



Ét takstsystem på Sjælland

Rapport vedrørende et forenklet og harmoniseret takstsystem for hele Sjælland

Baggrund og sammenfatning

Der findes i dag fire forskellige takstsystemer i den kollektive trafik på Sjælland. Dels er der tre forskellige lokale takstsystemer/takstområder i hhv. Hovedstadsområdet (Movia H), Vestsjælland (Movia V) og Sydsjælland (Movia S), og dels har DSB et takstsystem for rejser, der krydser grænsen mellem de tre takstområder (regional rejser).

De fire forskellige takstsystemer afviger i forhold til hvilke produkter der tilbydes, hvordan taksten fastsættes, hvilke rabatmuligheder der tilbydes mv. Det har givet anledning til at der findes en række eksempler på ulogisk prissætning, hvor det f.eks. kan betale sig at købe en længere rejse end hvad der er brug for (de såkaldte Tølløse-priser), eller dele sin rejse op i to delrejser (delt billetkøb).

Det gør det vanskeligt for kunderne at gennemskue taksterne i den kollektive trafik, hvilket giver anledning til utilfredshed, da kunderne bliver i tvivl om hvorvidt de har købt den rigtige billet, og at potentielle kunder fravælger den kollektive trafik på grund af kompleksiteten.

Med udrulningen af rejsekortet på Sjælland er kompleksiteten ikke blevet mindsket, tvært om har introduktionen af forskellige rabattrin, introduktionsrabatter og tidsrabatter, passagertyperabatter mv. yderligere understøttet billedet af den kollektive trafik som kompliceret og uigennemskuelig. Ikke mindst de forskellige rabatordninger indenfor takstområderne i forhold til over grænsen mellem takstområderne giver anledning til usikkerhed. Dermed er der en risiko for at rejsekortet – og den kollektive trafik – fravælges.

I januar 2015 vil der under alle omstændigheder ske betydelige ændringer i passagernes billetkøb. Dels udfases klippekortet fuldt ud og erstattes af rejsekortet, dels erstattes de nuværende kontantbilletter af det nye landsdækkende enkeltbilletsystem (DLE). Dette betyder at kunderne under alle omstændigheder skal vænne sig til nye takstrækker, ændrede rabatmuligheder mv. Eksempelvis udfases DSB's kendte Ung- og 65-billetter pr. 01.10.2014. Derfor vurderes januar 2015 som et ideelt tidspunkt at gennemføre en takstreform.

På den baggrund har Transportministeren bedt Trafikstyrelsen om at stå i spidsen for en analyse, der gennemføres sammen med DSB, Metroselskabet, Movia, Rejsekort a/s og Bus & Tog samarbejdet. Transportministeriet har deltaget som observatør. Analysen skal resultere i et færdigt forslag til harmoniserede og forenklede takster på Sjælland.

Rammerne for analysearbejdet vedr. takstharmoniseringen er fastlagt i "Kommissorium for det videre arbejde med takstharmonisering på Sjælland" af 13. august 2013 (se bilag 1).

Kommissoriet opstiller følgende målsætninger for takstharmoniseringen:

1. at taksterne i den kollektive trafik skal være enkle og klare og til at forstå for kunderne.
2. at taksterne i den kollektive trafik skal have en struktur, der bidrager til at generere flere rejser i den kollektive trafik både fra nye og kendte kunder.
3. at takstharmoniseringen skal gennemføres neutralt for kunderne, dvs. den gennemsnitlige pris skal være uændret, samtidig med at trafikalselskabernes provenu samlet set skal være uændret.

Med udgangspunkt i disse målsætninger er der gennemført en intensiv proces, hvor der er opstillet og analyseret en række alternative takstscenarier. Arbejdet har resulteret i fire forskellige scenarier, som efterfølgende har gennemgået en kvalitetssikring og kvalitativ vurdering af konsulentfirmaet Incentive.

Der er opstillet fire forskellige forslag til forenkede og harmoniserede takster, hvor af to forslag tager udgangspunkt i taksterne i hovedstadsområdet (uden mængderabat på rejsekortet) og to forslag, der indebærer, at der tilbydes en mængderabat på rejsekortet.

Fælles for forslagene er, at de tre lokale takstområder nedlægges således at der fremover kun er ét takstområde på Sjælland, som både dækker lokale og regionale rejser. Det vil herefter være de samme produkter, samme passagertyper, samme rabatmodeller og samme takstrækker, der skal benyttes uanset om det er en lang lokal rejse eller en kort regional rejse. I alle fire forslag vil der således samlet set ske en betydelig forenkling og harmonisering i forhold til dagens situation.

Det skal dog understreges, at der ikke kan gennemføres en harmonisering af fire så forskellige takstsystemer som de sjællandske samtidig med, at selskabernes provenu er uændret, uden at det vil have kundeeffekter. Der vil både være kunder, der oplever betydelige prisstigninger, og kunder, der oplever væsentlige prisfald. Det er en uundgåelig konsekvens af at harmoniseringen fjerner uhensigtsmæssigheder i det nuværende takstsystem. Et par eksempler på dette er:

- Prisen for enkeltbilletter sænkes for en række store rejserelationer i hovedstadsområdet, eksempelvis Helsingør-København fra 108 kr. til ca. 90 kr.
- Prisloftet på 9 zoner indenfor takstområderne bortfalder, hvilket vil give prisstigning for meget lange rejser indenfor takstområderne, eksempelvis mellem Helsingør og Køge.
- Harmoniseringen bevirker, at for en række store rejserelationer (eksempelvis Køge-København og Helsingør-København) sænkes prisen på enkeltbillet men hæves på rejsekort.
- Off peak rabat fremover omfatter alle rejser på Sjælland.

