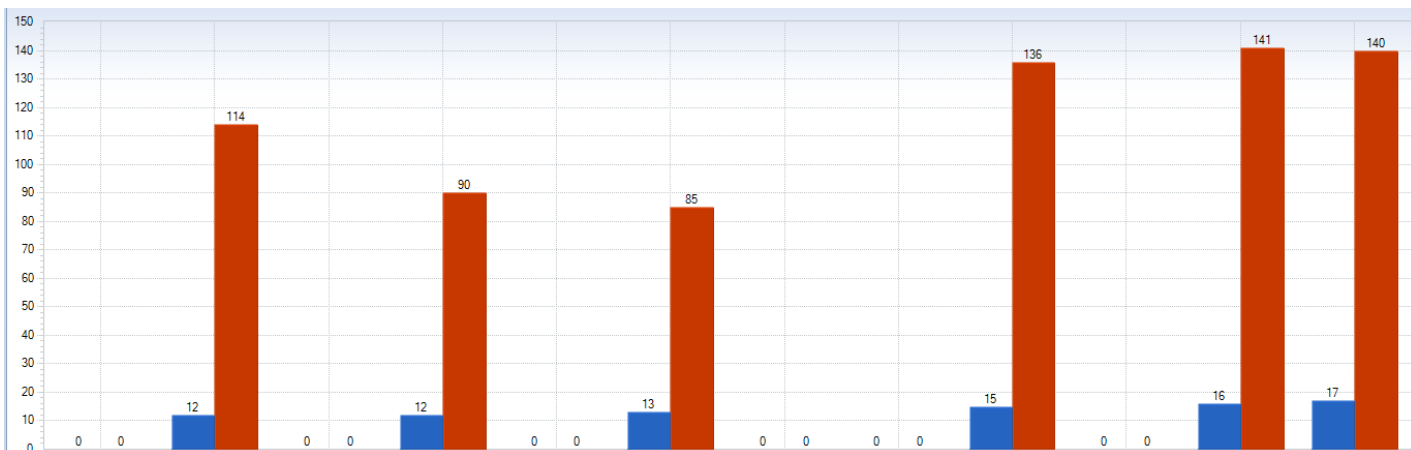
Statistikken viser, at der i januar måned 2022 blev afsluttet 19 sager i sekretariatet (blå søjle), og at deres samlede gennemsnitlige sagsbehandlingstid var 33 dage (rød søjle), og så fremdeles:



Den samlede gennemsnitlige sagsbehandlingstid var 36 dage.

Sagsbehandlingstid for sager afgjort i ankenævnet 2022:

Dette tal indeholder udelukkende sager, som er afgjort af ankenævnet. Der blev afholdt nævns-møder i februar, april, juni, september, november og december måned.



Den samlede gennemsnitlige sagsbehandlingstid for nævns-sager i 2022 var 120 dage.

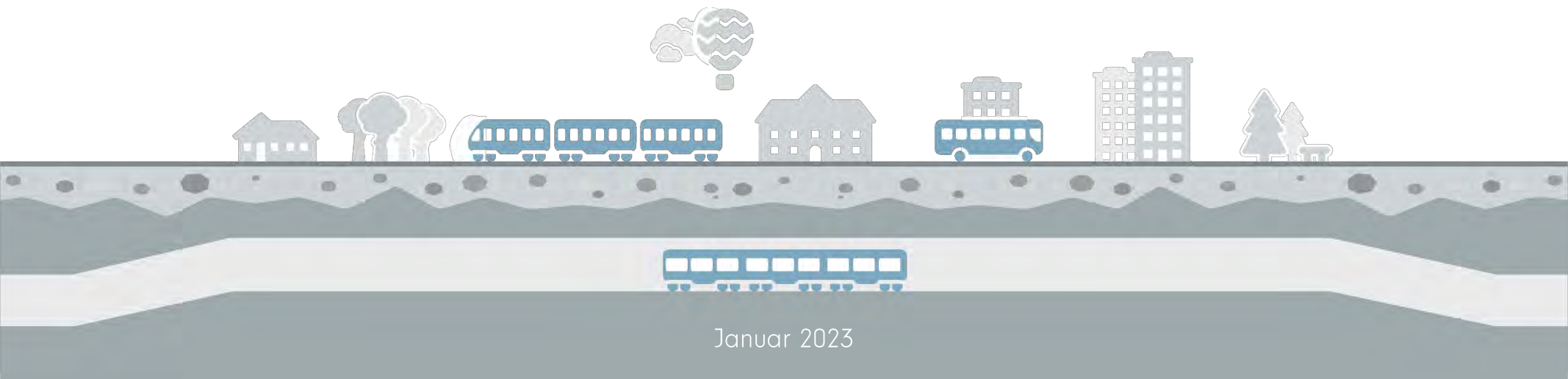
-000-

# Kundetilfredshed i den kollektive trafik

---

Afrapportering af resultater for 2022

Indsamlingsperiode: 14/10 - 27/11 (2022)



Januar 2023



# Indhold

|  
**Forord**

|  
**Hovedkonklusioner**

|  
**Tilfredshed**

|  
**Anbefalingsvillighed**

|  
**Selskabsspecifikke spørgsmål**

|  
**Kollektiv trafik på tværs af regionerne**

|  
**Den sammenhængende rejse**

|  
**Ad hoc-spørgsmål**

|  
**Metode**

|  
**Bilag**

|  
**Kontakt**



**FORORD**



## En repræsentativ befolkningsundersøgelse blandt alle, som rejser mindst én gang årligt

For femte år i træk gennemfører Rejsekort & Rejseplan A/S, på vegne af de kollektive trafikvirksomheder, en undersøgelse af passagerernes tilfredshed med den kollektive trafik. Undersøgelsen gennemføres i samarbejde med Wilke og er en online-analyse blandt den del af befolkningen, der som minimum har brugt kollektiv trafik én gang inden for det seneste år.

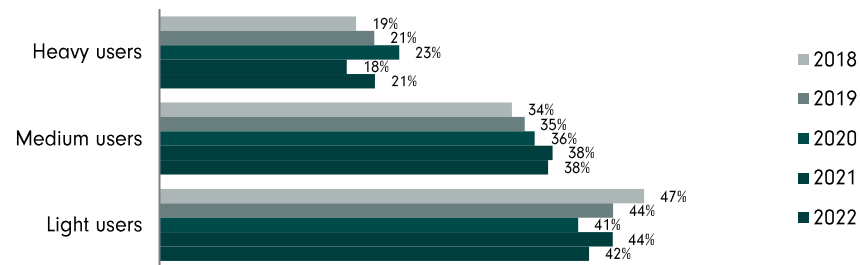
På denne måde adskiller undersøgelsen sig fra en række andre passagertilfredshedsundersøgelser, der baserer sig på svar indhentet ved uddeling af spørgeskemaer el.lign. undervejs i transportmidlet (bus, tog, letbane eller metro). Af denne grund er der også en højere andel af besvarelser fra lavfrekvente rejsende, som benytter kollektiv trafik i mindre omfang, end det er tilfældet i andre undersøgelser.

Det er vigtigt at være opmærksom på, at metodeændringen betyder, at man ikke kan sammenligne resultaterne i denne undersøgelse direkte med resultaterne i de nationale passagertilfredshedsanalyser o.l., hvor interviewene er foretaget i transportmidlet undervejs på rejsen.

Igennem rapporten er statistisk signifikante ændringer af rapporteret ved brug af signifikanspile, der viser statistiske ændringer i hhv. positiv og negativ retning. Disse pile afspejler ændringer, der inden for et konfidensinterval på (mindst) 95% er signifikant forskellige givet svarfordelingen.

For nærmere teknisk beskrivelse se side 65 i denne rapport.

### Rejsefrekvens



*Heavy users: Rejser med offentlig transport mindst 3-4 dage om ugen eller oftere*

*Medium users: Rejser med offentlig transport 1-2 dage om ugen eller 1-3 dage om måneden*

*Light users: Rejser med offentlig transport 1-5 dage hvert halve år eller ca. en dag om året*



## Beskrivelse af rejsefrekvensgrupperne

Light users	Medium users	Heavy users
Rejser med offentlig transport 1-5 dage hvert halve år eller ca. en dag om året	Rejser med offentlig transport 1-2 dage om ugen eller 1-3 dage om måneden	Rejser med offentlig transport mindst 3-4 dage om ugen eller oftere
<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>13%</b> er under 30 år</li> <li>• <b>33%</b> bor i Region Hovedstaden</li>   <li>• <b>70%</b> oplever, at offentlig transport er et godt og vigtigt alternativ til andre transportformer</li>   <li>• <b>47%</b> er tilfredse med mængden af offentlig transport</li>   <li>• <b>36%</b> oplever, at der er en god sammenhæng i den offentlige transport</li>   <li>• Anbefalingsvillighed i forhold til offentlig transport: <b>-31</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>30%</b> er under 30 år</li> <li>• <b>59%</b> bor i Region Hovedstaden</li>   <li>• <b>81%</b> oplever, at offentlig transport er et godt og vigtigt alternativ til andre transportformer</li>   <li>• <b>66%</b> er tilfredse med mængden af offentlig transport</li>   <li>• <b>52%</b> oplever, at der er en god sammenhæng i den offentlige transport</li>   <li>• Anbefalingsvillighed i forhold til offentlig transport: <b>-2</b></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>46%</b> er under 30 år</li> <li>• <b>59%</b> bor i Region Hovedstaden</li>   <li>• <b>80%</b> oplever, at offentlig transport er et godt og vigtigt alternativ til andre transportformer</li>   <li>• <b>66%</b> er tilfredse med mængden af offentlig transport</li>   <li>• <b>52%</b> oplever, at der er en god sammenhæng i den offentlige transport</li>   <li>• Anbefalingsvillighed i forhold til offentlig transport: <b>2</b></li> </ul>



# HOVEDKONKLUSIONER OG ANBEFALINGER





## HOVEDKONKLUSIONER

Siden 2021 er **NPS'en faldet en lille smule**: fra -12 til -13 (dog insignifikant). Men de seneste to år er den på et signifikant højere niveau end i første tre (2020-2018). NPS'en er fortsat lavest blandt de yngste passagerer (de 18-29 årige). Ikke desto mindre er den steget signifikant siden 2021 (NPS: -28 → -20). NPS'en er omvendt højest blandt de ældste passagerer (de 70+ årige), hvor den ligeledes er steget signifikant (NPS: 5 → 12).



**Overordnet set er tilfredsheden med den offentlige transport fortsat stor iblandt passagererne**; og den er tilmed steget en smule siden 2021. Passagererne ser (fortsat) offentlig transport som et godt og vigtigt alternativ til andre transportformer. Derudover er de især enige i, at de (1) føler sig godt behandlet, når de er kunde i den offentlige transport, (2) oplever rejsetiden som behagelig, når de rejser med offentlig transport, og (3) er meget tilfreds med mængden af offentlige transportmuligheder i deres område.



**Den overordnede tilfredshed med transportselskaberne er ligeledes steget siden 2021.** Passagererne er især tilfredse med (1) mulighederne for at planlægge deres rejse med de respektive trafiksselskaber samt (2) muligheden for at få en siddeplads (selvom den dog er faldet signifikant siden 2021).



I fremtiden forventer 38% at arbejde/studere hjemmefra mindst én dag om måneden. Dog er andelen af passagerer, der forventer at rejse *mere* med offentlig transport signifikant større, end andelen, der forventer at rejse *mindre* med offentlig transport. Hvis folk agerer, som de udtryk for her, betyder det altså, at **andelen af rejsende med offentlig transport vil stige**. Bare fra 2021 til 2022 er andelen af passagerer, der rejser dagligt/næsten dagligt, steget signifikant: fra 5% (2021) til 7% (2022).



Det positive er, at dem, der forventer at bruge offentlig transport mere, har markant højere NPS end dem, der ikke vil. Det betyder – alt andet lige – at **trafiksselskaberne kan forvente en højere NPS næste år**.



## ANBEFALINGER

### Bedre planlægning og introduktion af notifikation / push-besked, hvis der opstår rejseændringer

Endnu flere vil rejse med offentlig transport, hvis billetter var billigere. Det næstmest efterspurgte er "rejseeffektiviteten" (rejsetiden, antallet af afgang og færre forsinkelser). Eftersom priserne kan være svære at sætte ned, er særligt sidstnævnte noget, som trafiksselskaberne med fordel kan have fokus på. Det vil ligeledes medvirke til øget tillid (iblandt passagererne) til, at de kommer frem til tiden, som også er et parameter, der hæder efter de øvrige (og samtidig er faldet signifikant siden 2021). Kan bedre planlægning, eksempelvis, medvirke til at rejseeffektiviteten forbedres?

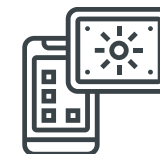
Om end det ikke vil forbedre rejseeffektiviteten, så er halvdelen af passagererne er i høj grad eller meget høj grad interesserede i at få en notifikation eller push-besked, hvis der opstår rejseændringer. Introduktionen af dette vil utvivlsomt gøre frustrationerne mindre, når der opstår forsinkelser eller aflysninger. I den forbindelse er tilfredsheden med informationen fra trafiksselskaberne, når der er forsinkelser, i forvejen relativt lav; og her kunne notifikationer og push-besked medvirke til en øget tilfredshed.



### Klimakommunikation og visualisering af hvor meget CO<sub>2</sub>, der spares på en rejse med offentlig transport

Over halvdelen af passagererne ser i høj grad eller meget høj grad offentlig transport som værende et mere klimavenligt valg end bilen. I den forbindelse giver omtrent en ud af fire udtryk for, at det har stor eller afgørende betydning, at transportformen er klimavenlig. Det kan trafiksselskaberne lægge vægt på i deres kommunikation; tale ind i den klimadiskurs, som kun bliver mere dominerende – og dermed sikre sig flere passagerer.

Derudover er det interessant, at det for omtrent en tredjedel af passagererne vil være attraktivt at kunne se, hvor meget CO<sub>2</sub>, der spares på en rejse med offentlig transport, når de søger eller køber en billet til en rejse. Introduktionen af en sådan visualisering kunne med fordel være en afgørende del i "klimakommunikationen".



### Bedre køreplaner og sammenhæng i den offentlige transport

Passagererne er – sammenlignet med undersøgelsens øvrige parametre – knapt så tilfredse med sammenhængen i den offentlige transport. I den forbindelse giver signifikant flere – i år – udtryk for, at en vigtig årsag til, at de ikke har været på en rejse det seneste år, der involverede skift, er, at køreplanerne ikke passer sammen. Ved at forbedre sammenhængen i den offentlige transport samt sørge for at køreplanerne passer bedre sammen, øges passagerernes overordnede tilfredshed.



**TILFREDSHED**



Passagererne ser fortsat offentlig transport som et godt og vigtigt alternativ til andre transportformer (samme fordeling som i 2021)

Især passagererne i Region Hovedstaden (79%) og de 60+-årige passagerer (82%) er enige i dette udsagn, imens passagererne i Region Nordjylland (64%) og de 18-49 årige passagerer (73%) er mindst enige i udsagnet

*"Jeg ser offentlig transport som et godt og vigtigt alternativ til andre transportformer"*



1% ved ikke, om de ser offentlig transport som et godt og vigtigt alternativ til andre transportformer

Tal i parentes angiver svarfordelingerne fra 2021

Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘

Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12659

Spørgsmål: Q4 "Jeg ser offentlig transport som et godt og vigtigt alternativ til andre transportformer"



I 2022 er passagererne fortsat tilfredse med mængden af offentlige transportmuligheder i området; dog er der et signifikant fald iblandt dem, der hverken er enige eller uenige

Særligt passagerne i Region Hovedstaden (69%) er tilfredse, hvilket er en stigning på 5 %-point fra 2021. I den anden ende af skalaen er især passagererne i Region Syddanmark (34%) og Region Nordjylland (37%) utilfredse med mængden af offentlige transportmuligheder i deres område

*"Jeg er meget tilfreds med mængden af offentlige transportmuligheder i mit område"*



**2%** ved ikke, om de er tilfredse med mængden af offentlige transportmuligheder i området

Tal i parentes angiver svarfordelingerne fra 2021

Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘

Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12659

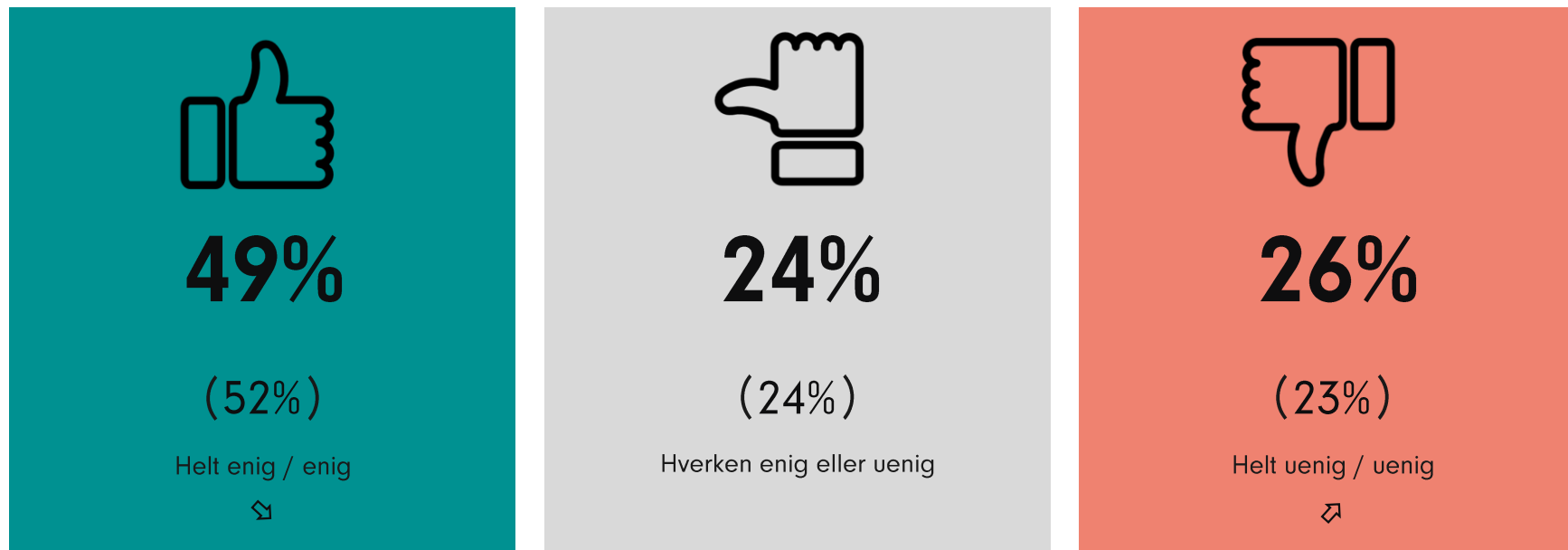
Spørgsmål: Q5 "Jeg er meget tilfreds med mængden af offentlige transportmuligheder i mit område"



## Siden 2021 er tilliden til, at man kommer frem til tiden, faldet signifikant

Tilliden er mindst i Region Sjælland (kun 41% svarer helt enig / enig). Særligt i Region Nordjylland er tilliden faldet siden 2021. I Region Nordjylland er 47% helt enige / enige i udsagnet, imens hele 60% var det i 2021. Dengang var det endda den region, hvor tilliden var størst. Endvidere er andelen af helt enige / enige mindst blandt 18-29 årige (36%) og størst blandt 70+ årige (66%)

*“Når jeg kører med offentlig transport, har jeg tillid til, at jeg kommer frem til tiden”*



1% ved ikke, om de har tillid til, at de kommer frem til tiden, når de kører med offentlig transport

Tal i parentes angiver svarfordelingerne fra 2021

Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘

Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12659

Spørgsmål: Q6. “Når jeg kører med offentlig transport, har jeg tillid til, at jeg kommer frem til tiden”



## Igen i år føler næsten to ud af tre passagerer sig godt behandlet, når de er kunde i offentlig transport

Det gælder især i Region Midtjylland (68%), mens andelen er faldet fra 69% til 61% i Region Nordjylland. Derudover er det værd at bemærke, at jo ældre man er, desto bedre føler man sig behandlet

*"Jeg føler mig godt behandlet, når jeg er kunde i den offentlige transport"*



2% ved ikke, om de føler sig godt behandlet, når de er kunder i den offentlige transport

Tal i parentes angiver svarfordelingerne fra 2021

Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘

Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12659

Spørgsmål: Q7. "Jeg føler mig godt behandlet, når jeg er kunde i den offentlige transport"



Lidt under halvdelen af passagerne oplever, at der er en god sammenhæng i den offentlige transport (samme billede som i 2021)

Den gode sammenhæng i den offentlige transport opleves især i Region Hovedstaden (53%); og i forlængelse heraf er det værd at bemærke, at andelen af helt enige / enige er faldet fra 46% til 37% i Region Nordjylland

*"Jeg oplever, at der er en god sammenhæng i den offentlige transport"*



5% ved ikke, om de oplever, at der er en god sammenhæng i den offentlige transport

Tal i parentes angiver svarfordelingerne fra 2021

Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘

Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12659

Spørgsmål: Q8. "Jeg oplever, at der er en god sammenhæng i den offentlige transport"





## Passagererne oplever fortsat rejsetiden som behagelig, når de rejser med offentlig transport

Oplevelsen af en behagelig rejsetid med offentlig transport er særligt god i Region Syddanmark, hvor 63% er helt enige / enige i udsagnet. Selvom størstedelen er helt enige / enige i udsagnet i Region Nordjylland (51%), er det nu den region, hvor oplevelsen er dårligst (faldet fra 63%). Derudover er det interessant, at jo ældre man er, desto mere behagelig oplever man rejsetiden

*"Jeg oplever rejsetiden som behagelig, når jeg rejser med offentlig transport"*



1% ved ikke, om de oplever rejsetiden som behagelig, når de rejser med offentlig transport

Tal i parentes angiver svarfordelingerne fra 2021

Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘

Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12659

Spørgsmål: Q9. "Jeg oplever rejsetiden som behagelig, når jeg rejser med offentlig transport"



**ANBEFALINGSVILLIGHED**



# Vi kortlægger passagerernes anbefalingsvillighed via Net Promoter Score (NPS)

“Hvor sandsynligt er det, at du vil anbefale dine venner og bekendte at køre med offentlig transport?”