Som et led i arbejdet har konsulentfirmaet Incentive gennemført en evaluering af de fire forskellige forslag. Den eksterne evaluering af de fire forskellige harmoniseringsforslag konkluderer, at alle fire forslag har potentiale til at skabe passagervækst da forslagene dels indebærer en væsentlig forenkling, og dels matcher kundernes prisfølsomhed bedre end de nuværende takster.

Evalueringen peger derudover på at de to forslag uden mængderabat dels er de mest enkle, og dels indebærer den mindste provenuusikkerhed.

Omvendt giver mængderabatten mulighed for at skabe passagervækst gennem målrettede rabatter, samt til at benytte taksten til at optimere selskabernes produktionsomkostninger.

En model som tager udgangspunkt i en af hovedstadsmodellerne, men hvor der indføres mængderabat i årene efter, vil have den mindste provenuusikkerhed på kort sigt og samtidigt bidrage til passagervækst på længere sigt.

Såfremt man gennemfører en af de to hovedstadsmodeller, vil det relativt lave priseniveau på første rejse på rejsekort i kombination med off-peak rabat på hele Sjælland have den konsekvens, at unge og pensionister kan opnå nogenlunde samme pris på almindelige rejsekort, som de kan i dag med DSB's ungdoms og pensionistbilletter. Dermed er det muligt helt eller delvist at fjerne de særlige rabatter til disse grupper, hvilket er en væsentlig forenkling af takstsystemet.

Selskaberne er enige om, at det er en god ide at indføre et fælles harmoniseret takstsystem på Sjælland. Arbejdet har dog været gennemført indenfor så kort en tidshorison, at selskaberne ikke har kunnet udpege et fælles foretrukket scenarie blandt de skitserede muligheder. Der vil der under alle omstændigheder – uanset valg af model – skulle gennemføres en finpudsning af takstrækkerne samt en genberegning af indtægtsprovenuet. Da takstreformen både involverer takstændringer i de lokale

takstområder samt for rejserne over takstgrænserne, skal takstreformen tiltrædes af alle selskaberne jf. lovgivningens bestemmelser om fordeling af takstkompetencen.

Carsten Falk Hansen, Trafikstyrelsen, formand for Direktørgruppen

Indhold

Takstharmonisering på Sjælland	9
Fremtidens takstsystem på Sjælland	9
Takster i den kollektive trafik	9
Enkle og klare priser	10
Harmoniserede takstsystemer	10
Takstforslag	11
Fire harmoniserede takstsystemer	11
Inventives Evaluering	12
Vurdering af de fire prismodeller	14
Gennemgang af konsulenternes vurdering	15
Takstrækker	16
Enkeltbillet	16
Rejsekort	18
Pendlerkort	21
Kundekonsekvenser	24
De fire takstsystemer	24
Hovedstadsmodellen	25
Hovedstadsmodellen med fast prisforhold	26
1-trins modellen	27
5-trins modellen	28
Provenukonsekvenser	30
Provenuet på Sjælland i dag	30
Provenukonsekvenser af de fire scenarier	30
Provenu ændring for selskaberne og ejerne	32
Usikkerheder	33
Transitionsmodel i fire trin	34
Valg af takstsystem i år 2-4	34
Off-peak rabat	35
Off-peak rabat	35
Takstforslag, særlige målgrupper	36
Særlige målgrupper	36
Geografisk afgrænsning	36
Produkter til unge	37
Ungdomskort kan udstedes på rejsekortet i fremtiden	38
Produkter til pensionister	39
Implementering af takstsystem	40
Implementeringsplan – gennemsnitspris og rekalkulation af takstneutralitet	40
Udfasning af produkter	41
Metrocityringen	41

Bilagsoversigt:

Bilag 1: Kommissorium for det videre arbejde med takstharmonisering på Sjælland

Bilag 2: Vurdering af de fire prismodeller (rapport fra ekstern konsulent)

Bilag 3: Implementeringsplan

Takstharmonisering på Sjælland

Transportministeren har på baggrund af Trafikstyrelsens analyse "Ét takstområde på Sjælland", samt Trængselskommissionens anbefaling af at forenkle og harmonisere taksterne på Sjælland, besluttet at fortsætte arbejdet med at skabe ét takstsystem på Sjælland.

Fremtidens takstsystem på Sjælland

I august 2013 blev nedsat en styregruppe bestående af direktørerne i hhv. Movia, DSB, Metroselskabet, Bus & Tog, Rejsekort A/S og Trafikstyrelsen. Denne styregruppe har således stået i spidsen for arbejdet med at analysere, hvorledes et Sjællandsk takstsystem kan se ud i fremtiden.

Resultatet af denne analyse, og derved styregruppens anbefalinger til et nyt harmoniseret takstsystem på Sjælland, er beskrevet i indeværende rapport.

Arbejdet med forenkling og takstharmonisering på Sjælland tager udgangspunkt i de analyser og den markedssegmentering, der er foretaget i forbindelse med takststrategiarbejdet, herunder Trafikstyrelsens analyse "Ét takstområde på Sjælland", der konkluderede:

"at det er muligt at etablere ét takstområde på Sjælland samtidig med at konsekvenserne for kunderne er begrænsede og acceptable, samt at selskabernes indtægtsprovenu sikres."

Analysen "Ét takstområde på Sjælland" har været behandlet af Folketingets Transportudvalg, samt drøftet mellem Transportministeriet og trafikelskaberne i hovedstadsområdet. Ligeledes har Trængselskommissionen peget på behovet for en forenkling og harmonisering af taksterne på Sjælland.

På denne baggrund besluttede Transportministeren, efter drøftelser med DSB, Metroselskabet og Movia, at fortsætte arbejdet med en forenkling og harmonisering af taksterne på Sjælland.

Takster i den kollektive trafik

Ved at indføre ét harmoniseret takstsæt på Sjælland, vil man gøre det mere gennemskueligt og enkelt for kunden at rejse med kollektiv trafik. Således kan indførelsen af et harmoniseret takstsystem være medvirkende til, at flere benytter den kollektive trafik i et større omfang end de gør i dag.

I dag eksisterer der fire forskellige takstsæt på Sjælland, der gælder alt efter hvor på Sjælland kunden rejser. Ligeledes er det ikke nødvendigvis de samme kort- og billettyper, som kunden møder, hvis denne rejser i hovedstadsområdet, som hvis denne rejser på f.eks. Sydsjælland eller Vestsjælland. Dette gør det svært for kunderne at gennemskue og forstå dagens prissætning.

Det ønskes derfor i 2015 at lave ét fælles takstsystem, som erstatter de fire nuværende takstsæt.

Dette nye takstsystem skal bygge på følgende tre principper:

1. Taksterne skal være enkle og klare, og til at forstå for kunderne.
2. Taksterne skal have en struktur, der bidrager til at generere flere rejser i den kollektive trafik både fra nye og kendte kunder.
3. Takstharmoniseringen skal gennemføres neutralt for kunderne, dvs. den gennemsnitlige pris skal være uændret, samtidig med at trafikskabernes provenu samlet set skal være uændret.

Princippet om enkle og klare priser skiller sig ud fra de andre, ved ikke at være kvantitativt målbart, men mere en subjektiv vurdering. Derfor bliver det i afsnittet nedenfor beskrevet, hvorledes *enkle og klare priser* er blevet tolket i forbindelse med dette arbejde.

Enkle og klare priser

Hvorvidt en prisstruktur er enkel afhænger af, om den er gennemskuelig for kunden. En klar prisstruktur afhænger ligeledes af, at rejsereglerne er gennemskuelige for kunden.

Hvis **priserne er gennemskuelige**, så finder kunden det let at bedømme, hvilken rejsehjemmel, der vil være *billigst at benytte* til kundes næste rejse. Dette kan fx gøres ved at mindske antallet af udbudte produkter, og dermed mindske antallet af valgmuligheder set fra kundens synspunkt.

Ligeledes skal prisen for den næste rejse være *forudsigelig*, ligesom prissætningen skal være *intuitivt* forståelig for kunderne, og dermed nem at kommunikere for selskaberne. Kunden skal kende prisen for den næste rejse, og eventuelle rabatstrukturer skal derfor være enkle at kommunikere og forstå.

Således er det en fordel, hvis de rabatterede produkter er målrettede en specifik målgruppe.

Gennemskuelige rejseregler er med til at sikre, at kunden finder det nemt at gennemskue, hvilken type rejsehjemmel, der vil være mest optimal til kundes næste rejse. Her er f.eks. valget mellem pendlerkort og rejsekort et typisk eksempel på et sådant valg, hvor kunden skal tage stilling til, om denne vægter budgetsikkerhed på pendlerkort højere end fleksibiliteten på rejsekortet.

Det er i nedenstående takstforslag vægтет højt, at både prissætning og rejseregler er gennemskuelige, således at kunden vil møde klare og enkle priser, som er til at forstå.

Harmoniserede takstsystemer

I denne rapport vil blive præsenteret fire harmoniserede takstsystemer, som er blevet identificeret som særligt interessante af projektets styregruppe bestående af DSB, Movia, Metroselskabet, Bus & Tog, Rejsekort A/S og Trafikstyrelsen.

Takstforslag

I Styregruppen bestående af DSB, Movia, Metroselskabet, Bus & Tog, Rejsekort A/S og Trafikstyrelsen er der blevet udpeget fire forslag til harmoniserede takstsystemer. Der er gennemført en grundig analyse af disse takstsystemer.

Fire harmoniserede takstsystemer

Parterne har ønsket at analysen omfattede fire forskellige takstsystemer, der hver især har tilknyttede fordele og ulemper. Takstsystemerne er blevet vurderet af såvel projektets parter, som af en ekstern konsulent, for på den måde at opnå det bedst mulige beslutningsgrundlag for beslutningstagerne.

Grundprincipperne i disse fire takstsystemer vil kort blive beskrevet nedenfor, ligesom de fire modeller vil blive sammenlignet. For en mere uddybet beskrivelse af de enkelte modeller henvises til afsnittet 'Takstrækker'.

De fire udvalgte takstsystemer er:

1. Hovedstadsmodellen (Scenarie 1)
2. Hovedstadsmodellen med fast prisforhold (Scenarie 2)
3. 1-trins modellen (Scenarie 3)
4. 5-trins modellen (Scenarie 4)

En mulig udrulningsstrategi er at harmonisere taksterne i henhold til et scenarie uden mængderabat, men at mængderabatten indføres gradvist i løbet af et par år.

Grundprincippet i **Hovedstadsmodellen (Scenarie 1)** er, at taksterne sættes således, at takstændringerne berører færrest muligt passagerer, hvorfor taksterne i scenarie 1 ligger tæt op af de nuværende takster i hovedstadsområdet på de kortere rejser, og er forsøgt tilnærmet DSB's takster på de længere rejser.

Omtrent 92 pct. af rejserne i den kollektive trafik på Sjælland foregår indenfor hovedstadsområdet. Derfor vil en harmonisering, som tager udgangspunkt i de nuværende priser i hovedstadsområdet, alt andet lige, berøre et mindre antal rejser og derved færre kunder, end hvis man foretager en takstomlægning i netop dette område.

Hovedstadsmodellen med faste prisforhold (Scenarie 2) tager udgangspunkt i den samme enkeltbilletprisrække, som Scenarie 1. Prisen på rejsekort fastlægges altid som 57 pct. af enkeltbilletprisen, ligesom der er et fast forhold mellem prisen på rejsekort og prisen på et pendlerkort på 26 rejsekortrejser. Disse faste prisforhold kan lette kommunikationen til kunderne.