### Promoters

Promoters (9-10) er loyale og entusiastiske kunder der vil fortsætte med at vende tilbage, samt anbefale til andre og dermed skabe vækst.



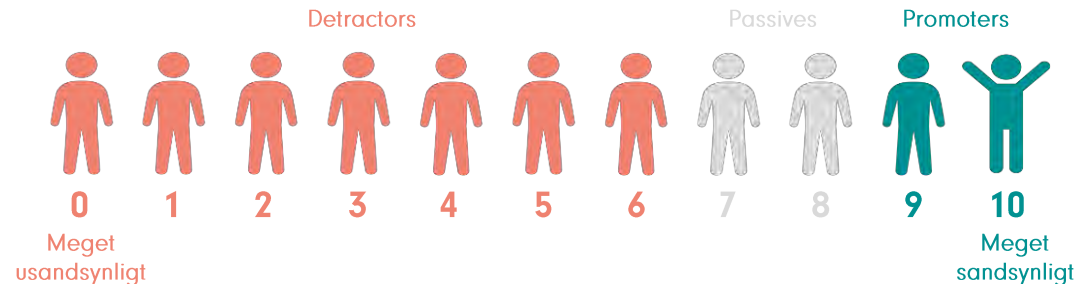
### Passives

Passives (7-8) er tilfredse men uentusiastiske kunder, der er let modtagelige overfor hvad konkurrenterne tilbyder



### Detractors

Detractors (0-6) er utilfredse kunder, der kan skade dit brand og hindre vækst gennem negativ mund-til-mund omtale.



### Net Promoter Score (NPS)

Vi udregner altid en score baseret på svarene, kaldet Net Promoter Score – eller NPS

### Scoren kan variere fra -100 til +100

Hvis scoren er positiv, er der flere Promoters end Detractors, og vice versa.

Jo højere NPS → Jo bedre

$$\text{NPS} = \begin{array}{c} \text{Smiling Face} \\ \% \text{ Promoters} \end{array} - \begin{array}{c} \text{Sad Face} \\ \% \text{ Detractors} \end{array}$$



## ANBEFALINGSVILLIGHED

Siden 2021 er NPS'en faldet fra -12 til -13; dog er det ikke et signifikant fald

Dog er NPS'en de seneste to år på et signifikant højere niveau end i første tre



"Hvor sandsynligt er det, at du vil anbefale dine venner og bekendte at køre med offentlig transport?"



**26%** (27%)



**35%** (34%)



**39%** (39%)

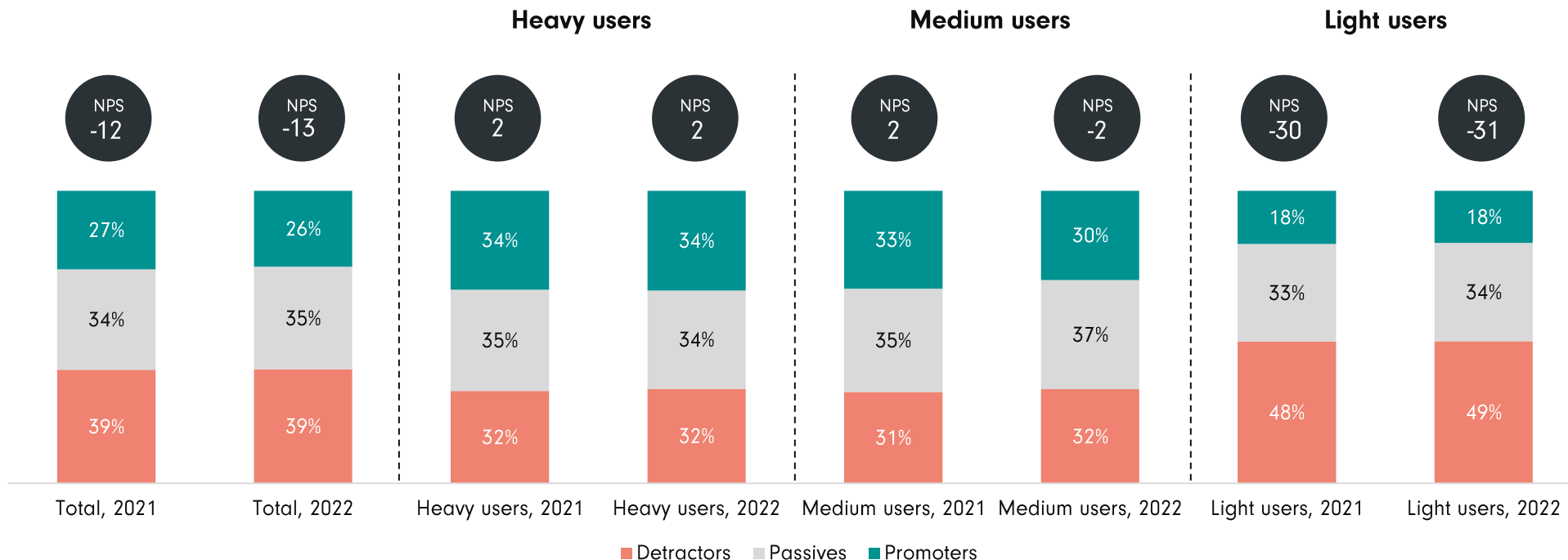
### Udvikling i NPS

2022	2021	2020	2019	2018
-13	-12	-23	-21	-25
	↗		↘	



Anbefalingsvilligheden er fortsat forholdsvis uændret rejsefrekvensgrupperne imellem

Det er stadigvæk light users, der i høj grad trækker NPS'en ned



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘

Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

NPS for 'Total' er opgjort for offentlig transport generelt

Heavy users: dagligt/næsten dagligt og 3-4 dage om ugen; Medium users: 1-2 dage om ugen og 1-3 dage om måneden; Light users: 1-5 dage hvert halve år og ca. én dag om året

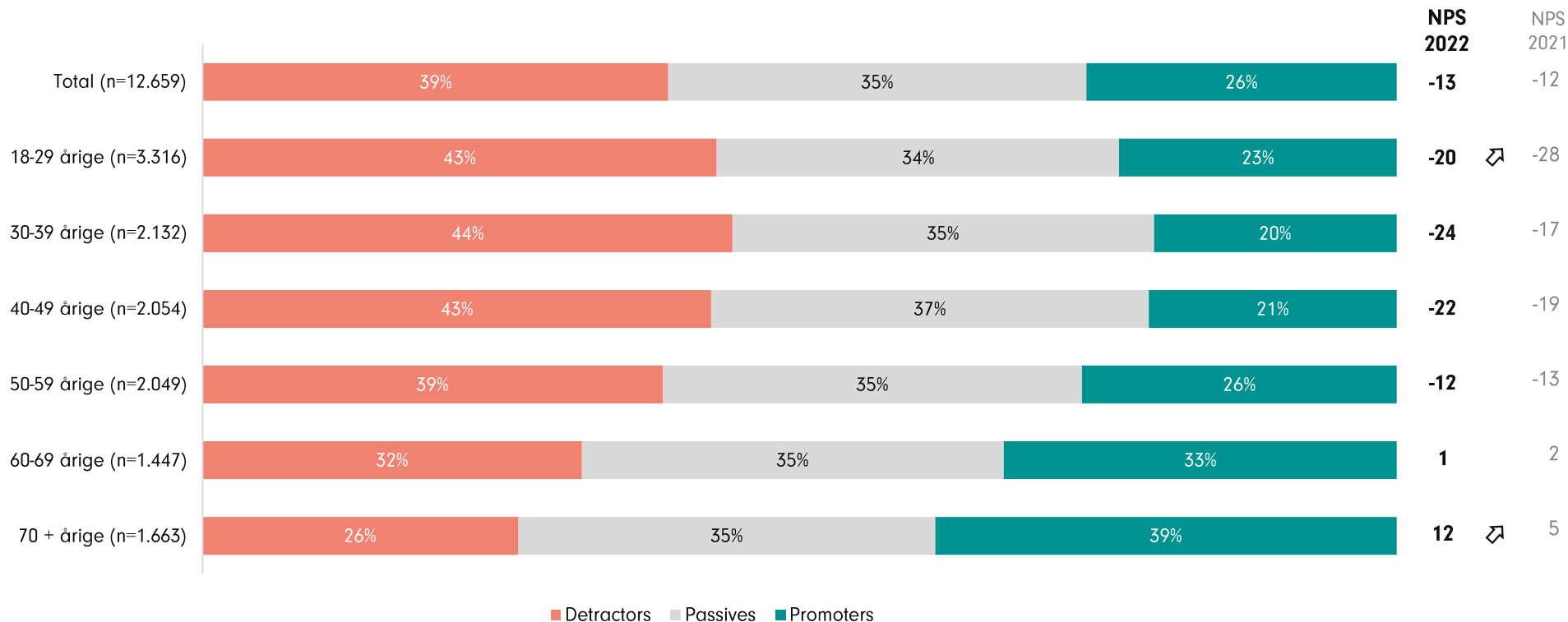
Base: Alle passagerer n = 12659; Heavy users n = 2273/ Medium users n = 4891/ Light users n = 5495



## ANBEFALINGSVILLIGHED

De 70+ årige er stadigvæk de mest anbefalingsvillige – endda i signifikant højere grad end i 2021

Værd at bemærke er, at de 18-29 årige ikke længere er de mindst anbefalingsvillige, efter NPS'en er steget signifikant siden 2021, imens NPS'en for de 30-49 årige er faldet (dog ikke signifikant)



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘

Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

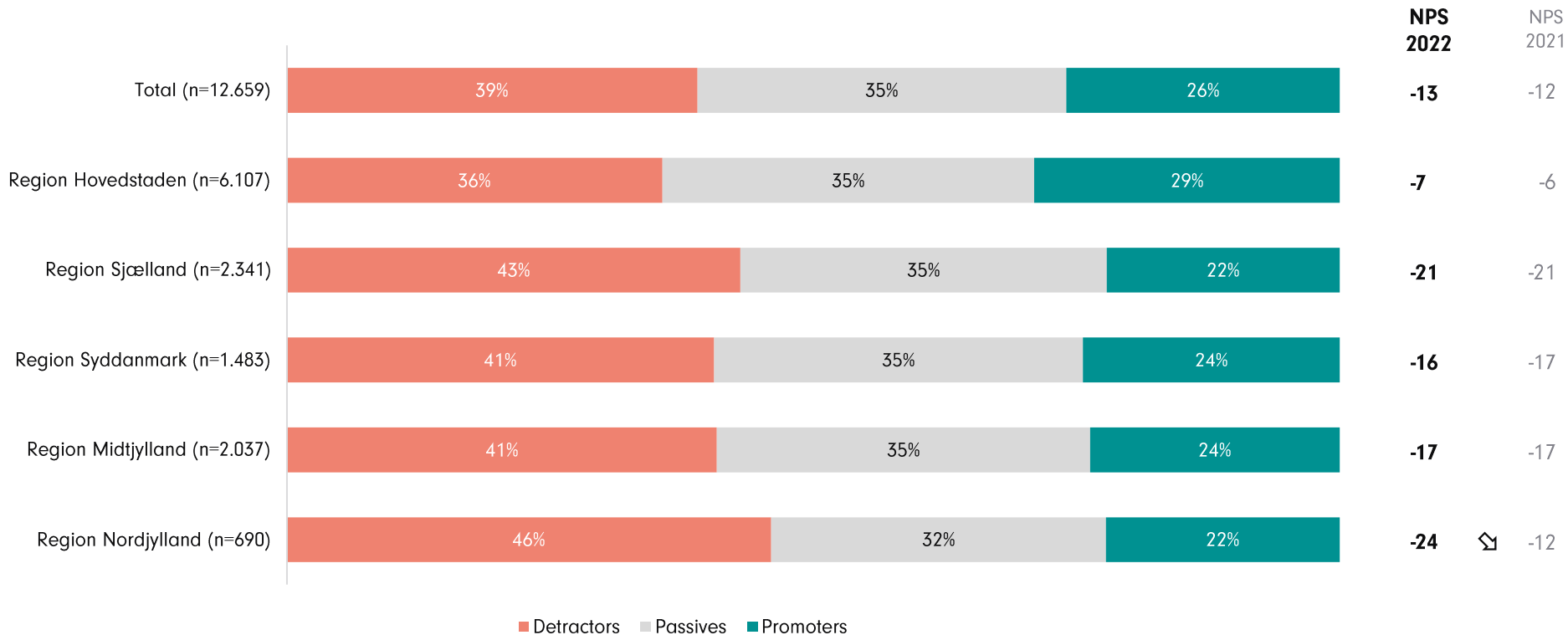
NPS for 'Total' er opgjort for offentlig transport generelt



## ANBEFALINGSVILLIGHED

# Passagererne i Region Hovedstaden er igen i år de mest anbefalingsvillige

Billedet er overordnet set det samme i alle regionerne – på nær Region Nordjylland, hvor NPS'en er faldet signifikant fra -12 til -24



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘

Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

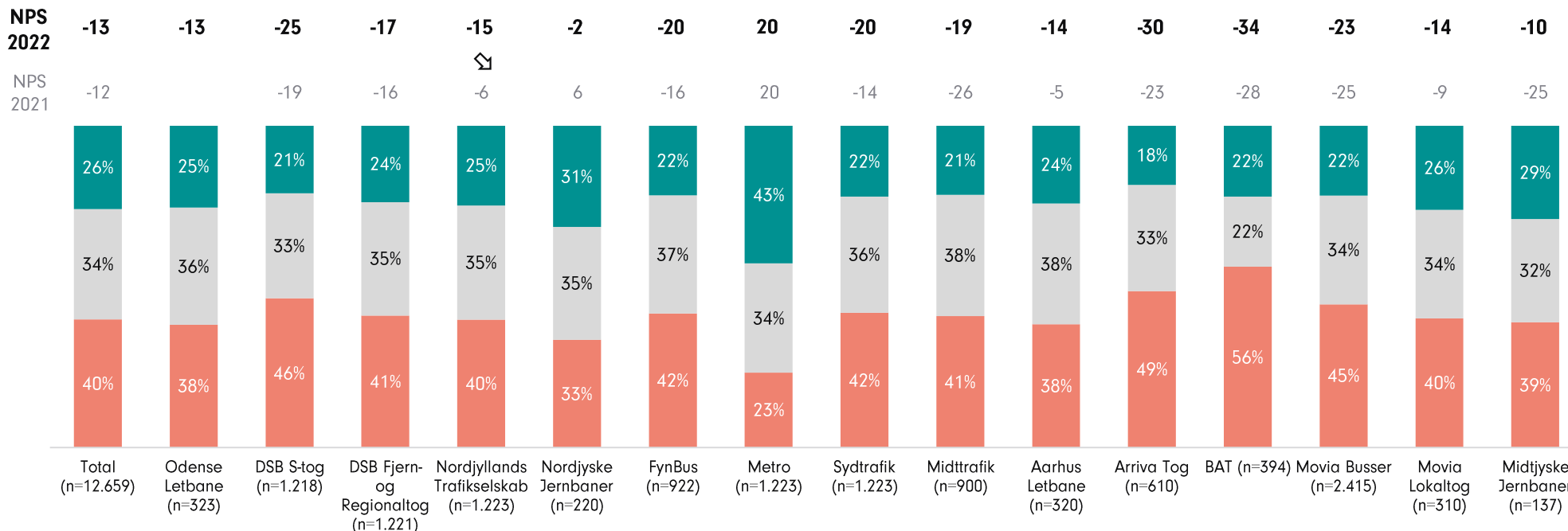
NPS for 'Total' er opgjort for offentlig transport generelt



## ANBEFALINGSVILLIGHED

# Metroselskabet har den klart højeste NPS, imens BAT har den laveste

Den eneste signifikante ændring fra 2021 er Nordjyllands Trafikselskabs NPS, som faldet fra -6 til -15. En mindre del af forklaringen på faldet er, at selskabets andel af heavy users i 2021 var 21% og i år er 13%; men det forklarer bestemt ikke alt



■ Detractors ■ Passives ■ Promoters

Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘

Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

NPS for 'Total' er gjort for offentlig transport generelt

Base: Alle passagerer n = 12659

Spørgsmål: "Hvor sandsynligt er det, at du vil anbefale [SELSKAB] til venner og bekendte?"

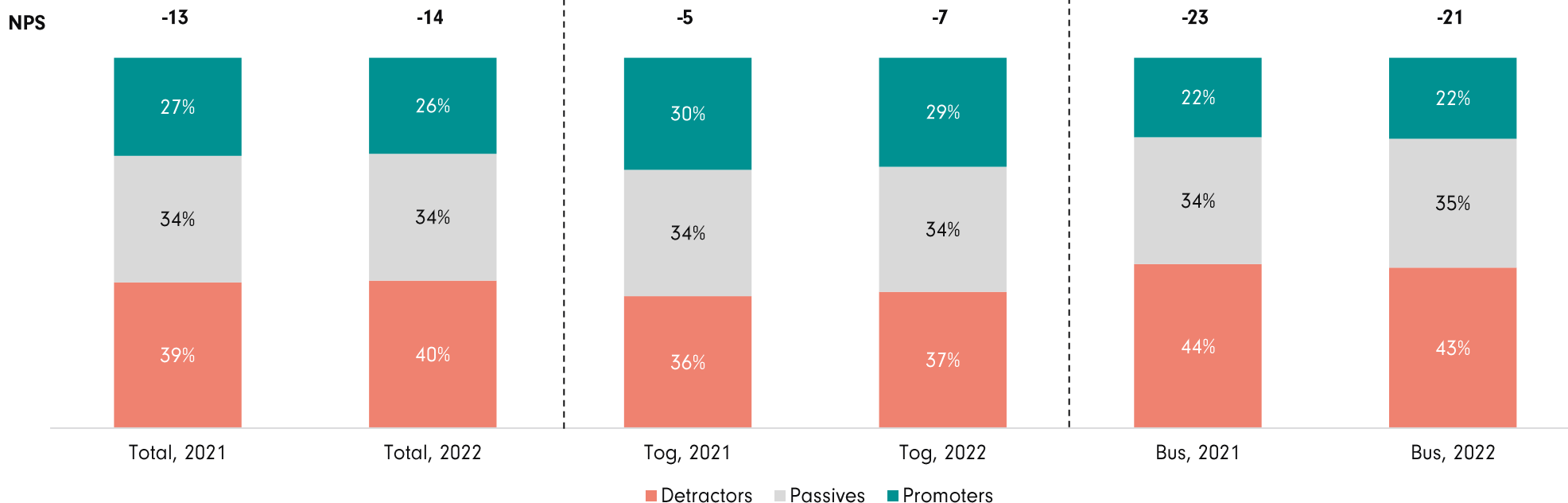




## ANBEFALINGSVILLIGHED

Igen i år er togpassagererne de mest anbefalingsvillige

Dog er tog faldet med 2 NPS-point, imens bus er steget med 2 NPS-point



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘

Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

NPS for 'Total' er opgjort for offentlig transport generelt

**Note:** Bus udgøres af Nordjyllands Trafikselskab, FynBus, Sydtrafik, Midttrafik, BAT og Movia Busser.

Tog udgøres af DSB S-tog, DSB Fjern og Regional, Nordjyske Jernbaner, Metro, Letbane (Aarhus), Arriva Tog, Movia Lokaltog og Midtjyske Jernbaner (2021)

Base: Alle passagerer n = 12659; Togpassagerer n = 5582/ Buspassagerer n = 7077

© 2022 – Side 23 Spørgsmål: "Hvor sandsynligt er det, at du vil anbefale [SELSKAB] til venner og bekendte?"



# SELSKABSSPECIFIKKE SPØRGSMÅL



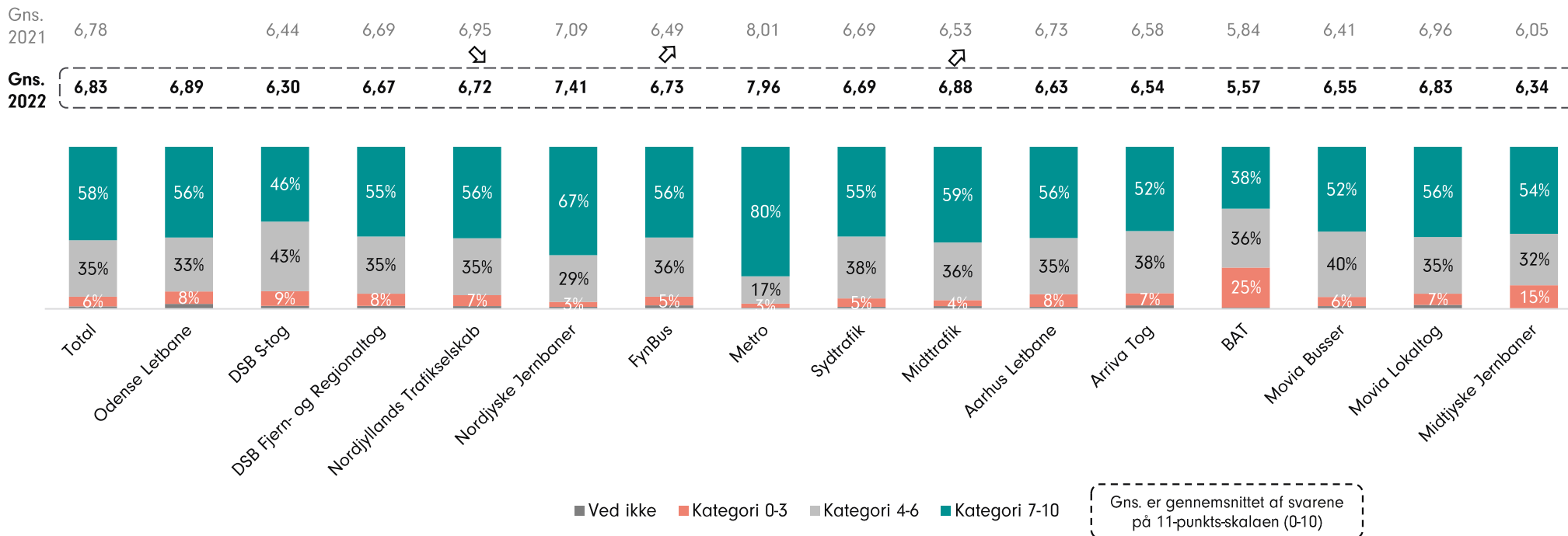
## SELSKABSSPECIFIKKE SPØRGSMÅL

I tråd med NPS har Metroselskabet de mest tilfredse passagerer, imens BAT har de mest utilfredse. Siden 2021 er der sket en signifikant stigning på FynBus og Midttrafik, imens der er sket et signifikant fald på Nordjyllands Trafikselskab.



Hvor tilfreds er du alt i alt med [SELSKAB]?

Svarskala: 0-10 (Meget utilfreds – Meget tilfreds)



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘  
 Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12659

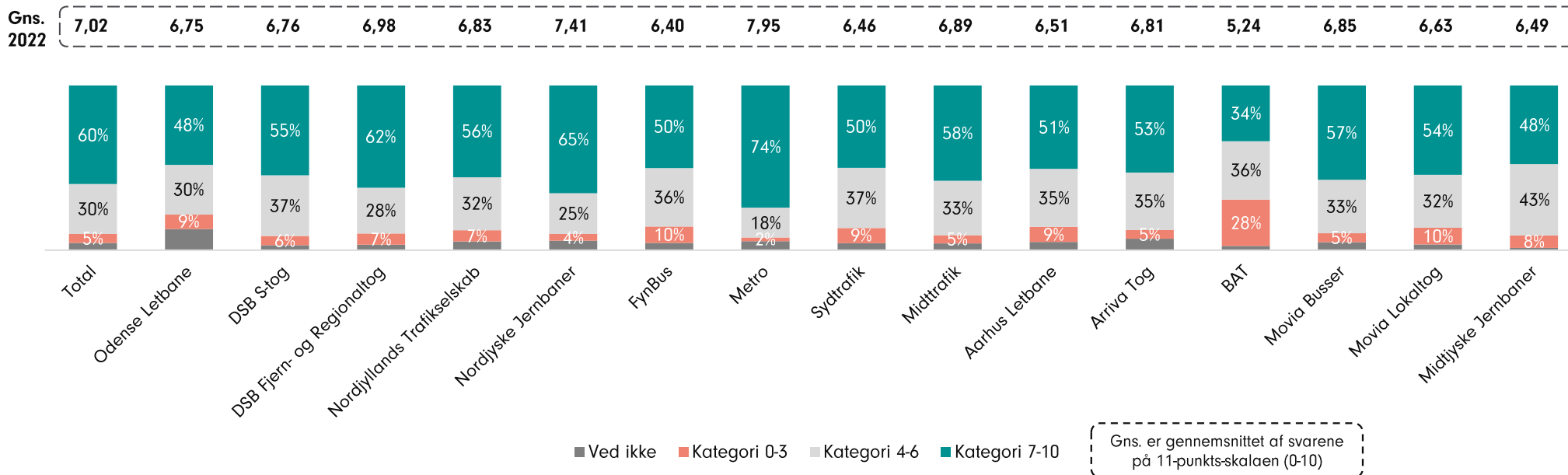
© 2022 – Side 25 Spørgsmål: Q11 "Hvor tilfreds er du alt i alt med [SELSKAB]?"



## SELSKABSSPECIFIKKE SPØRGSMÅL

Metropassagererne er dem, der er mest tilfredse med muligheden for at planlægge deres rejse, imens BAT-passagererne er dem, der (med afstand) er mindst tilfredse

Hvor tilfreds er du med mulighederne for at planlægge din rejse med [SELSKAB]?  
Svarskala: 0-10 (Meget utilfreds – Meget tilfreds)



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘  
Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

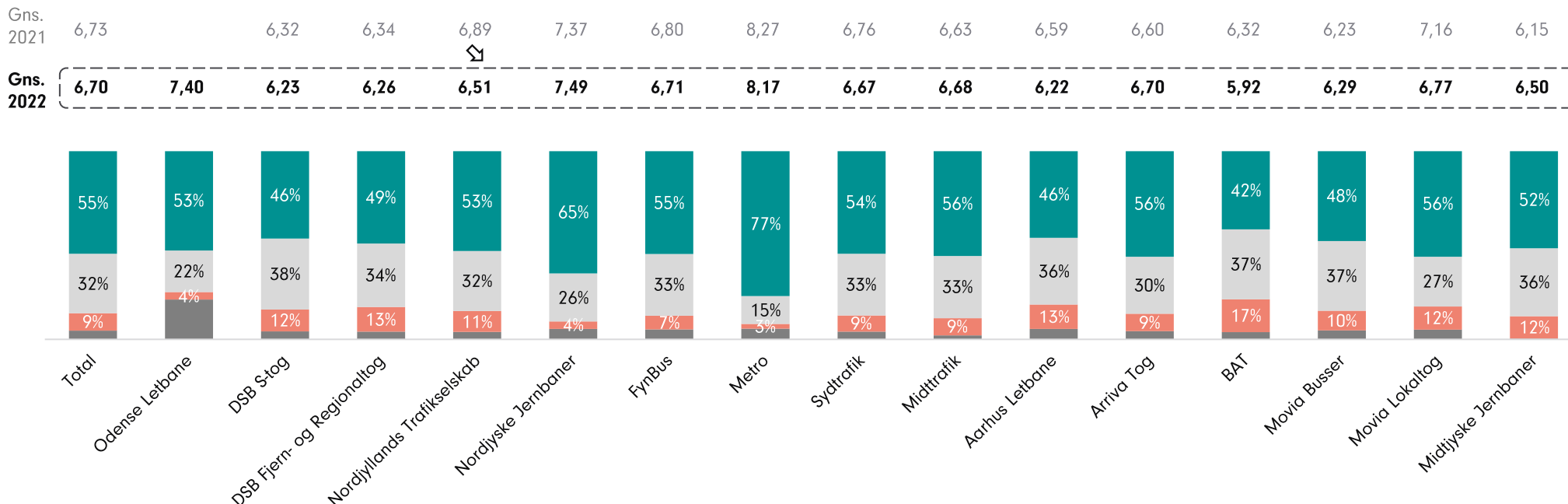
Base: Alle passagerer n = 12659



## SELSKABSSPECIFIKKE SPØRGSMÅL

Overordnet set er tilfredsheden med selskabernes overholdelse af køreplan på samme niveau som sidste år. Metropassagererne er de klart mest tilfredse. Derudover er det værd at bemærke, at Nordjyllands Trafikselskabs passagerer er signifikant mindre tilfredse, end de var i 2021

☞ Hvor tilfreds er du med [SELSKAB]s overholdelse af køreplanen?  
Svartskala: 0-10 (Meget utilfreds – Meget tilfreds)



■ Ved ikke ■ Kategori 0-3 ■ Kategori 4-6 ■ Kategori 7-10

Gns. er gennemsnittet af svarene på 11-punkts-skalaen (0-10)

Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘  
Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

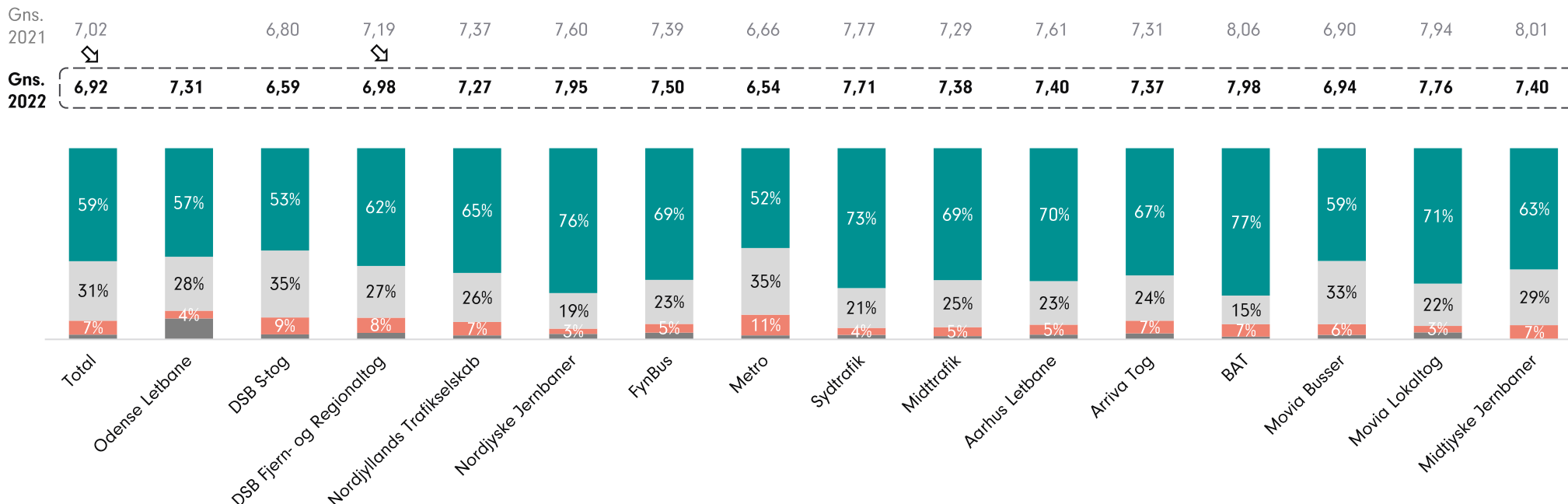
Base: Alle passagerer n = 12659



# Den totale tilfredshed med muligheden for at få en siddeplads er faldet signifikant fra 2021

Tilfredsheden er størst hos BAT og Nordjyske Jernbaner, imens den er mindst hos Metroselskabet. Derudover er det interessant, at tilfredsheden med DSB Fjern- og Regionaltog er faldet signifikant

☞ Hvor tilfreds er du med muligheden for at få en siddeplads, når du kører med [SELSKAB]?  
Svarskala: 0-10 (Meget utilfreds – Meget tilfreds)



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘  
Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

■ Ved ikke ■ Kategori 0-3 ■ Kategori 4-6 ■ Kategori 7-10

Gns. er gennemsnittet af svarene på 11-punkts-skalaen (0-10)



## SELSKABSSPECIFIKKE SPØRGSMÅL

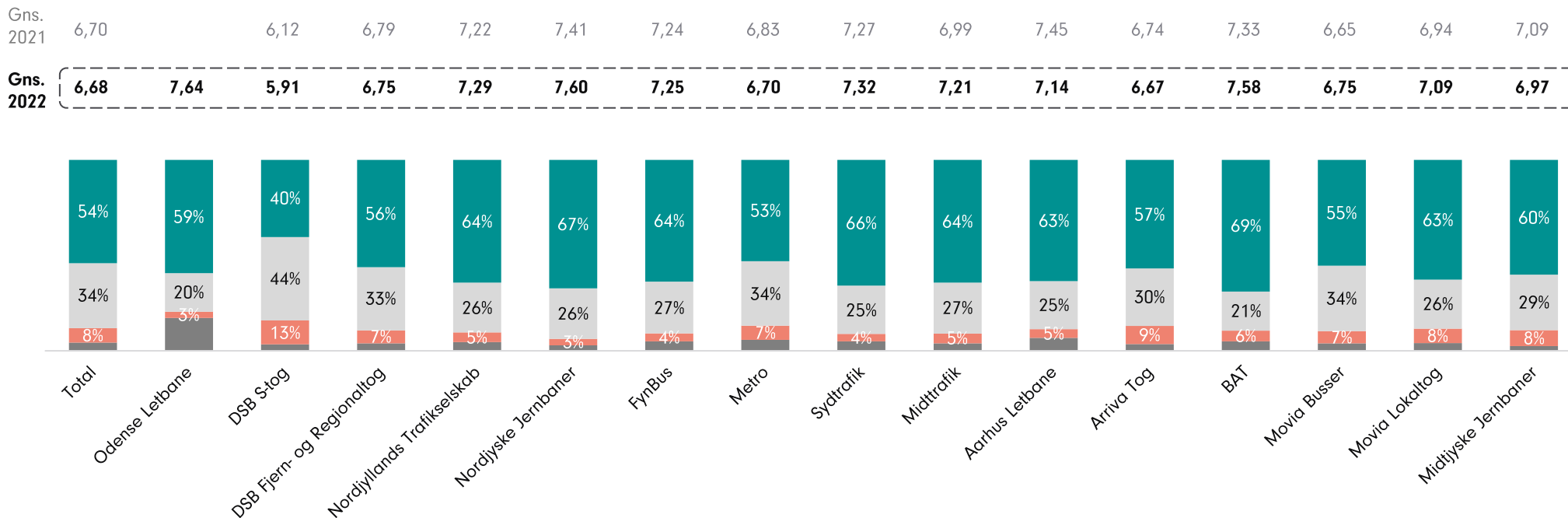
Tilfredsheden med rengøringen af bussen eller toget er på samme niveau som i 2021

Odense Letbane har den højeste tilfredshed, imens DSB S-tog har den laveste



Hvor tilfreds er du med rengøringen af bussen eller toget, når du kører med [SELSKAB]?

Svarskala: 0-10 (Meget utilfreds – Meget tilfreds)



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘  
Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

■ Ved ikke ■ Kategori 0-3 ■ Kategori 4-6 ■ Kategori 7-10

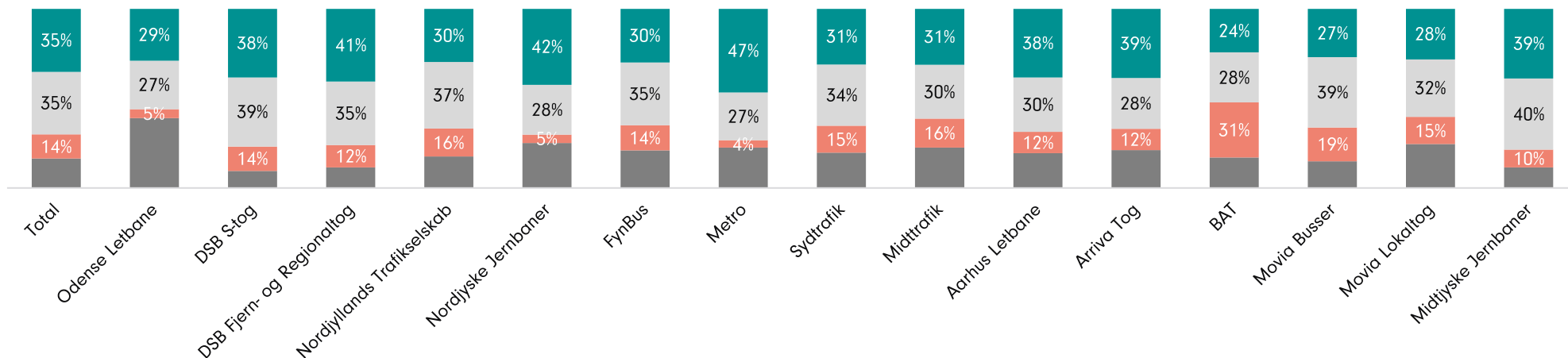
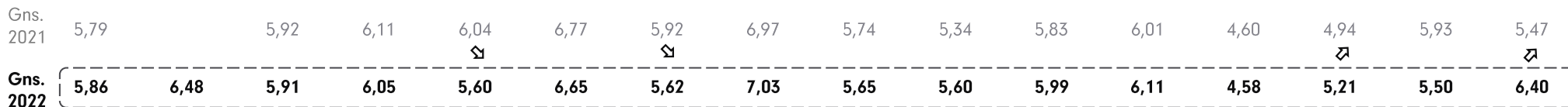
Gns. er gennemsnittet af svarene på 11-punkts-skalaen (0-10)



# Tilfredsheden med information i forbindelse med forsinkelser er steget siden 2021

Hos Movia Busser og Midtjyske Jernbaner er tilfredsheden steget signifikant, imens tilfredsheden er faldet signifikant hos Nordjyllands Trafikselskab og Fynbus

☞ Hvor tilfreds er du med informationen fra [SELSKAB], når der er forsinkelser?  
Svarskala: 0-10 (Meget utilfreds – Meget tilfreds)



■ Ved ikke ■ Kategori 0-3 ■ Kategori 4-6 ■ Kategori 7-10

Gns. er gennemsnittet af svarene på 11-punkts-skalaen (0-10)

Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘  
Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12659



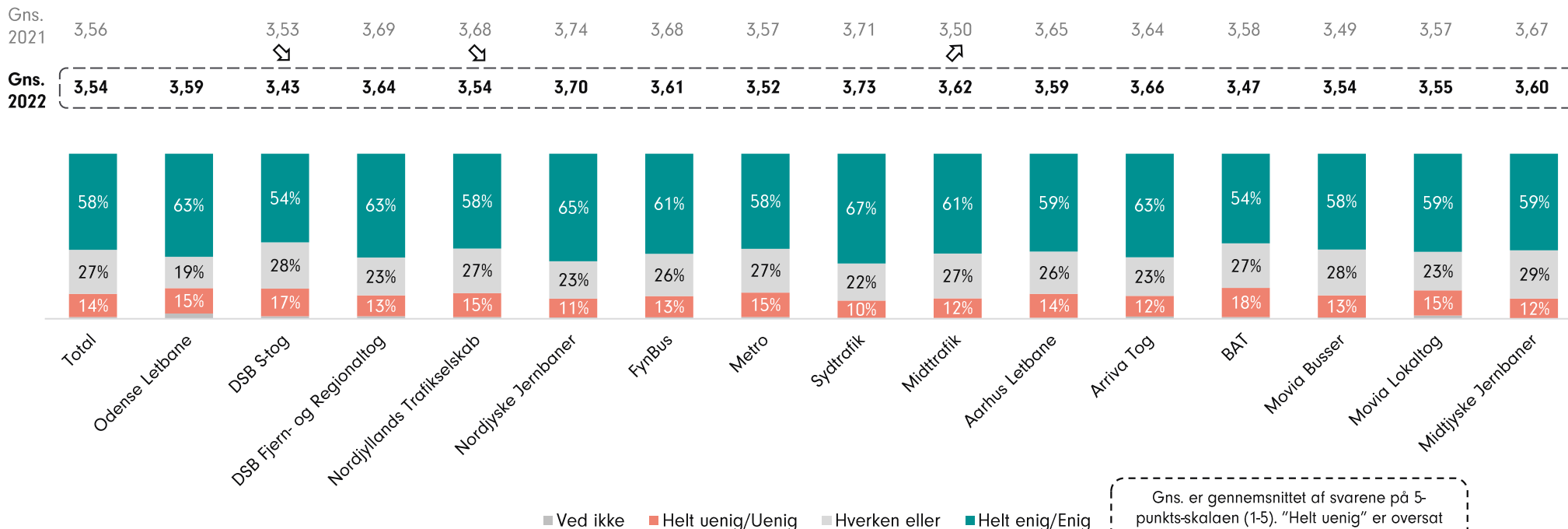


## SELSKABSSPECIFIKKE SPØRSMÅL

# Rejsetiden er omtrent lige så behagelig som i 2021

Dog opleves den signifikant mindre behagelig hos DSB S-tog og Nordjyllands Trafikselskab og signifikant mere behagelig hos Midttrafik

Jeg oplever rejsetiden som behagelig, når jeg rejser med offentlig transport  
Svarskala: 1-5 (Helt uenig – Helt enig)



Gns. er gennemsnittet af svarene på 5-punkts-skalaen (1-5). "Helt uenig" er oversat til 1, "Uenig" til 2 (...) "Helt enig" til 5.

Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘  
Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12659

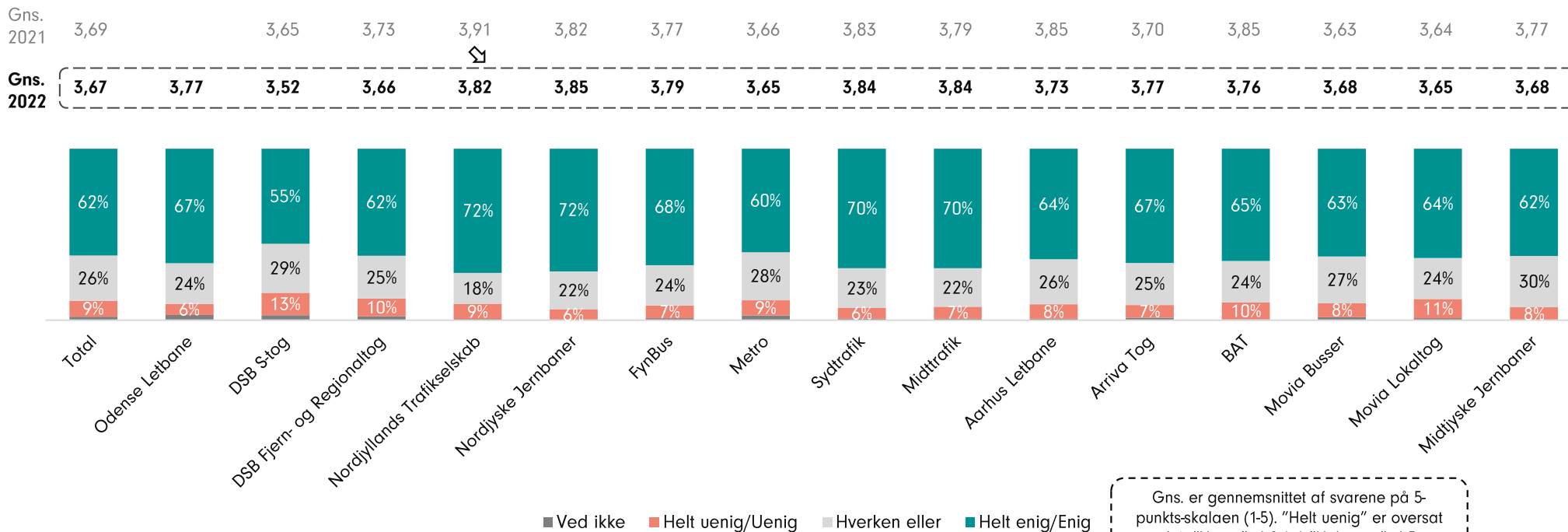


## SELSKABSSPECIFIKKE SPØRGSMÅL

# Passagererne føler sig tilnærmelsesvist lige så godt behandlet som i 2021

Selskaberne ligger meget tæt på hinanden; og den eneste signifikante ændring er Nordjyllands Trafikselskab, som er faldet

Jeg føler mig godt behandlet, når jeg er kunde i den offentlige transport  
Svarskala: 1-5 (Helt uenig – Helt enig)



Gns. er gennemsnittet af svarene på 5-punkts-skalaen (1-5). "Helt uenig" er oversat til 1, "Uenig" til 2 (...) "Helt enig" til 5.

Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘  
Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12659

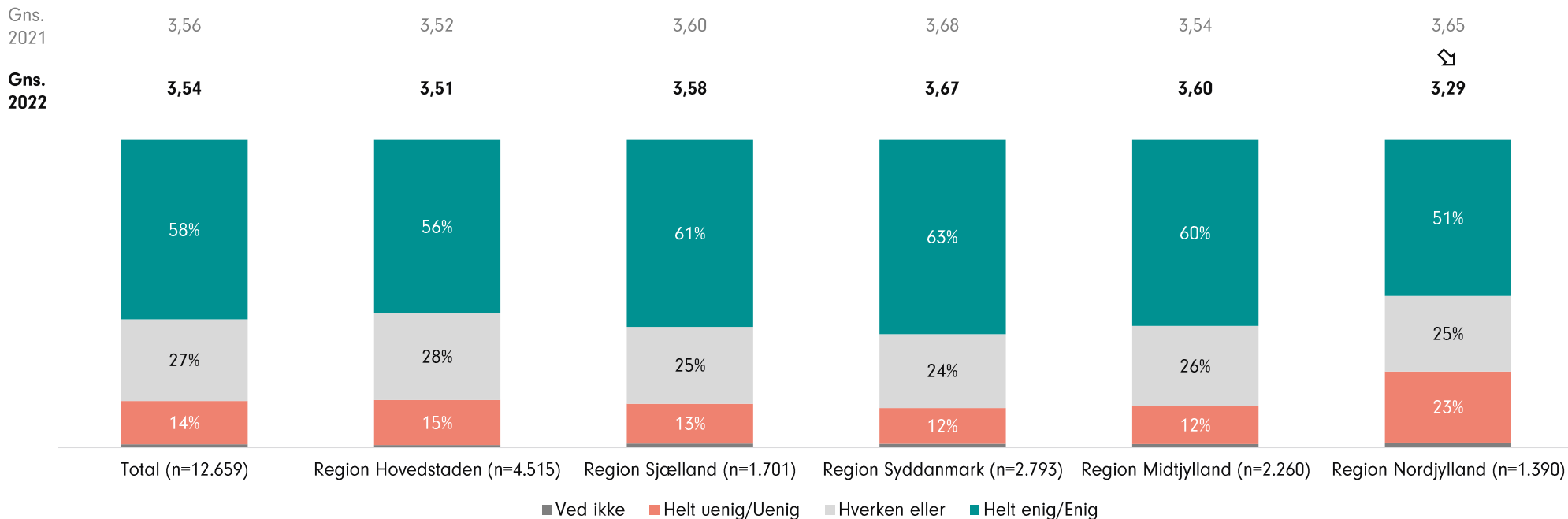


# KOLLEKTIV TRAFIK PÅ TVÆRS AF REGIONERNE



I Region Syddanmark opleves rejsetiden som den mest behagelige, imens den opleves som mindst behagelig i Region Nordjylland (hvor den tilmed er faldet signifikant fra 2021)

Jeg oplever rejsetiden som behagelig, når jeg rejser med offentlig transport  
Svarskala: 1-5 (Helt uenig – Helt enig)



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘  
Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12659

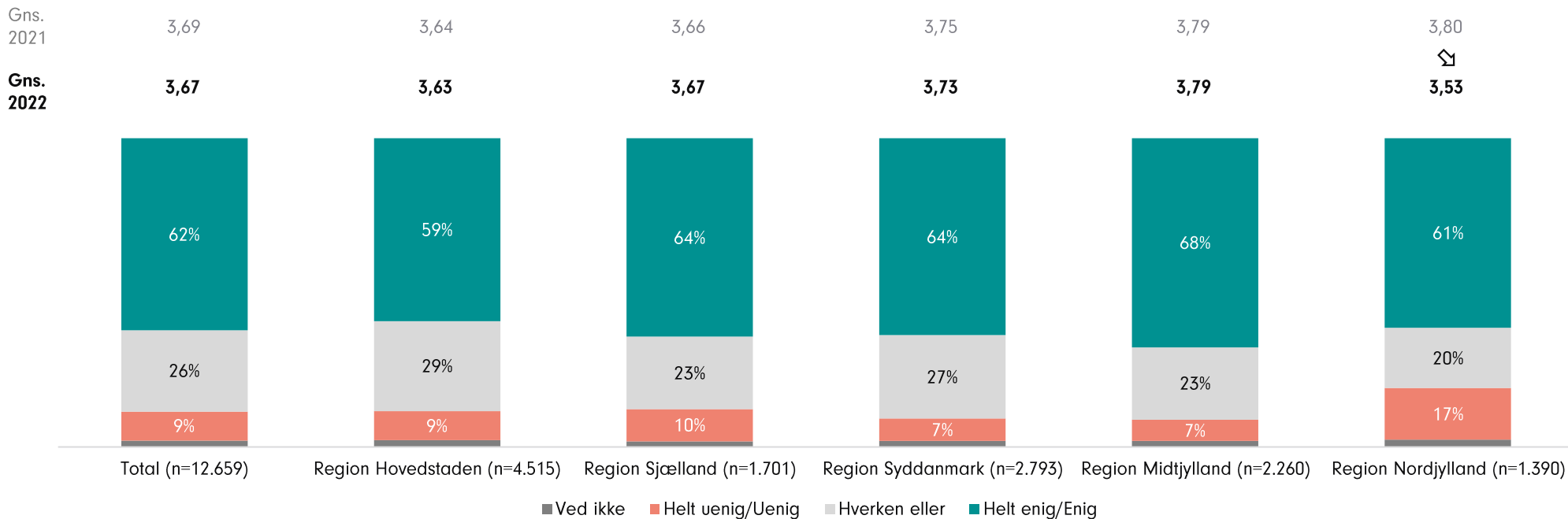
Spørgsmål: Q9 "Jeg oplever rejsetiden som behagelig, når jeg rejser med offentlig transport"



## KOLLEKTIV TRAFIK PÅ TVÆRS AF REGIONERNE

Passagererne føler sig bedst behandlet som kunde i Region Midtjylland, imens de føler sig dårligst behandlet i Region Nordjylland (hvor der – også her – er sket et signifikant fald fra 2021)

Jeg føler mig godt behandlet, når jeg er kunde i den offentlige transport  
Svarskala: 1-5 (Helt uenig – Helt enig)



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘  
Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12659

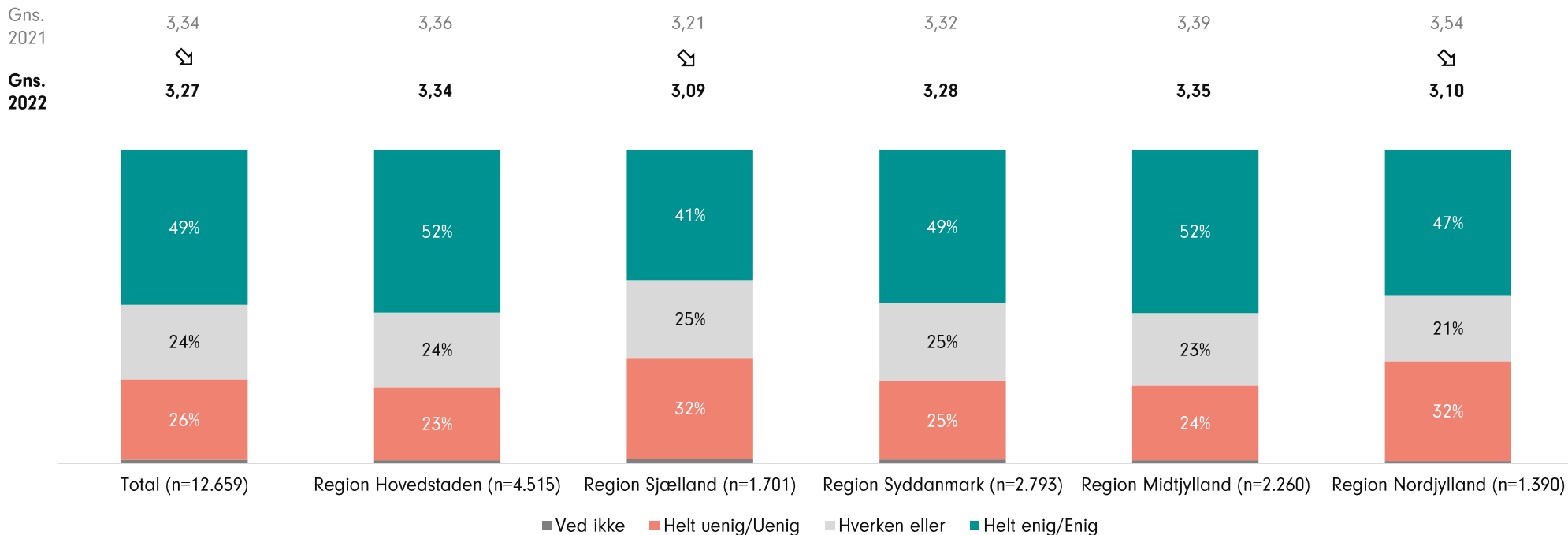


## KOLLEKTIV TRAFIK PÅ TVÆRS AF REGIONERNE

Tilliden til at man kommer frem til tiden, når man rejser med offentlig transport, er faldet signifikant fra 2021

Den er faldet signifikant i Region Sjælland og Region Nordjylland, imens de tre andre regioner er nogenlunde på niveau med sidste år

🗨️ Når jeg kører med offentlig transport, har jeg tillid til, at jeg kommer frem til tiden  
Svarskala: 1-5 (Helt uenig – Helt enig)



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘  
Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12659

© 2022 – Side 36 Spørgsmål: Q6 "Når jeg kører med offentlig transport, har jeg tillid til, at jeg kommer frem til tiden"



# DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE

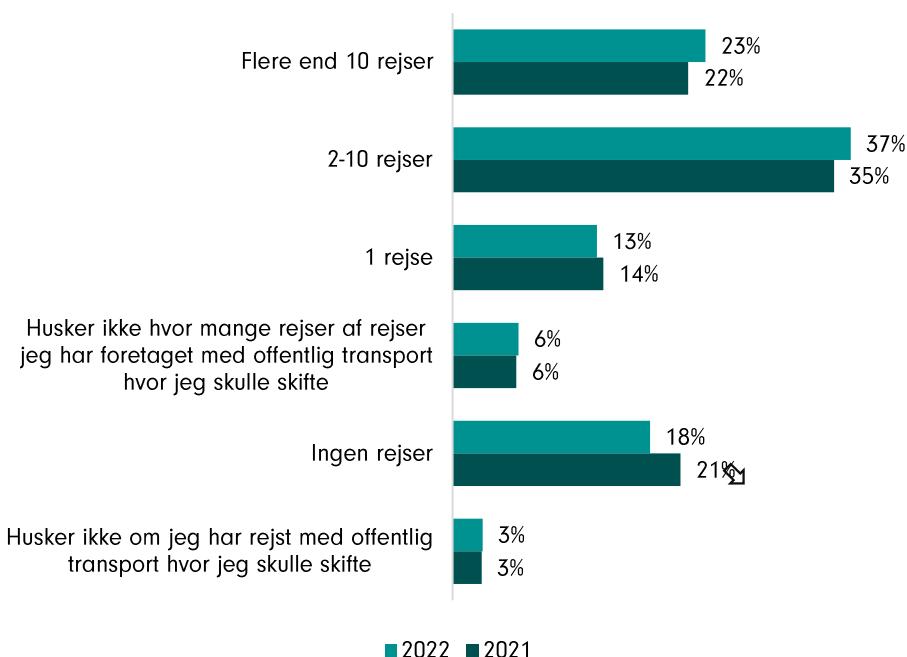


## DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE

Næsten hver femte har skiftet mellem flere offentlige transportmidler eller -selskaber

Det er signifikant stigning på 3 %-point fra 2021

Hvor ofte har du det seneste år rejst med offentlig transport, hvor du skulle skifte mellem flere offentlige transportmidler eller trafikselskaber?



I 2021 havde **76%** foretaget mindst én rejse med skift inden for det seneste år

Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘

Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12659

© 2022 – Side 38

Spørgsmål: Q17 "Hvor ofte har du det seneste år rejst med offentlig transport, hvor du skulle skifte mellem flere offentlige transportmidler eller trafikselskaber?" \*Note: I 2021 er formuleringen af spørgsmålet ændret for at gøre det mere mundret. Dog har ændringen i spørgsmålsformuleringen ikke haft betydning for resultaterne



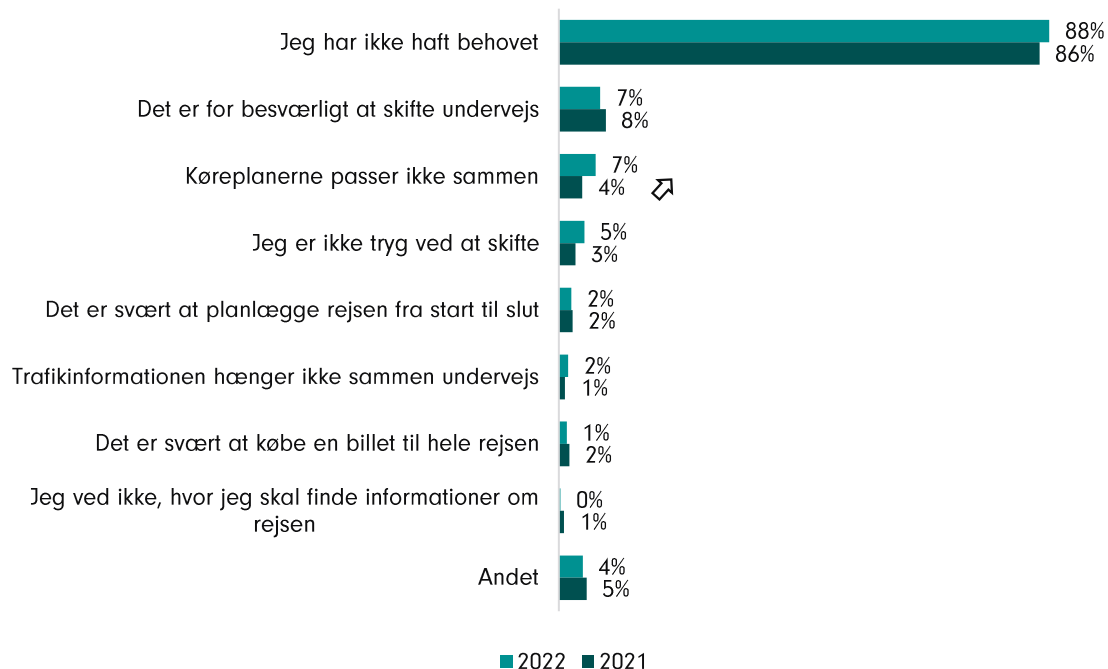


## DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE

Den altoverskyggende årsag til at nogle passagerer ikke har foretaget skift, skyldes ganske enkelt, at de ikke har haft behovet



Hvad er de vigtigste årsager til, at du ikke har været på en rejse det seneste år, der involverede skift?



I 2021 var det 86% der ikke havde behovet for at skifte undervejs på rejsen

Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘

Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Passagerer der ikke har foretaget skift n = 2625

Spørgsmål: Q18 " Du har angivet, at du ikke har været på en rejse det seneste år, der involverer skift mellem flere offentlige transportmidler eller trafikskelskaber. Hvad er de vigtigste årsager til, at du ikke har gjort det?"