1-trins modellen (Scenarie 3) medfører en generel prisstigning på rejsekort i forhold til de nuværende rejsekortpriser i hovedstadsområdet, Movia V samt på de fleste af rejsekortets rabattrin i Movia S. Modellen bygger på det princip, at der betales fuld pris for de første to rejser per måned på rejsekort, for på den måde at undgå at belønne meget lavfrekvente kunder prismæssigt i samme omfang som mellem- og højfrekvente kunder.

5-trins modellen (Scenarie 4) vil gennem brug af incitament på rejsekortet søge at drive flere rejser i den kollektive trafik og samtidig forenkle prisstrukturen på Sjælland. Prisen på første rejse på rejsekortet hæves markant, og i stedet indføres der mængderabat på rejsekort. For de første fire rejser er rabatten på 10 %, og rabatten stiger efterfølgende med 10 % for hhv. 5-9 rejser, 10-19 rejser, 20-29 rejser og for flere end 30 rejser. Derved er den højeste rabat på 50 pct., hvilket svarer til

rabatsatsen på et pendlerkort. Derudover reduceres taksten for de lange periodekortrejser i forhold til dagens takstniveau.

Generelt for alle modeller gælder, at zoneloftet på 9 zoner, og dermed den såkaldte alle-zoners billet og -kort, afskaffes.

Ændringer i takststruktur som ikke afhænger af indførelsen af fælles takster

Selv hvis forslaget om at etablere et takstsystem på Sjælland ikke gennemføres, vil der i 2015 ske en række ændringer i taksterne på Sjælland. Udfasningen af klippekortet i hovedstadsområdet betyder for eksempel, at alle kunder som overgår fra klippekort til rejsekort i fremtiden kun betaler for fugleflugtsafstanden og dermed ikke skal betale for omvejskørsel, som de skulle tidligere. Kunderne vil endvidere automatisk få den mest optimale pris, hvilket giver en lavere kundepris end i dag. For eksempel benytter mange kunder, som skal rejse 4 zoner, to stempler på et blå 2-zoners klippekort i stedet for at bruge et 4-zoners klippekort.

Indførelsen af den landsdækkende enkeltbillet betyder også, at alle enkeltbilletter nu prissættes ud fra rejsekortzonerne (dvs. lokale trafiksektorszoner). Denne ændring berører særligt rejser over takstgrænserne i DSB's takstsæt, hvor prissætningen i dag sker efter DSB's zoner. Endvidere betyder indførelsen af den landsdækkende enkeltbillet, at ungdoms og pensionistbilletter hos DSB forventes udfaset og at unge og pensionister fremover vil få rabatten på rejsekortet.

En række af de kundekonsekvenser som er beskrevet i denne rapport vil altså være forårsaget af takstmæssige ændringer, som vil blive gennemført uanset om der etableres et fælles takstsystem på Sjælland eller ej.

Ekstern evaluering

De fire udvalgte takstscenarier, som er opstillet af Movia, DSB, Metroselskabet og Trafikstyrelsen, er efterfølgende blevet vurderet af en ekstern konsulent. Konsulenternes samlede rapport kan ses i bilag 2.






Det er gjort for at sikre kvaliteten af arbejdet, samtidig med at en 3. part vurderer provenu- og kundekonsekvenser og sikrer, at alle udregninger og antagelser i forbindelse hermed er foretaget på et kvalificeret og objektivt grundlag.

Den eksterne konsulent Incentive har på baggrund af kommissoriet, samt samtaler med projektets parter, opstillet en række vurderingskriterier for takstscenarierne. Ved brug af disse vurderingskriterier har den eksterne konsulent vurderet hvert af de fire takstscenarier og har fundet det scenarie, som stemmer bedst overens med de i kommissoriet fastsatte målsætninger.

De udvalgte vurderingskriterier er beskrevet herunder.

Kriterie	
Enkelthed	Kvalitativ vurdering af, hvor enkelt takstsystemet er for kunderne. Herunder om kunderne nemt kan vælge den optimale billettype, gennemskue prisen på næste rejse, forstå logikken bag priserne etc.
Flest mulig med uændret pris	Andel rejser med en "uændret pris". Der vurderes både andel rejser med helt uændret pris og antal rejser med en prisændring på mindre end +/- 5%.
Priser matcher betalingsvillighed	Hvis priserne sættes, så de afspejler kundernes betalingsvillighed og prisfølsomhed, kan man få flere kunder ved et uændret prisniveau. Der tages højde for, at prismodellerne giver forskellige marginalpriser for kunderne.
Usikkerhed om provenu	Det vurderes, hvor stor usikkerhed, der er på, at provenuet sikres. Provenuet er bl.a. mere usikkert, hvis prismodellen medfører store skift i kundernes valg af billettype og store prisændringer for mange.
Mulighed for udbredelse	Det vurderes, om prismodellen kan udbredes til landsdelstrafikken og de øvrige takstområder i Danmark. Dette vil bidrage til enkeltheden for kunderne.
Matcher selskabernes produktionsomkostninger	Det vurderes, i hvilket omfanget prismodellen bidrager til øgede produktionsomkostninger. Det kan fx ske, hvis prismodellen skaber øget incitament til at rejse i peak frem for off-peak.


Vurdering af de fire prismodeller

Hver model scores ud fra hvert kriterie med     , hvor grøn farve angiver en god opfyldelse af kriteriet og rød en mindre god opfyldelse af kriteriet.

Generelt er det forventningen blandt parterne bag arbejdet, at dannelsen af ét fælles takstområde for Sjælland vil give flere passagerer i den kollektive trafik. Passagerfremgangen vil primært være drevet af kriterie A ("Enkelthed") og kriterie C ("Priser matcher betalingsvillighed").