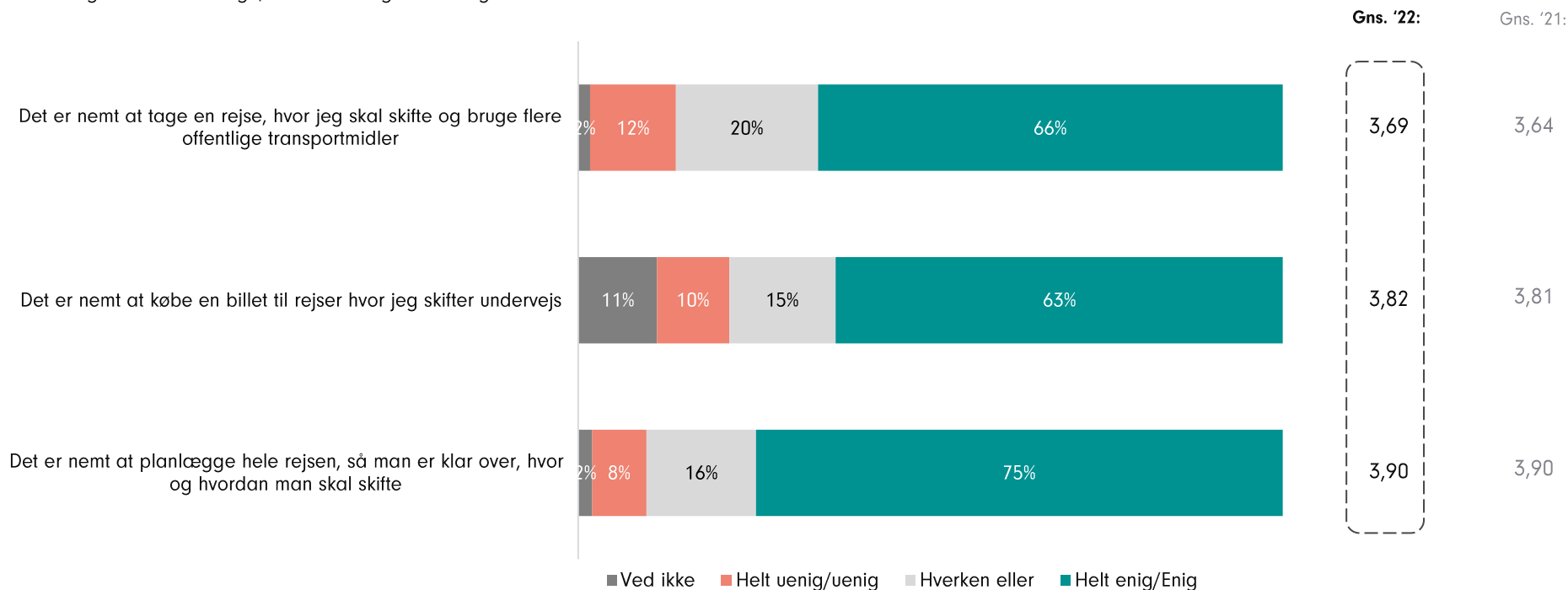


## DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE

Passagerer, der har skiftet undervejs på rejsen, oplever fortsat, at det er nemt at planlægge hele rejsen, når man på forhånd ved, at man skal skifte



Her kommer nogle udsagn, der handler om at foretage skift på rejser med offentlige transportmidler. Angiv for hvert udsagn, om du er enig eller uenig.



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘

Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Passagerer der har foretaget skift på rejsen n = 9662

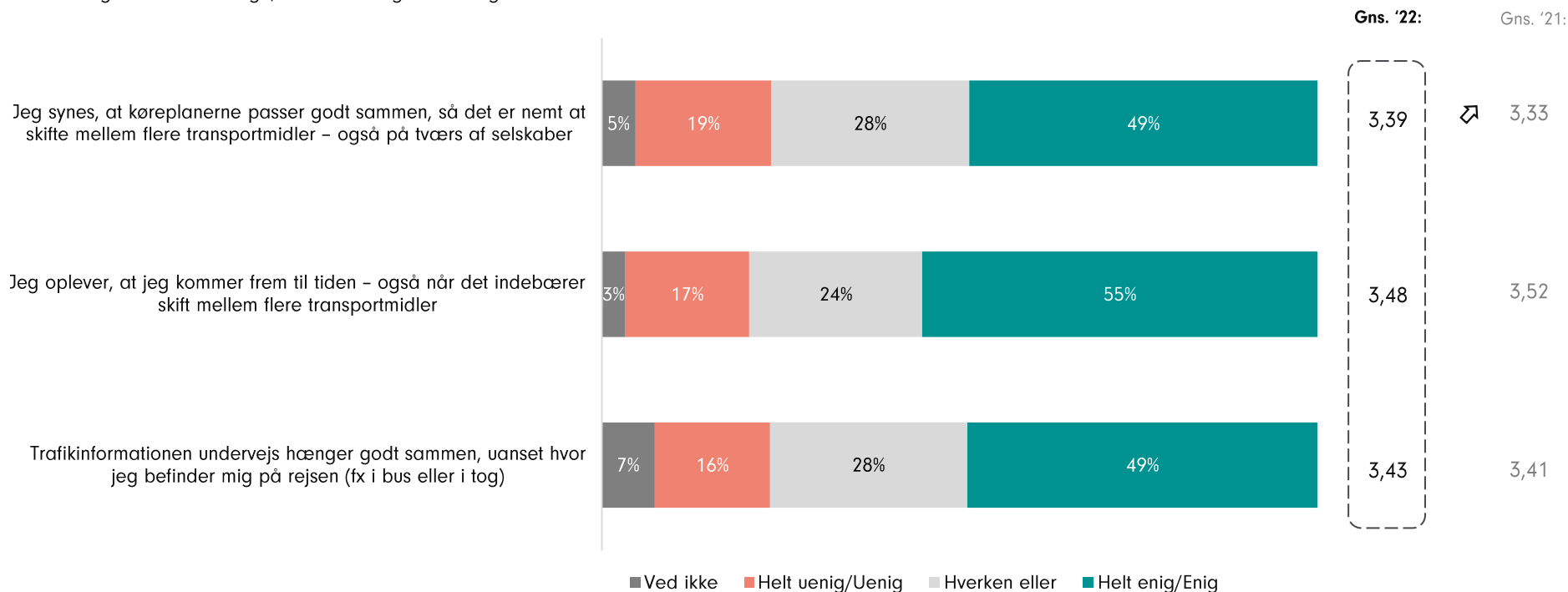


## DEN SAMMENHÆNGENDE REJSE

Selvom der er skift involveret i rejsen, har passagererne en oplevelse af, at de kommer frem til tiden  
I år synes signifikant flere, at køreplanerne passer godt sammen



Her kommer nogle udsagn, der handler om at foretage skift på rejser med offentlige transportmidler.  
Angiv for hvert udsagn, om du er enig eller uenig.



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘  
Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Passagerer der har foretaget skift på rejsen n = 9662



# AD HOC-SPØRGSMÅL

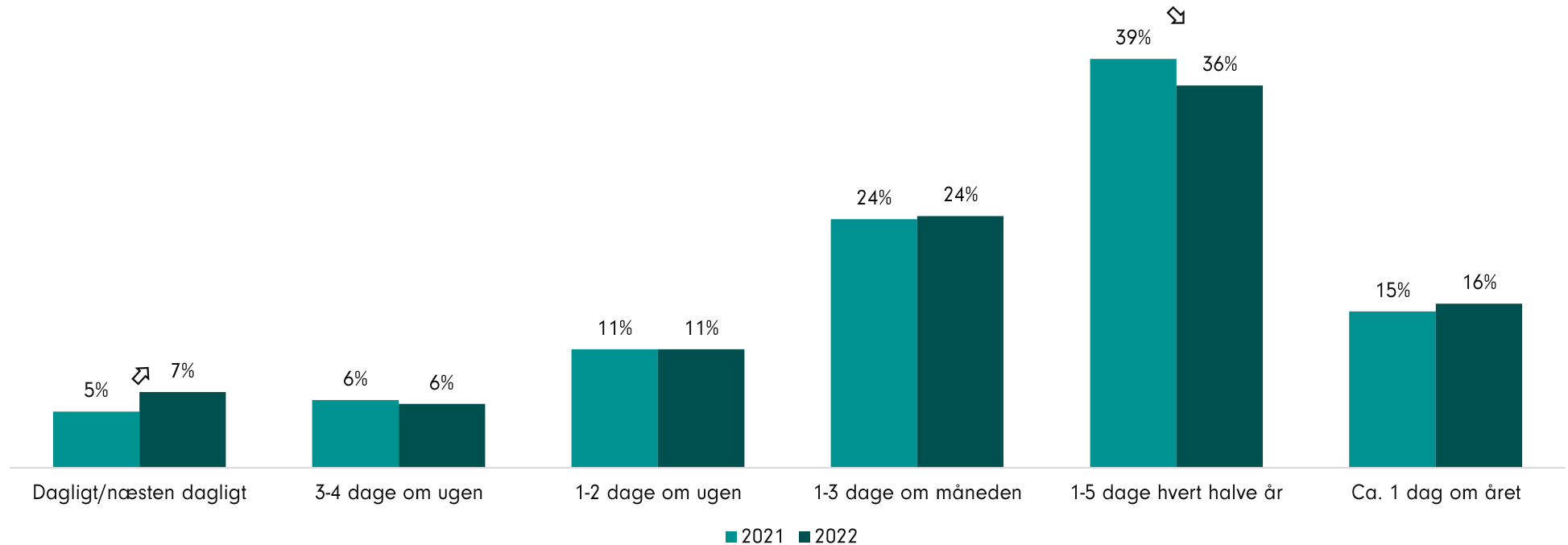


# Andelen af passagerer, der rejser dagligt/næsten dagligt er steget signifikant fra 2021

Flertallet af passagerne rejser fortsat med selskaberne 1-5 dage hvert halve år (men siden 2021 er andelen faldet signifikant)



Hvor ofte rejser du med [selskab]?



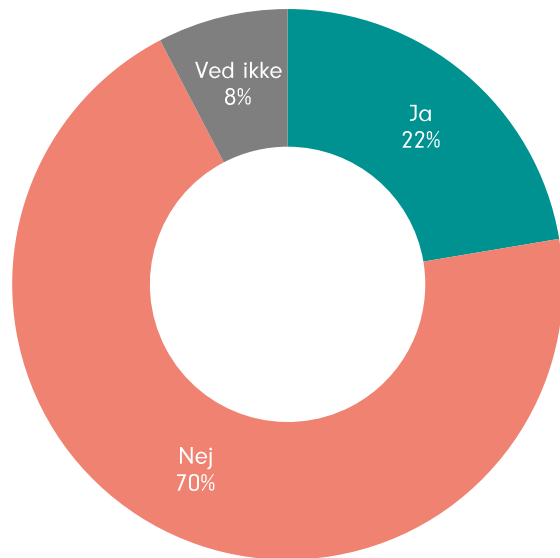
Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘  
Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau



## AD HOC-SPØRGSMÅL

Hjemmearbejdet, som afstedkom af COVID-19, er kommet for at blive: 22% af passagererne arbejder mere hjemme nu, end de gjorde før COVID-19; og tre ud af fire af dem forventer også fremadrettet at arbejde/studere hjemmefra mindst én dag om måneden

Arbejder du oftere hjemmefra nu, end du gjorde før COVID-19?

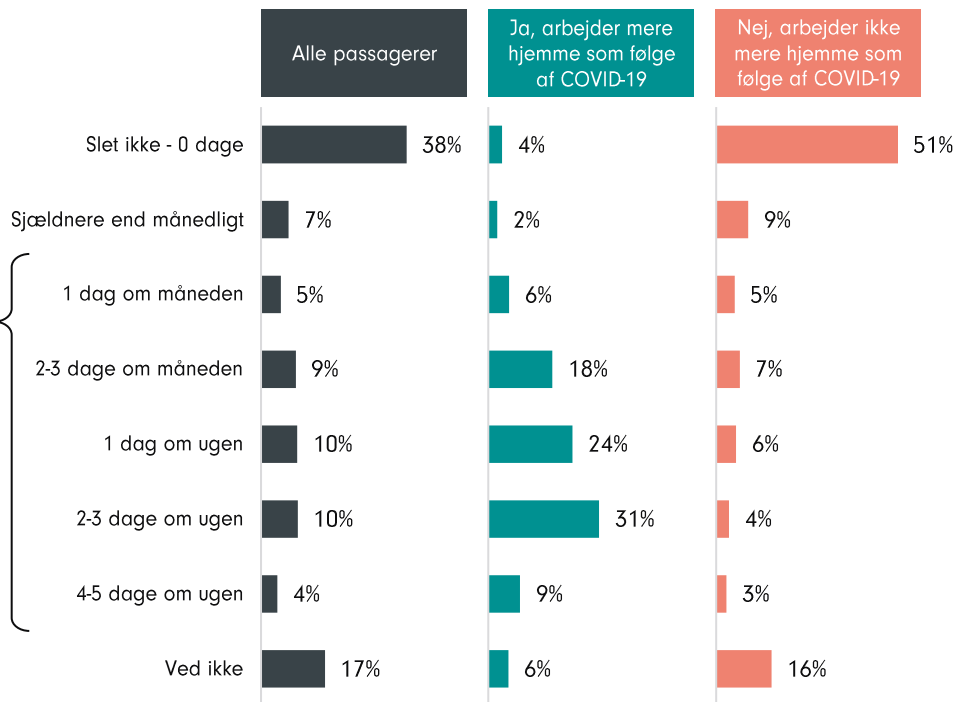


**38%**  
forventer fremadrettet, at arbejde/studere hjemmefra mindst én dag om måneden

**76%**  
Iblandt dem, der allerede arbejder mere hjemme, end de gjorde før COVID-19

**25%**  
Iblandt dem, der ikke allerede arbejder mere hjemme, end de gjorde før COVID-19

Hvor meget forventer du, at du vil arbejde/studere hjemmefra i fremtiden?



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘

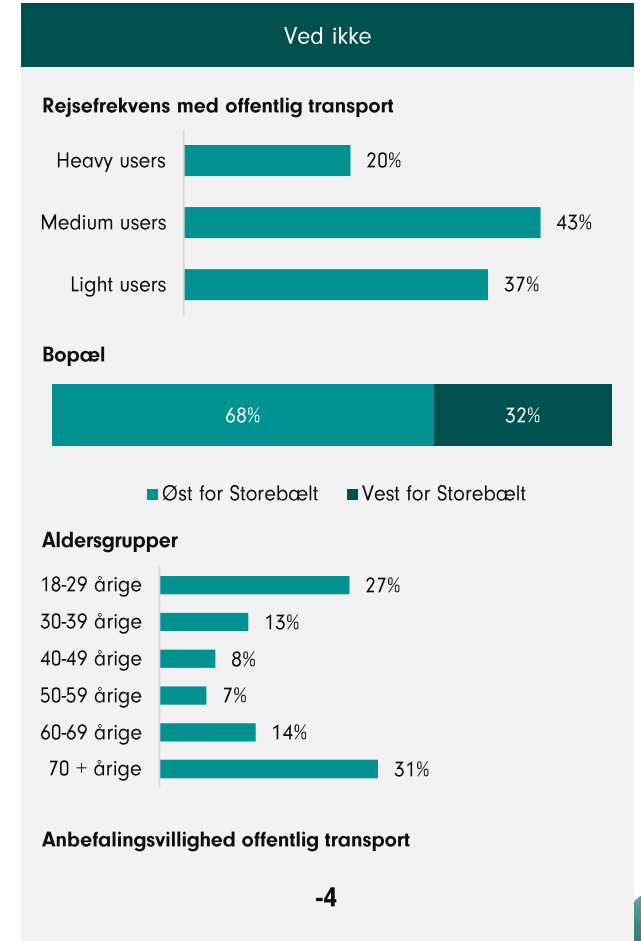
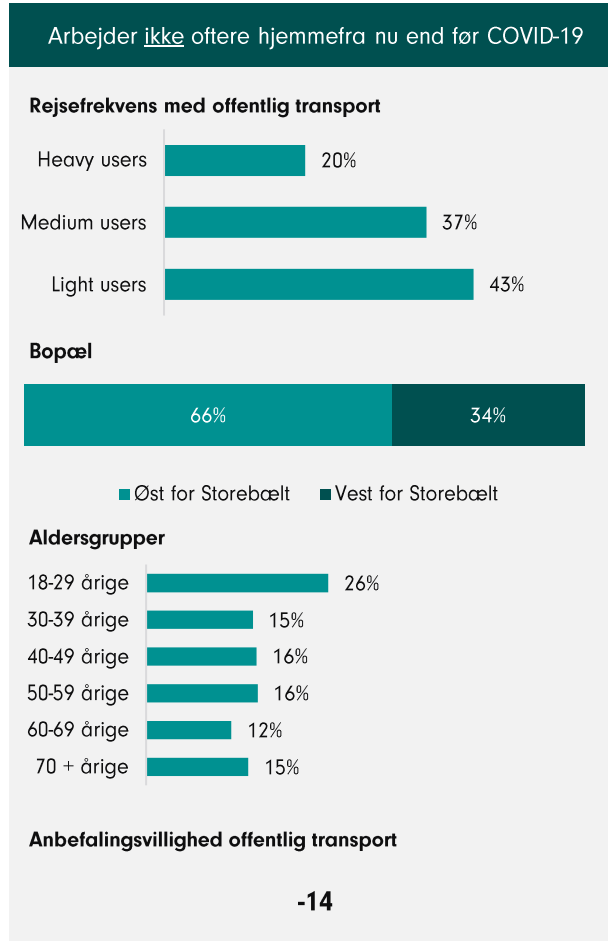
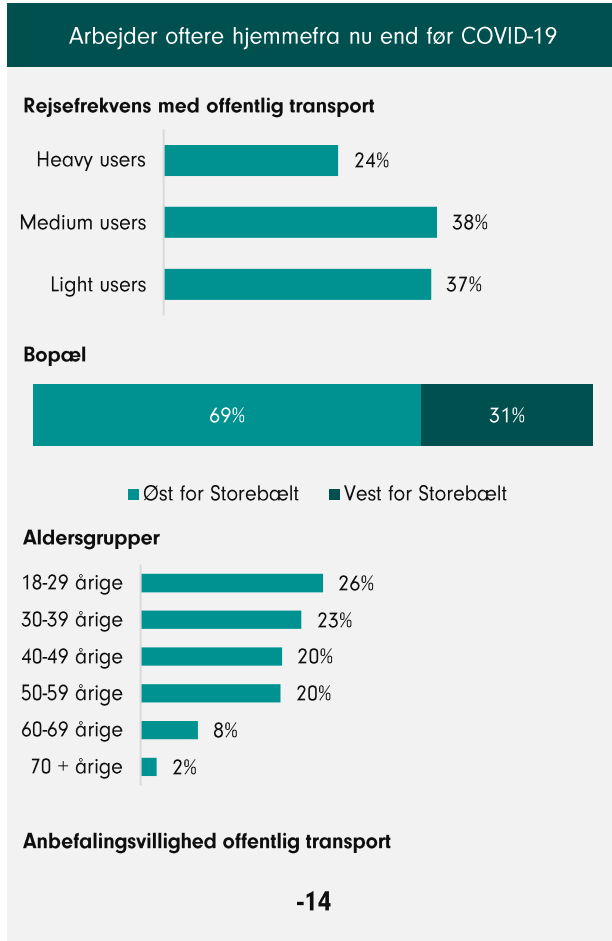
Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12659

Base: Alle passagerer n = 12659 (Ja n = 2394 / Nej n = 9143)

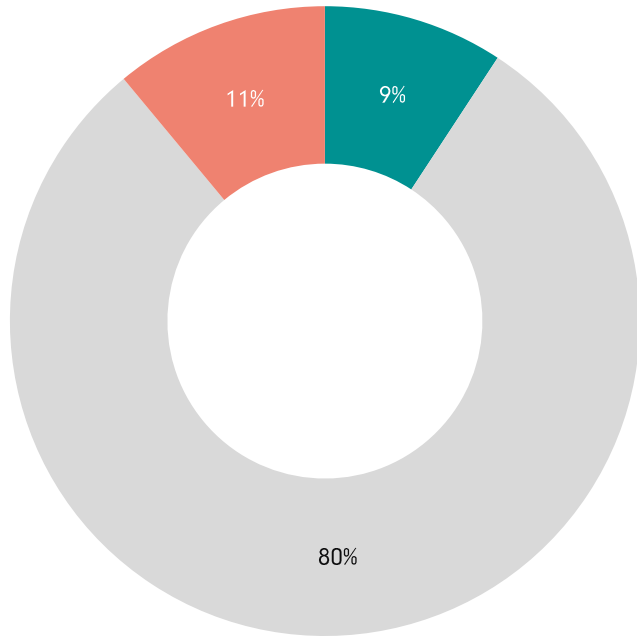


Der er ingen større forskelle mellem dem, der arbejder oftere hjemmefra end før COVID-19 og dem, der ikke gør. Rejsefrekvensen er lidt højere for dem, der oftere hjemmefra nu, imens også gennemsnitsalderen er lavere.



# Hjemmearbejde og online undervisning vil lede til et (lidt) mindre brug af offentlig transport i fremtiden

🗨️ Hvordan forventer du at hjemmearbejde og online undervisning vil påvirke din brug af offentlig transport i fremtiden, i forhold til hvad det gør i dag?