I nedenstående tabel er Incentives vurdering af de fire prismodeller opsummeret

Tabel 1: Vurdering af de fire prismodeller

Kriterie	Uden mængderabat		Med mængderabat	
	Scenarie 1 Hovedstadsmodel	Scenarie 2 Hovedstadsmodel fast prisforhold	Scenarie 3 1-trinsmodel	Scenarie 4 5-trinsmodel
A: Enkelthed				
B: Flest mulig med uændret pris				
C: Prisincitament				
D: Usikkerhed om provenu				
E: Mulighed for udbredelse				
F: Matcher selskabernes produktionsomkostninger				

Gennemgang af konsulenternes vurdering

Dette afsnit indeholder en kort gennemgang af vurderingen af scenarierne for hvert af kriterierne. De detaljerede begrundelser kan findes i bilag 2.

Forenkling og prisincitament

Alle fire prismodeller vil føre til en forenkling af taksterne i den kollektive trafik. Det gælder i særdeleshed for prismodellerne uden mængderabat, hvor kunderne ikke skal kende deres aktuelle rabattrin for at kunne gennemskue prisen på næste rejse. Incentive vurderer, at de to modeller uden mængderabat er lige enkle for kunderne.

Incentive vurderer, at alle fire prismodeller fører til, at de nye priser i højere grad end de nuværende matcher kundernes prisfølsomhed. Forenklingen og de forbedrede prisincitament kan bidrage til passagerfremgang i den kollektive trafik.

Prisændringer og usikkerhed

Færrest kunder vil opleve prisændringer, hvis hovedstadsmodellen implementeres. Med denne model vil man på 81 pct af rejserne opleve, at prisen maksimalt ændres med 5%. Det bidrager til, at usikkerheden om, at provenuet hentes hjem, er mindre for hovedstadsmodellen end for prismodellerne med mængderabat

Udbredelse af prismodeller

Modellerne med mængderabat er mere velegnede til at blive udbredt til landsdelstrafikken end modellerne uden mængderabat. Det skyldes, at der i prismodellerne uden mængderabat ydes store rabatter til de mange lavfrekvente brugere, der i dag betaler fuld pris i landsdelstrafikken.

Selskabernes produktionsomkostninger

5-trinsmodellen er den prismodel, der matcher selskabernes produktionsomkostninger bedst, idet den fører til det mindste pres på kapaciteten i peak.

Supplerende bemærkninger

Alle prismodellerne medfører relativt store omvæltninger, der skaber usikkerhed om det samlede provenu. Det forstærkes af, at man nok kan forvente, at kunderne på kort sigt reagerer mere på prisstigninger end på prisfald.

Incentive foreslår derfor, at man stiler mod at ramme et provenu, der er lidt højere end i dag. Så undgår man, at man kort efter implementeringen af de nye priser skal lave ekstraordinære prisstigninger. Det skal også ses i lyset af, at visse effekter ikke er medregnet i beregningsmodellen.

Arbejdet er lavet under stort tidspres. Incentive foreslår derfor også, at man grundigt gennemgår den eller de modeller, man vælger at gå videre med i arbejdet, inden man lægger sig fast på de endelige takstrækker.

Takstrækker

Der indgår tre takstrækker i hvert af de fire takstsystemer: én for enkeltbilletten, én for rejsekortet og én for pendlerkortet.

I dette afsnit præsenteres takstrækkerne for enkeltbillet, rejsekort og periodekortet i de fire scenarier. Alle takster er vist i prisniveau 2013, og der vil således skulle ske en prisopregning til prisniveau 2015, når de konkrete takster i 2015 skal fastlægges.

Enkeltbillet

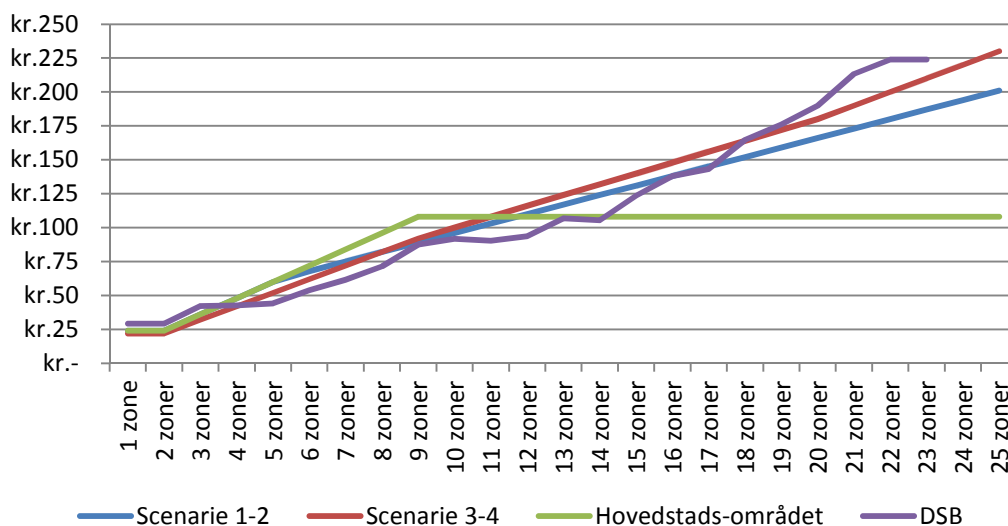
Hovedstadsmodellerne (scenarie 1-2) har én enkeltbilletprisrække, hvorimod 1-trins modellen og 5-trins modellen (scenarie 3-4) har en anden enkeltbilletprisrække.

Priserne for enkeltbilletter i de to **hovedstadsmodeller** er lig taksterne i hovedstadsområdet til og med en rejse længde på 5 zoner, da det er her størstedelen af rejserne på Sjælland foretages. Omkring 79 pct. af enkeltbilletterejserne på Sjælland foretages i hovedstadsområdet og er af en rejse længde på 1-5 zoner. Altså vil mere end 79 pct. af enkeltbilletterejserne således ikke blive påvirket af indførelsen af det harmoniserede takstsystem.

På rejser, der er længere end 5 zoner, er takstkurven forsøgt tilnærmet DSB's priser på rejse længderne omkring 15 zoner, da det er her DSB's største rejserelationer ligger. Denne kontantbilletprisrække medfører således, at færrest muligt rejser berøres af prisændringerne samtidig med, at der indføres én enkeltbilletprisrække på Sjælland, som erstatter de nuværende. Der vil dermed være et mindre provenutab på Sjælland på 1-2 pct. af den samlede omsætning af kontantbilletter.

I **1-trins og 5-trins modellerne** sænkes prisen på enkeltbilletter for rejser under 11 zoner i forhold til den nuværende pris i hovedstadsområdet. På rejse længder mellem 5 og 17 zoner lægger takstkurven sig over DSB's nuværende takstkurve, hvorefter den krydser den nuværende takstkurve og lægger sig under DSB's nuværende takster. Der vil dermed være et provenutab på Sjælland på ca. 6,7 pct. af den samlede omsætning af kontantbilletter. Dette er fordelt med et provenutab på omkring 10 pct. i Movia H, Movia V og Movia S, hvorimod provenuet på rejser over takstgrænser (DSB) vil stige med omtrent 8,5 pct.

Figur 1: Enkeltbillettakstrækker (prisniveau 2013)



Tabel 2: Enkelbillettakster (prisniveau 2013)

Rejselængde	Takstforslag		Aktuelle priser	
	Scenarie 1-2	Scenarie 3-4	Hovedstadsområdet	DSB
1 zone	24,00	22,00	24,00	29,25
2 zoner	24,00	22,00	24,00	29,15
3 zoner	36,00	32,00	36,00	42,14
4 zoner	48,00	42,00	48,00	42,77
5 zoner	60,00	52,00	60,00	44,10
6 zoner	68,00	62,00	72,00	53,83
7 zoner	75,00	72,00	84,00	61,65
8 zoner	82,00	82,00	96,00	71,60
9 zoner	89,00	92,00	108,00	87,52
10 zoner	96,00	100,00	108,00	91,75
11 zoner	103,00	108,00	108,00	90,48
12 zoner	110,00	116,00	108,00	93,71
13 zoner	117,00	124,00	108,00	106,83
14 zoner	124,00	132,00	108,00	105,45
15 zoner	131,00	140,00	108,00	123,61
16 zoner	138,00	148,00	108,00	137,95
17 zoner	145,00	156,00	108,00	143,32
18 zoner	152,00	164,00	108,00	164,72
19 zoner	159,00	172,00	108,00	175,97
20 zoner	166,00	180,00	108,00	189,98
21 zoner	173,00	190,00	108,00	213,35
22 zoner	180,00	200,00	108,00	224,00
23 zoner	187,00	210,00	108,00	224,00
24 zoner	194,00	220,00	108,00	-
25 zoner	201,00	230,00	108,00	-

Note: DSB's aktuelle takster fastsættes efter antal zoner langs banen. Fremover benytter DSB også trafikskabszoner. De skæve priser for DSB billetter skyldes, at DSB's nuværende takster er omregnet til rejsekorttakster ved den gennemsnitlige pris for hver af DSB's zonelængder målt i trafikskabszoner.

Rejsekort

Prisen på rejsekort varierer i hvert af de fire takstsystemer, men fælles for alle takstsystemer er, at der er lagt vægt på, at prisen på rejsekort skal være nem at kommunikere til kunden.

I **Hovedstadsmodellen (scenarie 1)** er rejsekortprisen identisk med den nuværende rejsekortpris i hovedstadsområdet (klippe kort-taksten) til og med 6 zoner, og starter således med en takst på 15 kr. for 2 zoner. Taksten er identisk med de nuværende rejsekorttakster til og med 6 zoner, herefter harmoniseres de med DSB gennemsnitlige takster.

Prisen på rejsekort er således 25-50 pct. billigere, end for den tilsvarende enkeltprisbillet. Det kan dermed kommunikeres, at rejsekortprisen altid er billigere end enkeltbilletsprisen. Men kommunikationen skal primært bygges op omkring genkendelighed i og med at taksterne for de fleste rejser er uændrede.

Den foreslåede rejsekorttakst ligger væsentligt under DSB's nuværende rejsekorttakst, når der ikke tages højde for rabatmulighederne i DSB's rejsekorttakstsystem. Omvendt er taksterne for 9 zoner og derover væsentligt højere end den nuværende maksimumtakst i hovedstadsområdet.

Samlet forventes den foreslåede rejsekorttakstrække, at resultere i et provenutab på 2,3 pct.

I **Hovedstadsmodellen med fast prisforhold (scenarie 2)** starter takstrækken for rejsekort på 13,68 kr. for 2 zoner svarende til 57 pct. af enkeltbilletsprisen. Prisen stiger derefter med 6,84 kr., 4,56 kr. og 3,99 kr. for de følgende zoner, hvorved man opnår, at takstrækken for enkeltbillet og rejsekort er nogenlunde lineære og ikke nærmer sig hinanden på de lange afstande, men tværtimod har samme forhold på samtlige afstande.

Således opnås dels harmoniske takstspring, dels en jævnt faldende pris pr. zone, således at forslaget er i overensstemmelse med en forventning om at opnå en vis rabat jo mere man køber af en vare. Dette giver et fald i provenuet på 4,1 pct.

Takstforslaget kommunikeres således, at rejsekortprisen altid er 57 pct. af enkeltbilletsprisen.

I **1-trins modellen (scenarie 3)** svarer prisen på rejsekort til prisen på enkeltbilletten for de første to rejser. Herefter anvendes en flad rabatsats på 25 pct. uanset rejsemængde. Prisen efter de to første rejser er således 22 kr., hvorefter prisen falder til 16,50 kr. for en 2 zoners rejse.

Denne rejsekortprisrække giver således en samlet provenugevinst på 17,4 pct., som særligt hentes i Movia H.

Prisrækken kommunikeres, som to rejser på fuld pris og derefter en mængderabat på 25 pct. på alle efterfølgende rejser.