- Jeg vil bruge offentlig transport mere i fremtiden, i forhold til hvad jeg gør i dag
- Jeg vil bruge offentlig transport som jeg plejer
- Jeg vil bruge offentlig transport mindre i fremtiden, i forhold til hvad jeg gør i dag

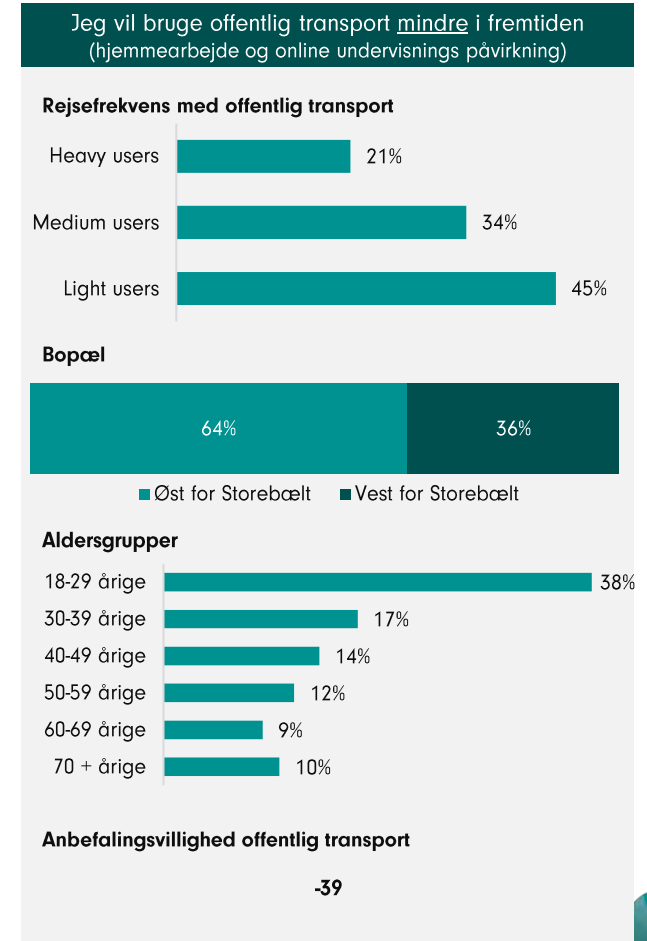
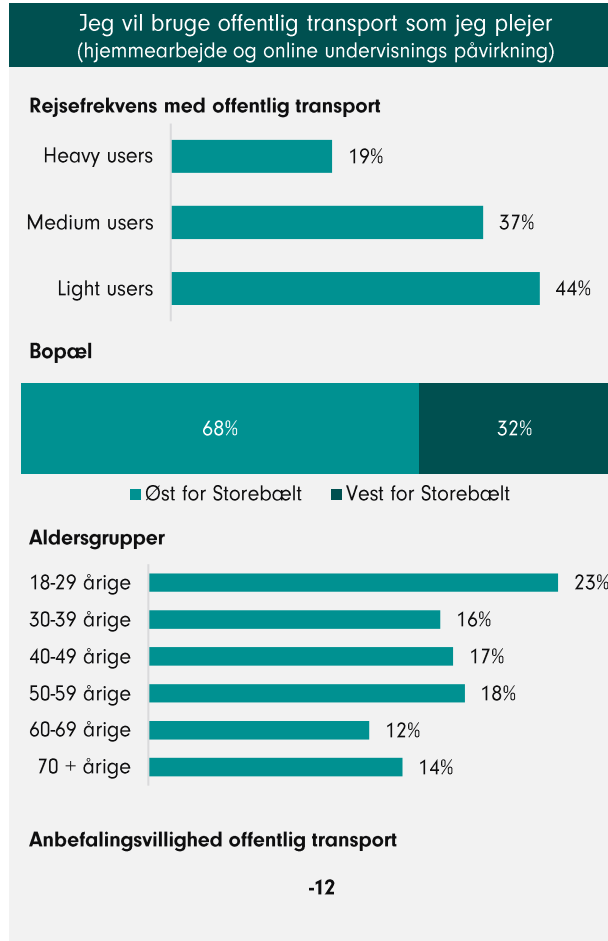
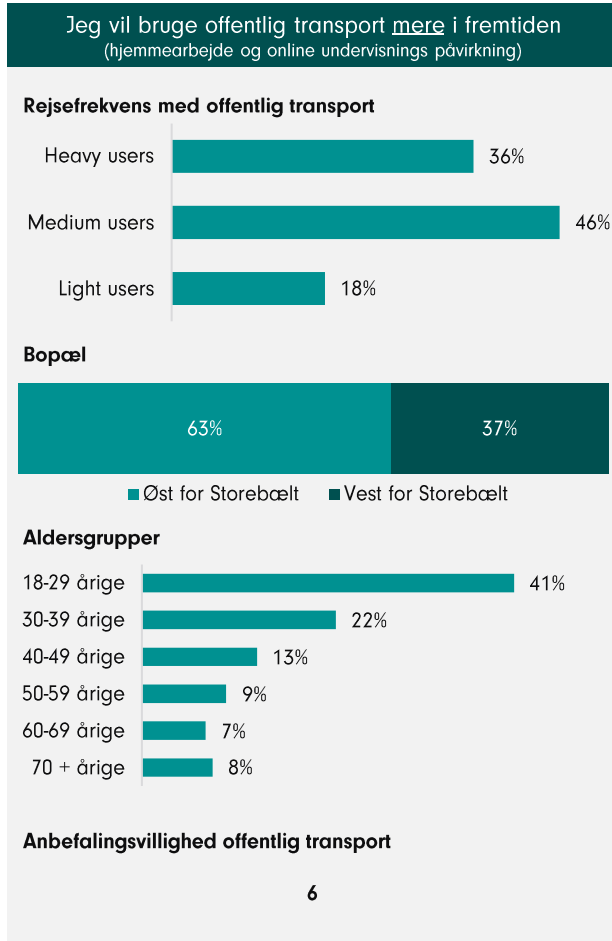
Region Nordjylland er den eneste region, hvor hjemmearbejde og online undervisning vil lede til et øget brug af offentlig transport





## AD HOC-SPØRGSMÅL

De passagerer, der vil bruge offentlig transport mindre i fremtiden som følge af hjemmearbejde og online undervisning, er i langt højere grad light users og har en markant mindre anbefalingsvillighed end de øvrige passagerer, hvilket er positivt nyt for trafikelskaberne

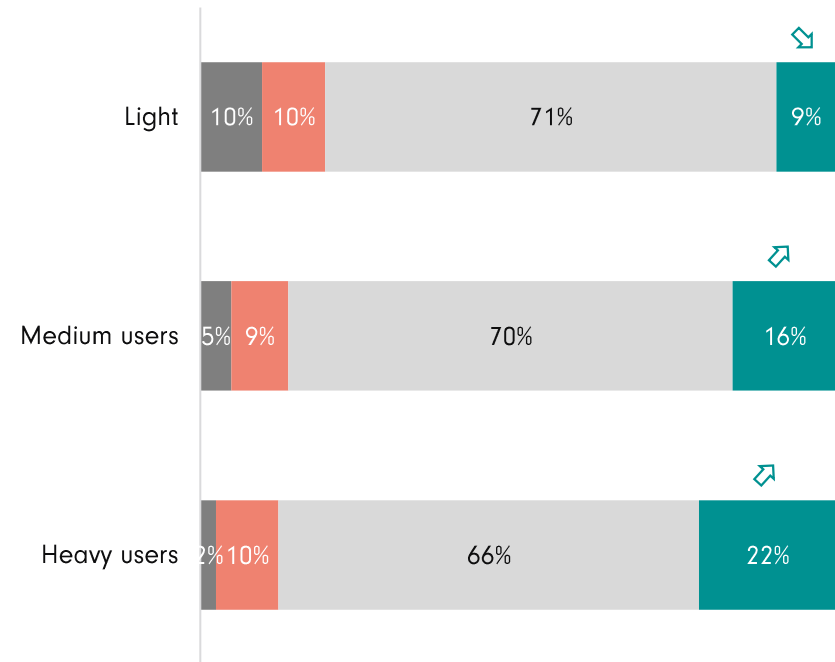
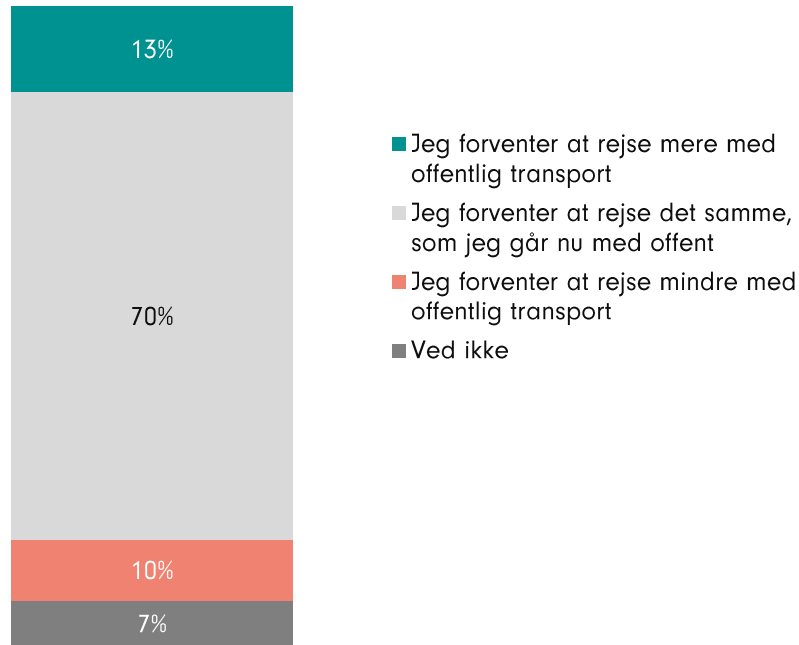


Signifikant flere forventer at rejse mere med offentlig transport end andelen af folk, der forventer at rejse mindre med offentlig transport, hvilket tegner godt for den offentlige transport

Det er primært dem, der i forvejen rejser meget med offentlig transport, som vil rejse oftere



Forventer du at rejse mere eller mindre med offentlig transport i løbet af det næste år?



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘

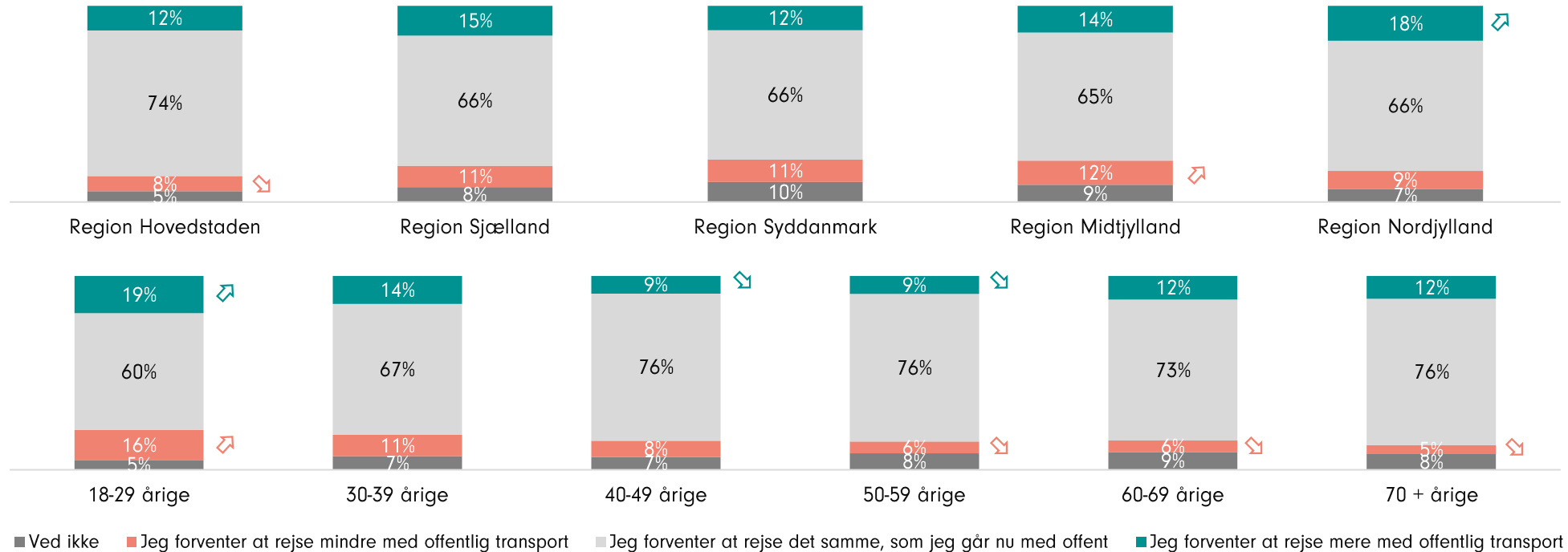
Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12659



Det er primært folk i Region Nordjylland og de unge, der forventer at rejse mere med offentlig transport i løbet af det næste år (dog er de unge også mere splittede end de øvrige aldersgrupper)

Forventer du at rejse mere eller mindre med offentlig transport i løbet af det næste år?



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘  
 Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

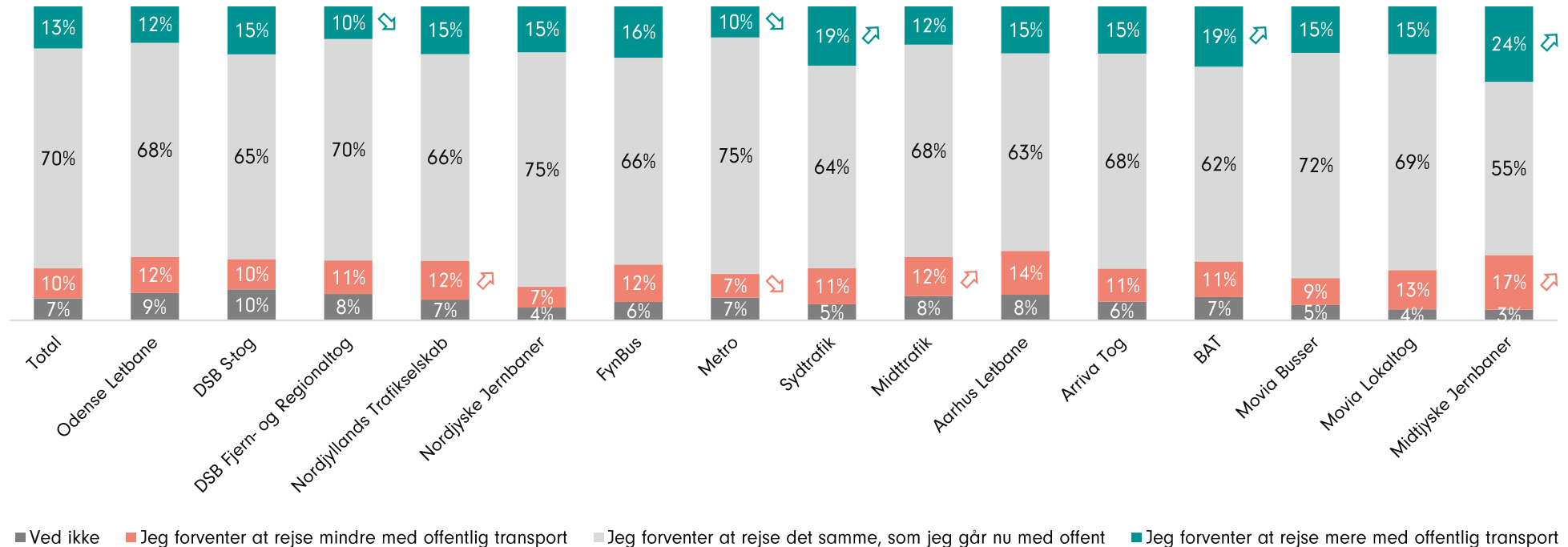
Base: Alle passagerer n = 12659



# Den største procentuelle passagerfremgang kan forventes for Nordjyske Jernbaner, Sydtrafik, BAT og Midtjyske Jernbaner

DSB Fjern- og Regionaltog er det eneste af trafiksselskaberne, der kan forvente færre passagerer næste år

Forventer du at rejse mere eller mindre med offentlig transport i løbet af det næste år?

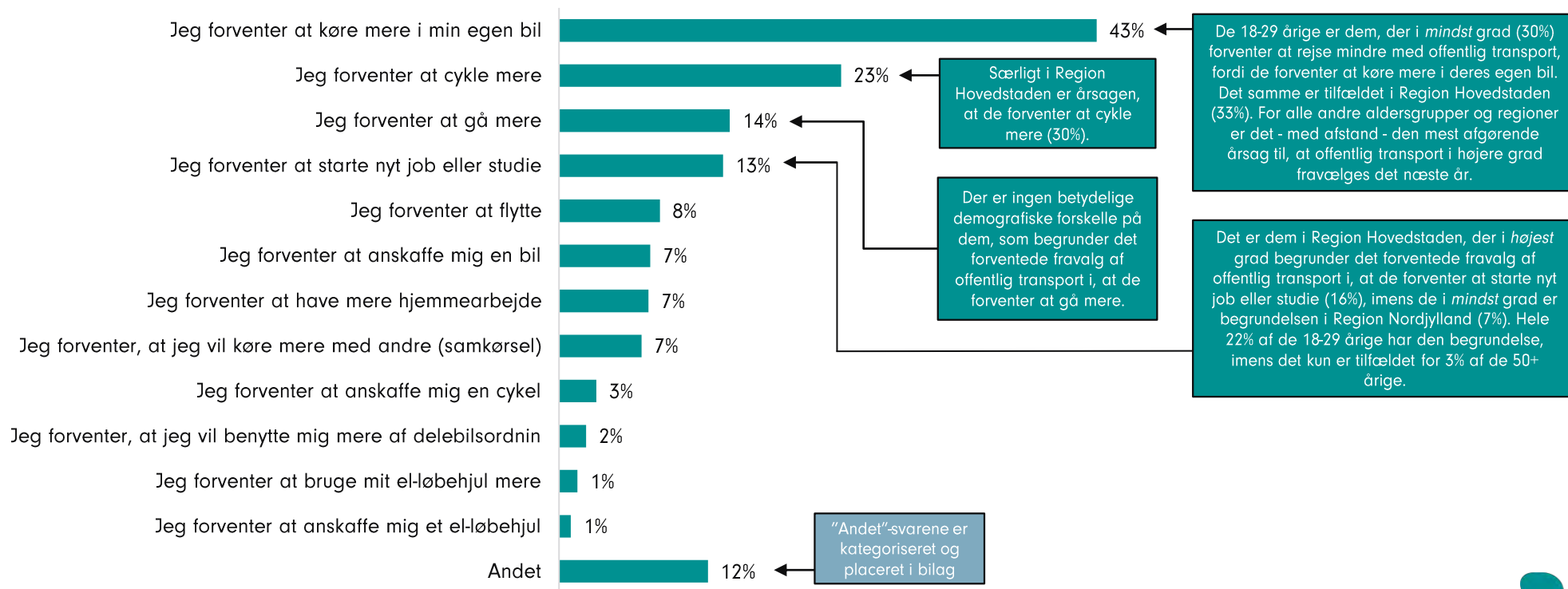


Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘  
Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau



# Den klart mest frekvente årsag til at folk vil rejse mindre med offentlig transport i løbet af det næste år, er, at de forventer at køre mere i deres egen bil

Du har givet udtryk for, at du forventer at rejse mindre med offentlig transport i løbet af det næste år. Hvorfor forventer du det?



Base: Dem, der forventer at rejse mindre med offentlig transport n=1141

Spørgsmål: Q29. Du har givet udtryk for, at du forventer at rejse mindre med offentlig transport i løbet af det næste år. Hvorfor forventer du det?