I **5-trins modellen (scenarie 4)** anvendes der fem enkle rabatsatser på rejsekortet. Rabatsatserne beregnes som en procentdel af enkeltbilletsprisen.

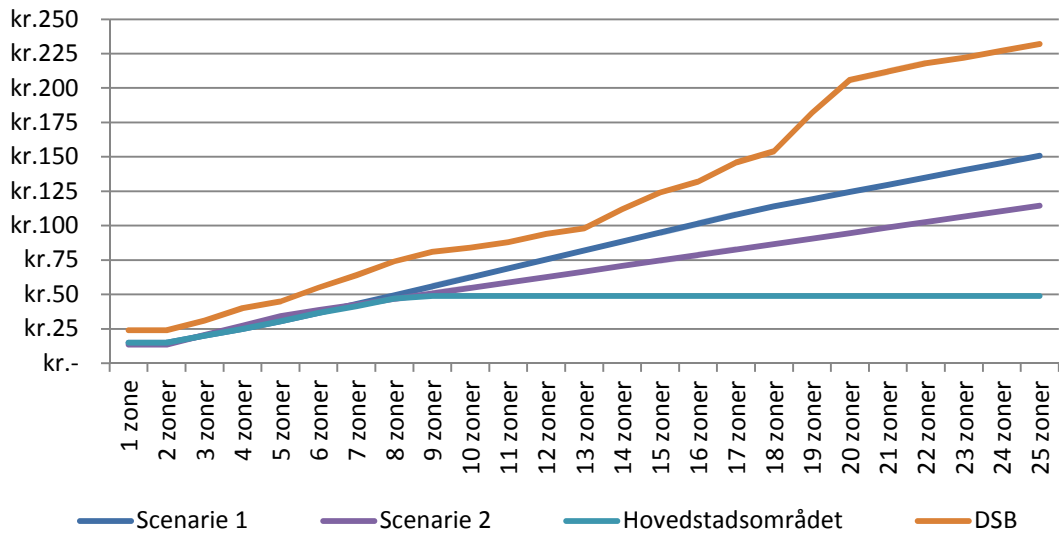
Normalprisen på rejsekortet hæves markant i forhold til den nuværende normalprisrække i hovedstadsområdet, og prisen for en rejse på 2 zoner koster således 19,80 kr. på rabattrin 1. Kunder der rejser 20-29 rejser om måneden får en mængderabat, der gennemsnitligt ligger tæt på prisen på rejsekort i hovedstadsområdet i dag. Dette giver samlet en provenustigning på 5 pct. for provenuet på rejsekort.

Kommunikationen til kunderne er således, at på rejsekort får du altid 10 %. Rejser du mere end fem rejser får du 20 %, mere end 10 rejser giver 30 %, 20 rejser 40 % og

mere end 30 rejser giver dig 50 % i rabat. Rabatsatsen beregnes ud fra antal rejser i de forudgående tre måneder (bedst af 3 måneder).

I scenarie 3 og scenarie 4 vil der formentlig skulle ydes en betydelig indplaceringsrabat til nye kunder samt til kunder, der har været ude af kollektiv trafik i en periode. Der er på nuværende tidspunkt ikke taget stilling til den præcise udformning af konceptet for indplaceringsrabat.

Figur 2: Rejsekorttakstrækker i scenarie 1 og 2 (prisniveau 2013).



Tabel 3: Rejsekorttakstrækker scenarie 2 og 3(prisniveau 2013).

Rejselængde	Takstforslag		Aktuelle priser	
	Scenarie 1	Scenarie 2	Hovedstadsområdet	DSB
1 zone	15,00	13,68	15,00	24,00
2 zoner	15,00	13,68	15,00	24,00
3 zoner	20,00	20,52	20,00	31,00
4 zoner	25,00	27,36	25,00	40,00
5 zoner	30,50	34,20	30,50	45,00
6 zoner	36,50	38,76	36,50	55,00
7 zoner	43,00	42,75	41,50	64,00
8 zoner	49,50	46,74	47,00	74,00
9 zoner	56,00	50,73	49,00	81,00
10 zoner	62,50	54,72	49,00	84,00
11 zoner	69,00	58,71	49,00	88,00
12 zoner	75,50	62,70	49,00	94,00
13 zoner	82,00	66,69	49,00	98,00
14 zoner	88,50	70,68	49,00	112,00
15 zoner	95,00	74,67	49,00	124,00
16 zoner	101,50	78,66	49,00	132,00
17 zoner	108,00	82,65	49,00	146,00
18 zoner	114,00	86,64	49,00	154,00
19 zoner	119,25	90,63	49,00	182,00
20 zoner	124,50	94,62	49,00	206,00
21 zoner	129,75	98,61	49,00	212,00
22 zoner	135,00	102,60	49,00	218,00
23 zoner	140,25	106,59	49,00	222,00
24 zoner	145,50	110,58	49,00	227,00
25 zoner	150,75	114,57	49,00	232,00

Note: DSB's aktuelle takster fastsættes efter antal zoner langs jernbanen. Fremover benytter DSB også trafikalskabszoner. De skæve priser for DSB billetter skyldes, at DSB's nuværende takster er omregnet til rejsekorttakster ved den gennemsnitlige pris for hver af DSB's zonelængder målt i trafikalskabszoner.

Tabel 4: Rejsekorttakstrækker scenarie 3 og 4 (prisniveau 2013).