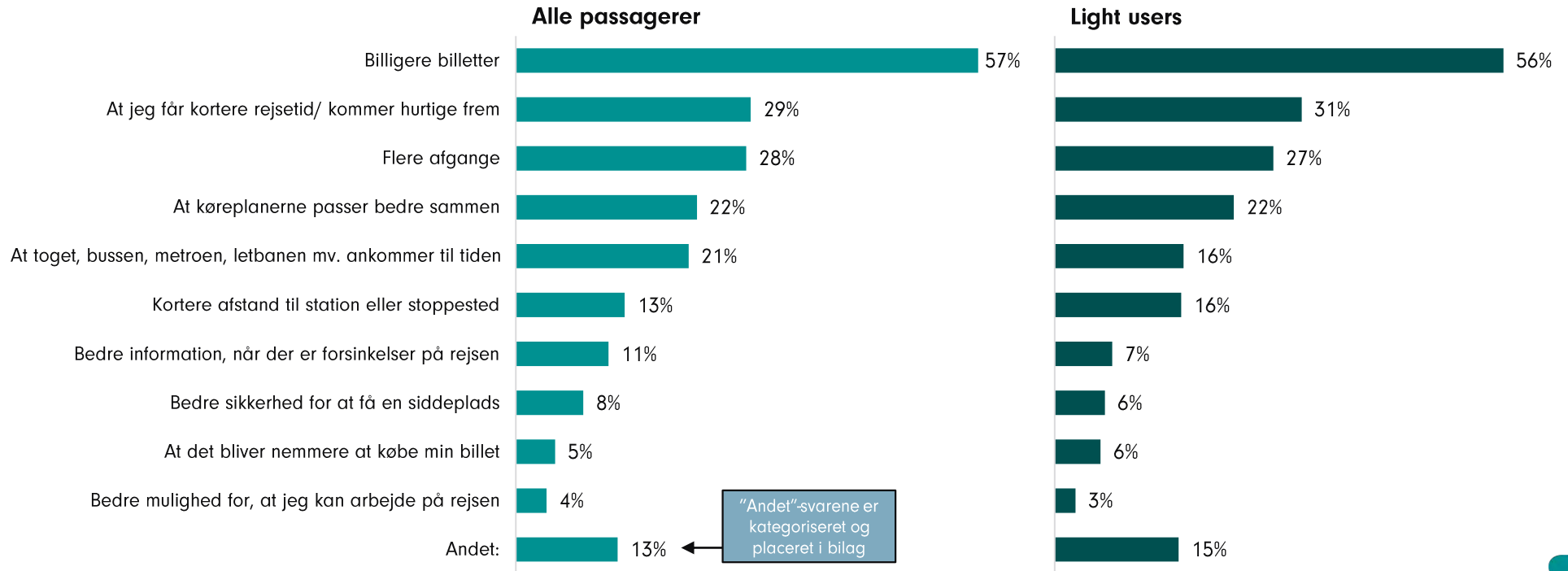


Særligt billige billetter kunne få folk til at rejse oftere med offentlig transport; og det næstvigtigste er, at man kommer hurtigere frem, og at flere afgangne kommer til tiden

Det samme billede tegner sig light users



Hvis du skulle begynde at rejse mere med offentlig transport. Hvad skulle der så til?



Base: Alle passagerer n = 12659

Spørgsmål: Q30. "Hvis du skulle begynde at rejse mere med offentlig transport. Hvad skulle der så til?"



I samtlige regioner er billigere billetter det, der mest frekvent skal til for at folk vil rejse mere med offentlig transport – også i Region Nordjylland (selvom andelen i regionen er signifikant mindre end i de øvrige)



Hvis du skulle begynde at rejse mere med offentlig transport. Hvad skulle der så til?

	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Region Syddanmark	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Billigere billetter	58%	55%	59%	59%	49% ▼
At jeg får kortere rejsetid/ kommer hurtigere frem	30%	32%	23% ▼	28%	26%
Flere afgang	22% ▼	34% ▲	35% ▲	34% ▲	36% ▲
At køreplanerne passer bedre sammen	20% ▼	27% ▲	22%	24%	21%
At toget, bussen, metroen, letbanen mv. ankommer til tiden	22%	26% ▲	17% ▼	19%	15% ▼
Kortere afstand til station eller stoppested	13%	13%	14%	13%	15%
Bedre information, når der er forsinkelser på rejsen	13% ▲	13%	7% ▼	9% ▼	7% ▼
Bedre sikkerhed for at få en siddeplads	9%	10%	6%	7%	8%
At det bliver nemmere at købe min billet	5%	5%	5%	5%	6%
Bedre mulighed for, at jeg kan arbejde på rejsen	4%	3%	4%	4%	5%
Andet	13%	12%	11%	12%	12%

Pilene indikerer signifikante forskelle. Pil *ned* betyder, at andelen er signifikant *mindre* end i de øvrige regioner. Pil *op* betyder derimod, at andelen er signifikant *større*.



Særligt de unge vil rejse mere med offentlig transport, hvis billetterne var billigere  
 "Rejseeffektiviteten" (rejsetiden, antallet af afgang og færre forsinkelser) har større betydning, jo yngre man er



Hvis du skulle begynde at rejse mere med offentlig transport. Hvad skulle der så til?

	18-29 årige	30-39 årige	40-49 årige	50-59 årige	60-69 årige	70 + årige
Billigere billetter	64% ▲	62% ▲	61% ▲	53% ▼	48% ▼	44% ▼
At jeg får kortere rejsetid/ kommer hurtigere frem	31%	29%	29%	32% ▲	26%	23% ▼
Flere afgang	33% ▲	28%	29%	28%	27%	23% ▼
At køreplanerne passer bedre sammen	22%	21%	24%	24%	22%	20%
At toget, bussen, metroen, letbanen mv. ankommer til tiden	30% ▲	21%	18% ▼	18% ▼	16% ▼	16% ▼
Kortere afstand til station eller stoppested	13%	13%	15%	13%	13%	14%
Bedre information, når der er forsinkelser på rejsen	14% ▲	8% ▼	9%	10%	13%	13%
Bedre sikkerhed for at få en siddeplads	9%	9%	7%	9%	6% ▼	9%
At det bliver nemmere at købe min billet	4%	6%	4%	5%	6%	7% ▲
Bedre mulighed for, at jeg kan arbejde på rejsen	6% ▲	7% ▲	3%	3%	1% ▼	1% ▼
Andet	6% ▼	10%	13%	16% ▲	20% ▲	18% ▲

Pilene indikerer signifikante forskelle. Pil *ned* betyder, at andelen er signifikant *mindre* end i de øvrige aldersgrupper. Pil *op* betyder derimod, at andelen er signifikant *større*.





Halvdelen er i høj grad eller meget høj grad interesseret i at få en notifikation eller push-besked, hvis der opstår rejseændringer (f.eks. forsinkelser eller aflysninger)

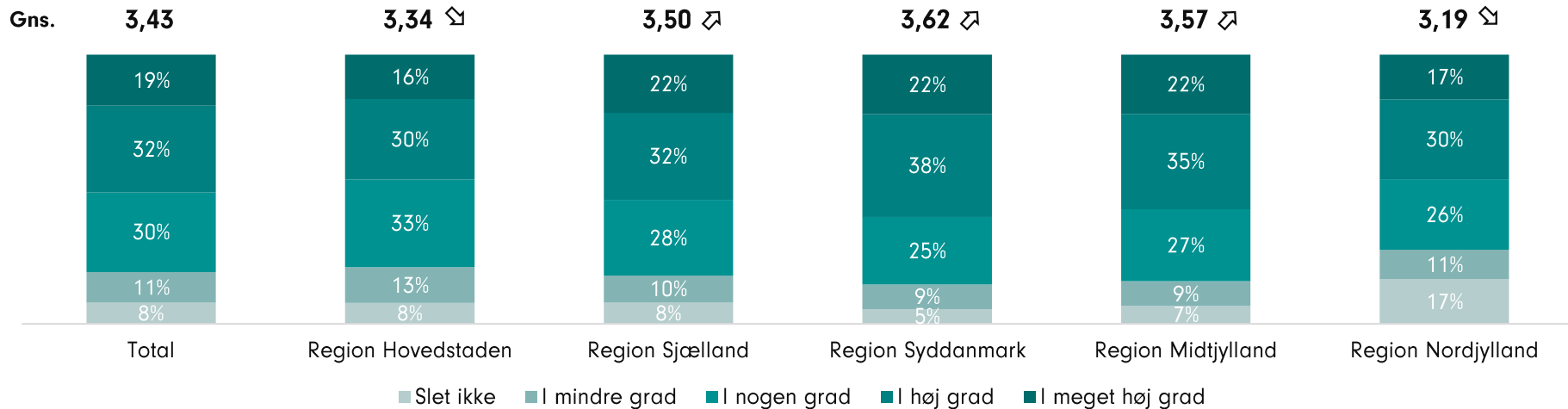
Interessen er forholdsvis stor i hele befolkningen



Q34. I hvor høj grad er du interesseret i at få en notifikation eller push-besked på din mobiltelefon, hvor du får besked omkring din rejse, hvis der f.eks. opstår forsinkelser, aflysninger mv.?

De 50-69 årige (3,51) er signifikant mere interesserede end de øvrige aldersgrupper. Derudover er kvinder (3,55) signifikant mere interesserede end mænd (3,29).

Gns. er gennemsnittet af svarene på 5-punktskalaen (1-5). "Slet ikke" er oversat til 1, "I mindre grad" til 2 (...), "I meget høj grad" til 5.



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘

Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12659

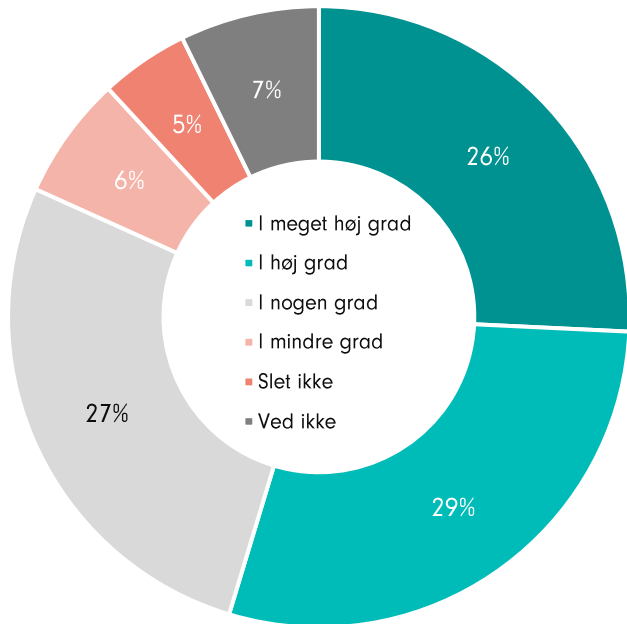
Spørgsmål: Q34. "I hvor høj grad er du interesseret i at få en notifikation eller push-besked på din mobiltelefon, hvor du får besked omkring din rejse, hvis der f.eks. opstår forsinkelser, aflysninger mv.?"



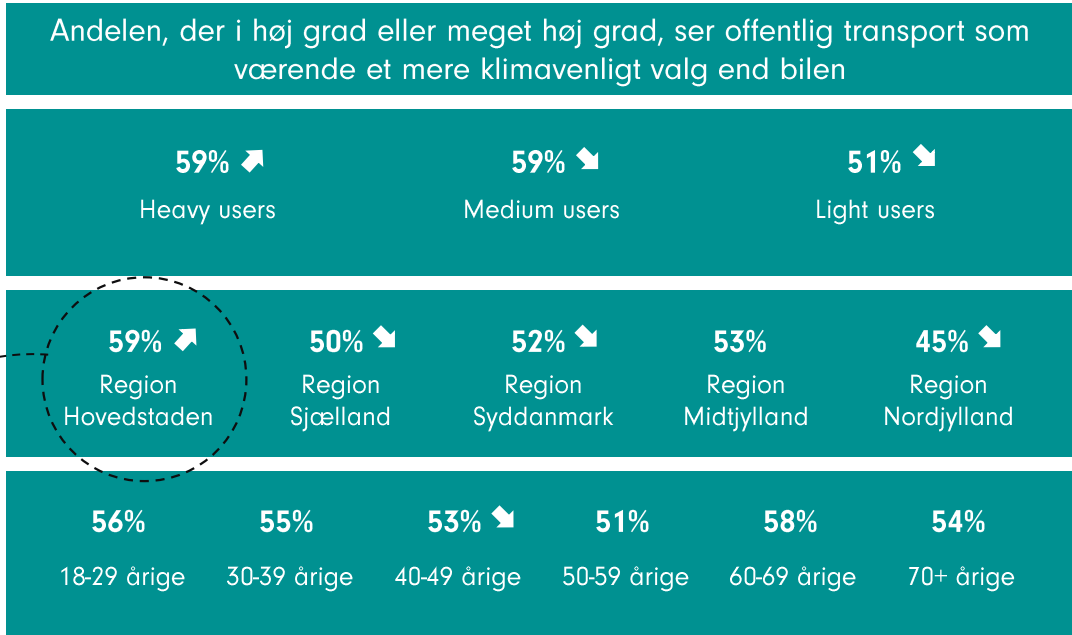
# Over halvdelen af passagererne ser i høj grad eller meget høj grad offentlig transport som værende et mere klimavenligt valg end bilen

Signifikant flere i Region Hovedstaden ser det som et klimavenligt valg end i Region Nordjylland

I hvor høj grad ser du offentlig transport som værende et mere klimavenligt valg, end hvis du benytter en bil?



Der er signifikant flere heavy users i Region Hovedstaden, hvilket naturligt er medvirkende til at øge andelen i regionen på denne og næste side



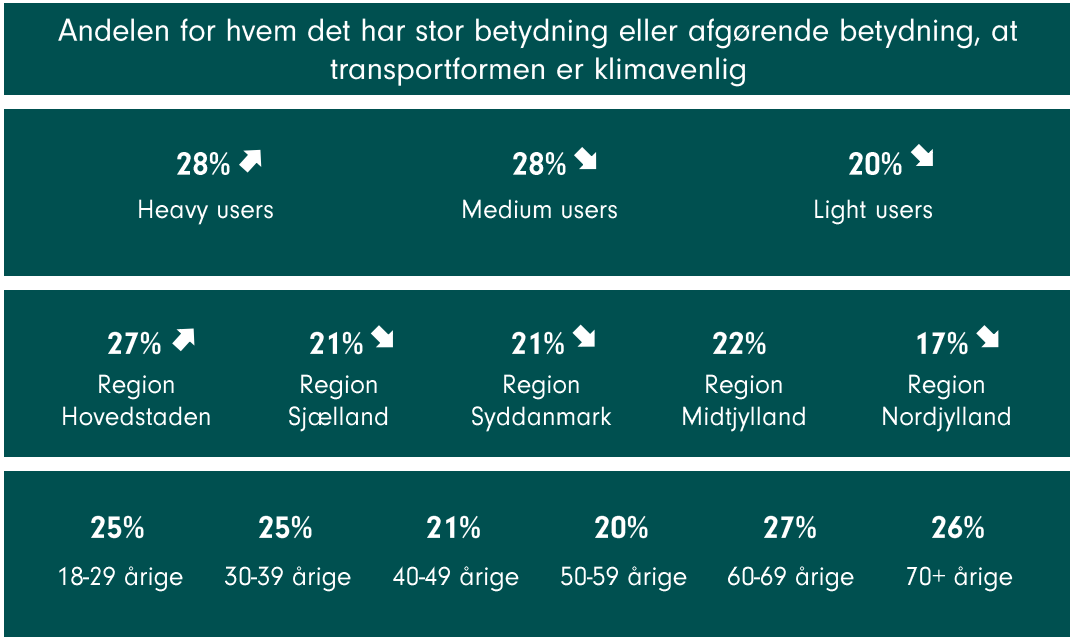
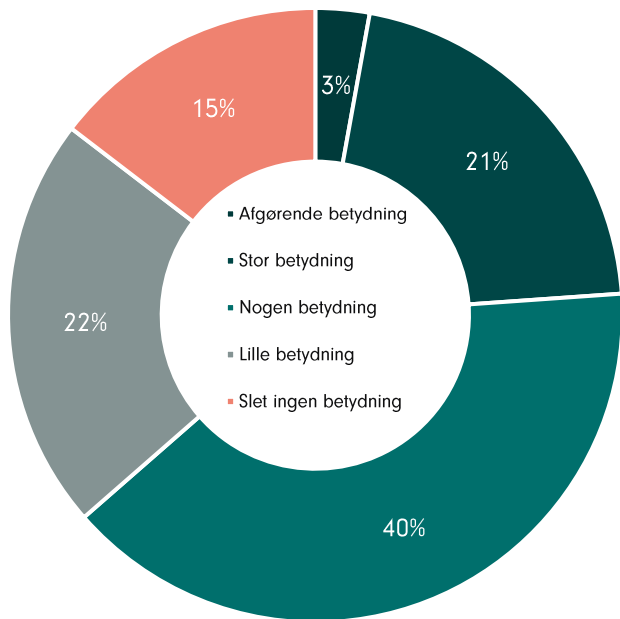
Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘  
Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12659



Omtrent en ud af fire giver udtryk for, at det har stor eller afgørende betydning, at transportformen er klimavenlig. Så selvom de fleste mener, at offentlig transport er et klimavenligt alternativ til bilen, har det relativt begrænset betydning for valget. I øvrigt er det interessant, at transportformens klimavenlighed har lidt større betydning for de 60+ årige end de 18-39 årige.

☞ Hvor stor betydning har det, at transportformen du vælger er klimavenlig?



Signifikant, positiv udvikling: ↗ Signifikant, negativ udvikling: ↘  
 Se s. 65 for forklaring af signifikansniveau

Base: Alle passagerer n = 12659

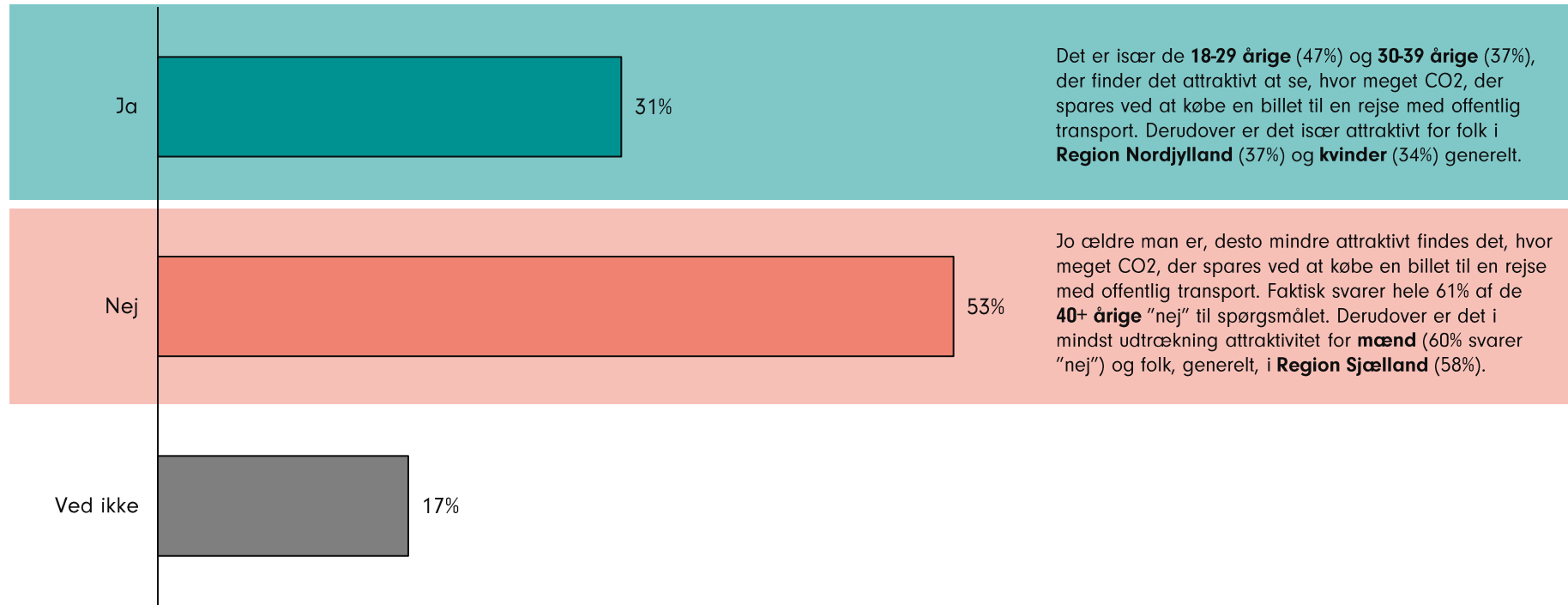
Spørgsmål: Q32. "Hvor stor betydning har det, at transportformen du vælger er klimavenlig?"



For omtrent en tredjedel vil det være attraktivt at kunne se, hvor meget CO<sub>2</sub>, der spares på en rejse med offentlig transport – og det gælder især de unge



Når du søger eller køber en billet til en rejse med offentlig transport, vil det så være attraktivt for dig at kunne se, hvor meget CO<sub>2</sub> du sparer, end hvis du f.eks. tog bilen?



Base: Alle passagerer n = 12659

Spørgsmål: Q33. "Når du søger eller køber en billet til en rejse med offentlig transport, vil det så være attraktivt for dig at kunne se, hvor meget CO<sub>2</sub> du sparer, end hvis du f.eks. tog bilen?"



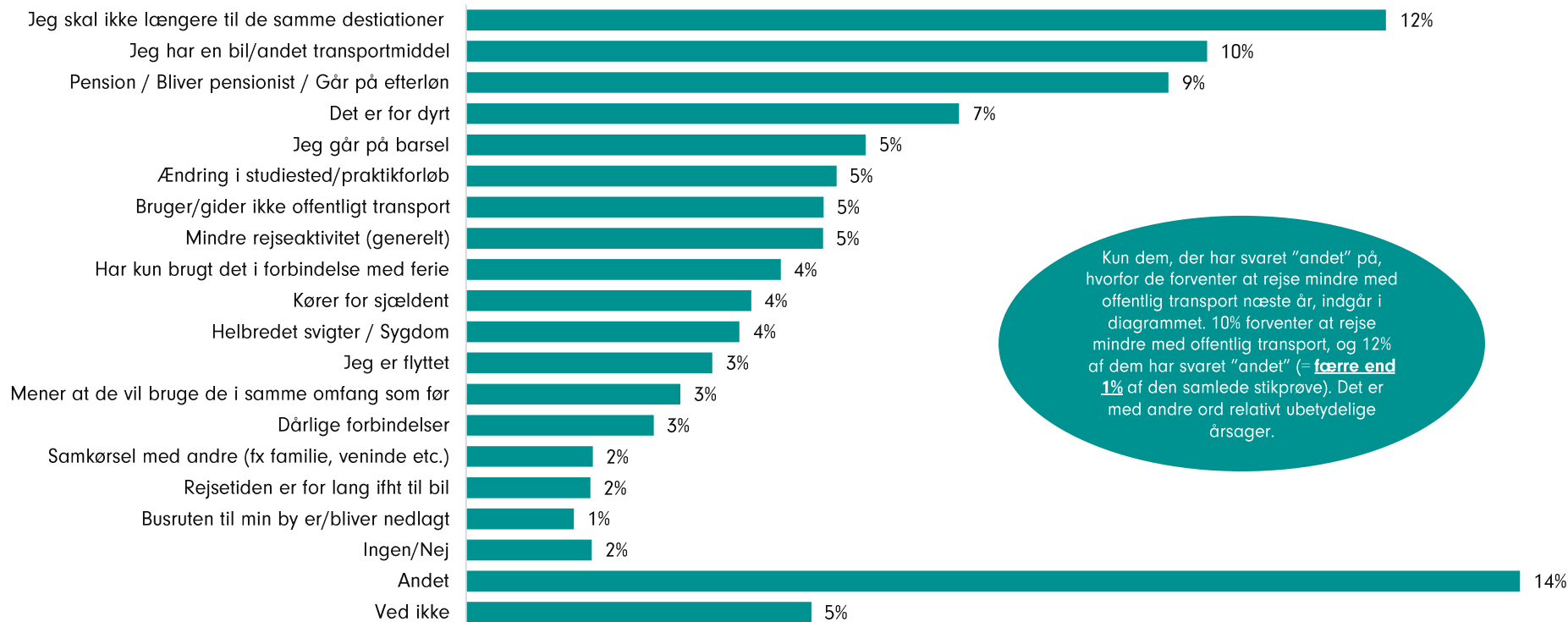
**BILAG**



# Iblandt dem, der har svaret "andet" på, hvorfor de forventer at rejse mindre med offentlig transport næste år, begrundet det ændret behov, livssituation og transportmiddel



Du har givet udtryk for, at du forventer at rejse mindre med offentlig transport i løbet af det næste år. Hvorfor forventer du det? "Andet"



Kun dem, der har svaret "andet" på, hvorfor de forventer at rejse mindre med offentlig transport næste år, indgår i diagrammet. 10% forventer at rejse mindre med offentlig transport, og 12% af dem har svaret "andet" (= **færre end 1%** af den samlede stikprøve). Det er med andre ord relativt ubetydelige årsager.

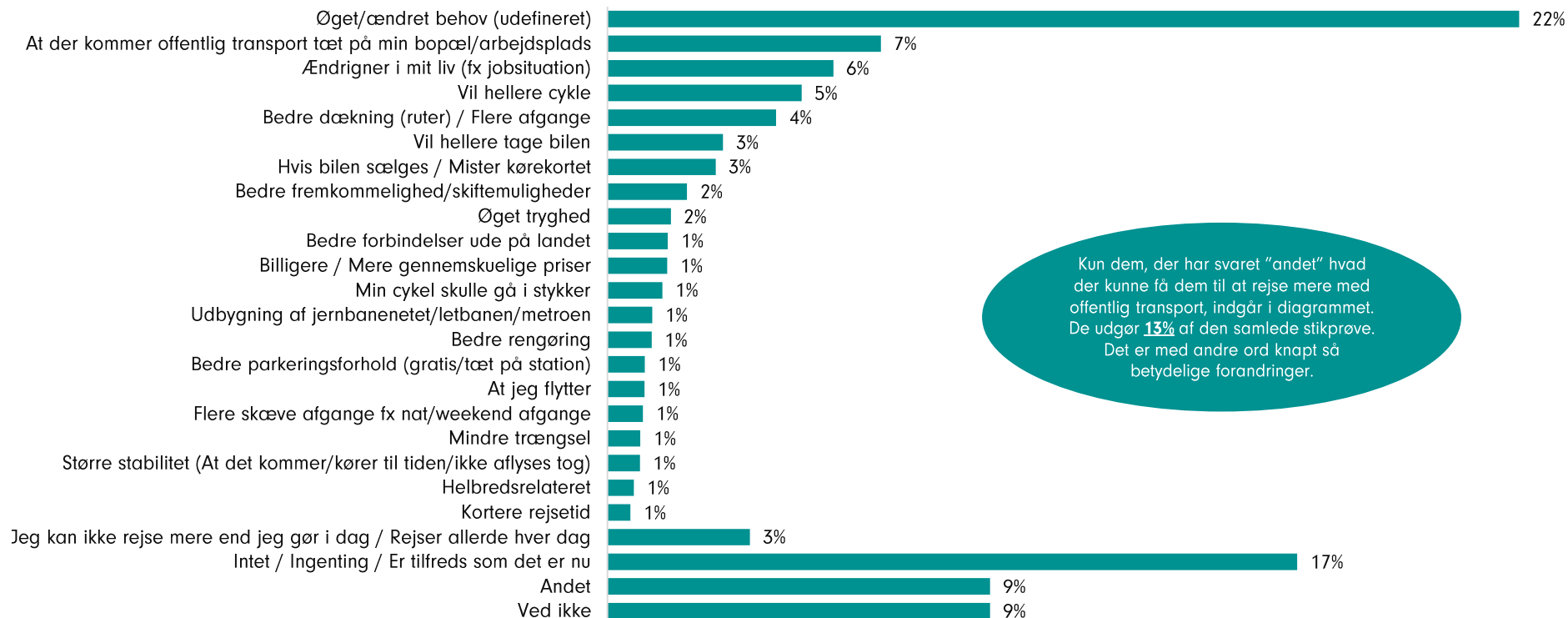
Base: Dem, der forventer at rejse mindre med offentlig transport og har svaret "andet" n =104



Iblandt dem, der har svaret "andet" på, hvad der kunne få dem til at rejse mere med offentlig transport svarer især, at en behovsændring skulle til, og at intet kunne få dem til at rejse mere



Hvis du skulle begynde at rejse mere med offentlig transport. Hvad skulle der så til? "Andet"



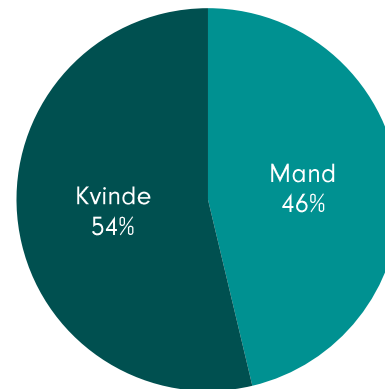
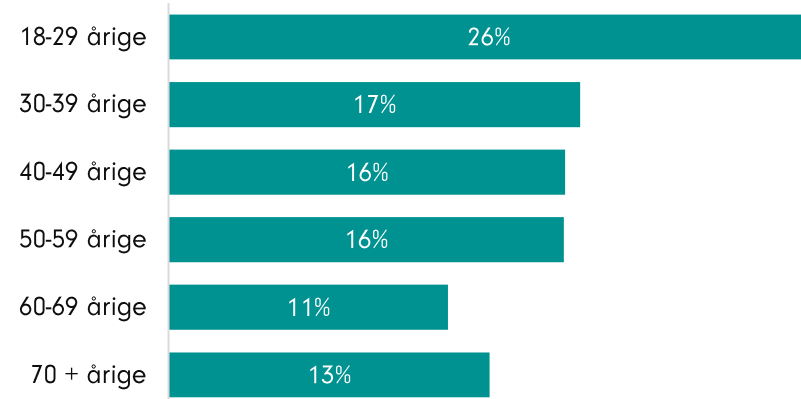
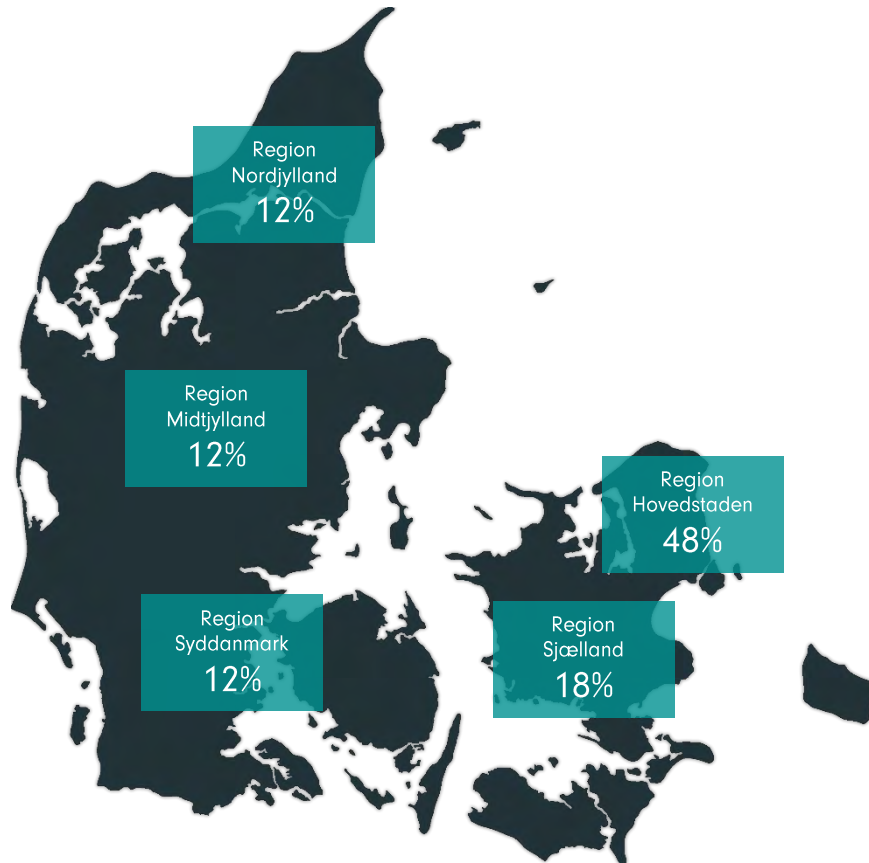
Kun dem, der har svaret "andet" hvad der kunne få dem til at rejse mere med offentlig transport, indgår i diagrammet. De udgør **13%** af den samlede stikprøve. Det er med andre ord knapt så betydelige forandringer.

Base: Alle passagerer, som har svaret "andet" n = 843

Spørgsmål: Q30. "Hvis du skulle begynde at rejse mere med offentlig transport. Hvad skulle der så til? "Andet: \_\_\_\_"



# Demografisk fordeling





**METODE**



# Om undersøgelsen

## Formål med undersøgelsen

Denne undersøgelse er opstået som konsekvens af trafikselskabernes ønske om at udvikle en ny tracking, der har til formål at tilvejebringe valid viden om danskernes oplevelse af den sammenhængende rejse på tværs af alle selskaber, transportformer og regioner.

Rejsekortet og Rejseplanen A/S har fungeret som sekretariat på undersøgelsen, men det er de enkelte selskaber, der i fællesskab er afsendere herpå.

Foruden nærværende hovedrapport er der udarbejdet individuelle selskabsrapporter til hvert enkelt selskab.

Formålet med undersøgelsen er således ikke *bare* at måle de enkelte trafikselskabers kunders tilfredshed – men at udforme en repræsentativ befolkningsundersøgelse blandt alle danskere som rejser med offentlig transport minimum én gang om året og måle deres tilfredshed.

Resultaterne fra denne undersøgelse kan give mere kritiske resultater end traditionelle passagerundersøgelser, da andelen af heavy users i denne undersøgelse er markant lavere end i passagerundersøgelserne. Netop denne gruppe er generelt mere kritiske og udtrykker i højere grad utilfredshed.

## Dataindsamling

Indsamlingen af besvarelsener er sket blandt passagerer, der har brugt et af de pågældende selskaber inden for det seneste år.

Indsamlingen er sket via webbaserede interview. Det er således en anderledes dataindsamlingsmetode, end den der bruges i traditionelle passagerundersøgelser.

Der er foretaget interviews med passagerer, der er lav-, mellem- og højfrekvente brugere, ligesom der – som beskrevet på de næste sider – er lavet en stikprøvefordeling, der både tilgodeser de enkelte selskaber, transportformen (bus/tog) og den regionale fordeling.

## Randomisering – hvis passagerer har rejst med flere selskaber

Hvis en passager har rejst med flere selskaber, er der i udgangspunktet foretaget en randomisering (tilfældig udvælgelse) blandt de selskaber, der er rejst med, ift. hvilken 'kvote' respondenter havner i. I nogle tilfælde er denne metode dog fraveget af hensyn til at få opfyldt de enkelte trafikselskabers kvoter inden for den afsatte tidsramme.



# Om undersøgelsen

## Signifikansniveauer

I gennem rapporten er statistisk signifikante ændringer af rapporteret ved brug af signifikanspile, der viser statistiske ændringer i hhv. positiv og negativ retning. Disse pile afspejler ændringer, der inden for et konfidensinterval på (mindst) 95%, er signifikant forskellige givet svarfordelingen. Dvs. at ændringen på et målepunkt med 95% sandsynlighed er forskellig fra 0-hypotesen (fx den foregående måling), og ikke kan tilskrives tilfældigheder eller såkaldt målestøj.

Statistisk signifikans afhænger af flere faktorer:

- **Antallet af respondenter:** har man mange respondenter i en given stikprøve medfører det, at den observerede svarfordeling ikke behøver afvige meget fra en tidligere svarfordeling, førend man kan tale om statistisk signifikante ændringer. Dette er bl.a. årsagen til, at mindre ændringer i denne undersøgelse giver udslag i signifikante ændringer.
- **Svarfordelingen:** en fordeling, hvor 90% siger A og 10% siger B har mindre stikprøveusikkerhed end en fordeling, hvor 50% siger A og 50% siger B. Det er i høj grad det, der er grunden til at en forskel på 0,1 i gennemsnit nogle steder er signifikant og andre steder ikke er signifikant.
- **Standardafvigelsen:** som er et mål for mængden af variation inden for et datasæt, har betydning for, hvor store forskellene i to gennemsnit skal være, førend en ændring er statistisk signifikant.

## Højere andel lavfrekvente rejsende

Undersøgelsen er gennemført som en repræsentativ online-undersøgelse blandt danskere, der rejser med offentlig transport, fordi det ønskes at sætte større fokus på de lavfrekvente passagerer. Derudover giver metodikken i denne undersøgelse bedre mulighed for at spørge ind til den sammenhængende rejse, da man ikke interviewer undervejs på en rejse, som endnu ikke er afsluttet.

Det er dog vigtigt at holde sig for øje, at metodeændringen betyder, at man ikke kan sammenligne resultaterne i denne undersøgelse direkte med resultaterne i de nationale passagertilfredshedsundersøgelser og lignende undersøgelser, hvor interviewene er foretaget på selve rejsen.

Kundetilfredshed og NPS vil således normalt være lavere i denne type undersøgelse end i nationale passagertilfredshedsundersøgelser. Det er der flere grunde til:

- Der er flere lavfrekvente passagerer i denne type undersøgelse, og de har typisk lavere tilfredshed og NPS-værdier end de højfrekvente passagerer.
- Online-undersøgelser, hvor respondenter har tid og ro til at reflektere over oplevelsen, er typisk bedre til at indfange de negative aspekter. Det spiller også ind, at besvarelser i online-undersøgelser kan være påvirket af image/omdømme.



## Om undersøgelsen

Selskab	Uvejet		Vejet
	Antal	Procent	Procent
Odense Letbane	323	2,6%	0,5%
DSB S-tog	1.218	9,6%	18,7%
DSB Fjern- og Regionaltog	1.221	9,6%	11,1%
Nordjyllands Trafikselskab	1.223	9,7%	2,9%
Nordjyske Jernbaner	220	1,7%	0,5%
FynBus	922	7,3%	1,7%
Metro	1.223	9,7%	18,6%
Sydtrafik	1.223	9,7%	2,3%
Midttrafik	900	7,1%	9,0%
Aarhus Letbane	320	2,5%	1,0%
Arriva Tog	610	4,8%	1,3%
BAT	394	3,1%	0,4%
Movia Busser	2.415	19,1%	29,8%
Movia Lokaltog	310	2,4%	2,0%
Total	12.522	100%	100%

### Stikprøvefordelingen:

I udarbejdelsen af stikprøvefordelingen har Wilke taget udgangspunkt i den faktiske fordeling af passagerer mellem de forskellige trafikkselskaber. Derudover er der taget hensyn til, at trafikkselskaber med - relativt - få passagerer skal indgå med en større procentmæssig andel i stikprøven, end de gør i populationen.

Dette er gjort for at de enkelte selskaber - stikprøvemæssigt - får en størrelse i undersøgelsen, der gør det muligt at sige noget om tilfredsheden for det konkrete trafikkselskab.

Denne fordeling af interviewene giver de enkelte selskaber optimale muligheder for at benchmarke sig selv i forhold til det samlede resultat - og, såfremt det ønskes - mod andre specifikke selskaber.

### Dataindsamlingsperiode:

Data til undersøgelsen er indsamlet fra d. 14/10 - 27/11 (2022).

Grundet COVID-19 er dataindsamlingsperioden i 2022, 2021 og 2020 forskellig fra 2019 og 2018, hvor der blev indsamlet besvarelser i maj og juni måned.



## Om undersøgelsen

### **Vejning af datamaterialet**

Data er vejnet på køn, alder og passagertal for hvert trafikselskab. Vejning er nødvendig, da der i indsamlingen bevidst er indsamlet skævt på de forskellige trafikselskaber, som beskrevet på det foregående slide.

Dette er gjort for at få et tilstrækkeligt stort antal besvarelser for hver af trafikselskaberne, til at kunne sige noget meningsfuldt om dem og deres passagerer.

Vejning er foretaget i to omgange.

### **Vejning, step 1)**

Data er vejnet iterativt på køn og alder på brutto niveau for at sikre, at fordelingen er nationalt repræsentativt. Da alder er det sidste parameter der er vejnet på, er alder styrende.

Vejning på bruttoniveau er nødvendig, da vi ikke kender den korrekte fordeling på køn og alder, blandt personer, der rejser med bus og tog.

Når vejningen i step 1 er på plads, er alle frascreenede respondenter fjernet (respondenter som ikke lever op til screeningskriteriet om at have benyttet bus, tog, metro eller andre former for offentlig transport inden for det seneste år) for at få nettofordelingen på køn og alder.

### **Vejning, step 2)**

Imens at vægten på køn og alder er slået til – er der kørt en vægt på fordelingen på transportselskaber. Denne vægt er ganget på vægten for køn & alder. Sådan at vi til slut har en vægt baseret på køn, alder og selskab.

Da selskab er det sidste der er vejnet på, er denne styrende.



**KONTAKT**



# **W** Kontakt

**Kundeansvarlig**

**Morten Schrøder**

Director

+45 21 94 27 99

ms@wilke.dk

**Data Insights**

**Joakim Nørtoft Kristensen**

Data Insights Consultant

+45 28 29 71 42

jnk@wilke.dk

**Research**

**Simon Rohr**

Senior Research Manager

**Digital Solutions**

**Christoffer Schmidt Nielsen**

Digital Solutions Consultant

Thank  
you!

**Wilke**

**København**

Overgaden Neden Vandet 9C  
1414 København K

**Odense**

Gråbrødrepassagen 9, 2. sal  
5000 Odense C

**Aarhus**

Vestergade 24, baghuset  
8000 Aarhus C

Vi sætter mennesket i centrum