Rejselængde	Takstforslag					Aktuelle priser	
	Scenarie 3 Mindste rabat	Scenarie 3 Højeste rabat		Scenarie 4 Mindste rabat	Scenarie 4 Højeste Rabat	Hovedstadsområdet	DSB
1 zone	22,00	16,50		19,80	11,00	15,00	24,00
2 zoner	22,00	16,50		19,80	11,00	15,00	24,00
3 zoner	32,00	24,00		28,80	16,00	20,00	31,00
4 zoner	42,00	31,50		37,80	21,00	25,00	40,00
5 zoner	52,00	39,00		46,80	26,00	30,50	45,00
6 zoner	62,00	46,50		55,80	31,00	36,50	55,00
7 zoner	72,00	54,00		64,80	36,00	41,50	64,00
8 zoner	82,00	61,50		73,80	41,00	47,00	74,00
9 zoner	92,00	69,00		82,80	46,00	49,00	81,00
10 zoner	100,00	75,00		90,00	50,00	49,00	84,00
11 zoner	108,00	81,00		97,20	54,00	49,00	88,00
12 zoner	116,00	87,00		104,40	58,00	49,00	94,00
13 zoner	124,00	93,00		111,60	62,00	49,00	98,00
14 zoner	132,00	99,00		118,80	66,00	49,00	112,00
15 zoner	140,00	105,00		126,00	70,00	49,00	124,00
16 zoner	148,00	111,00		133,20	74,00	49,00	132,00
17 zoner	156,00	117,00		140,40	78,00	49,00	146,00
18 zoner	164,00	123,00		147,60	82,00	49,00	154,00
19 zoner	172,00	129,00		154,80	86,00	49,00	182,00
20 zoner	180,00	135,00		162,00	90,00	49,00	206,00
21 zoner	190,00	142,50		171,00	95,00	49,00	212,00
22 zoner	200,00	150,00		180,00	100,00	49,00	218,00
23 zoner	210,00	157,50		189,00	105,00	49,00	222,00
24 zoner	220,00	165,00		198,00	110,00	49,00	227,00
25 zoner	230,00	172,50		207,00	115,00	49,00	232,00

Note: DSB's aktuelle takster fastsættes efter antal zoner langs jernbanen. Fremover benytter DSB også trafikelskabszoner. De skæve priser for DSB billetter skyldes, at DSB's nuværende takster er omregnet til rejsekorttakster ved den gennemsnitlige pris for hver af DSB's zonelængder målt i trafikelskabszoner.

Pendlerkort

Prisen på pendlerkort varierer i de to hovedstadsmodeller, men er ens i 1- og 5-trins modellerne. For alle takstsystemer er der lagt vægt på, at det til pendleren nemt kan kommunikeres, hvor mange dage denne skal rejse mellem hjem og arbejde, førend det er billigere at købe et pendlerkort fremfor at benytte sit personlige rejsekort.

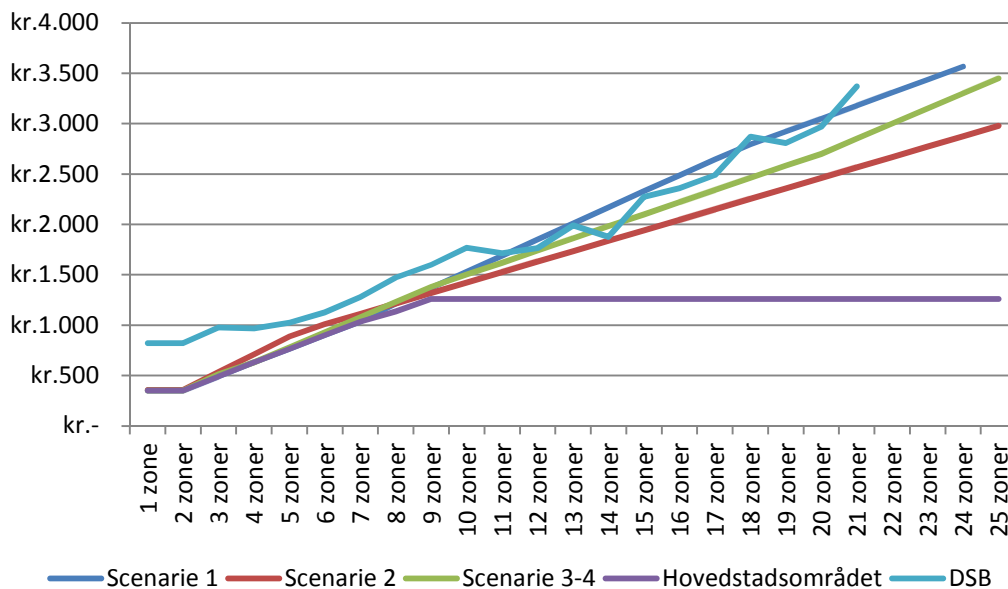
I **Hovedstadsmodellen (scenarie 1)** er pendlerkortprisen fastsat således, at den er lig den nuværende pendlerkortpris i hovedstadsområdet på rejser til og med 7 zoner. Herefter er taksterne forsøgt tilnærmet taksterne på DSB's lange rejser. Takstkurven starter således med en takst på 350 kr. for et 2 zoners kort, hvilket er lig prisen i hovedstadsområdet, og ender i en pris på et 24 zoners kort på 3.565 kr. Dette giver samlet set en provenustigning på 4,0 pct. for provenuet på pendlerkort. Således kommunikerer det, at en pendler, der har mere end 12 rejsedage på en måned, med fordel vil kunne købe et pendlerkort.

I **Hovedstadsmodellen med fast prisforhold (scenarie 2)** er pendlerkortprisen fastsat til 26 gange rejsekortprisen. Takstkurven starter således med en takst på 356 kr. for et 2 zoners kort, og ender i en pris på et 25 zoners kort på 2.979 kr. Dette betyder en prisstigning for pendlere i hovedstadsområdet op til og med 7 zoner.

Omvendt er priserne på pendlerkort markant lavere end DSB's nuværende priser. Dette giver samlet set en provenustigning på 6,9 pct. på pendlerkort. Denne hentes internt i de tre takstområder, hvorimod DSB vil opleve et fald på ca. 12 pct. på provenuet for pendlerkort. Således kommunikerer det, at en pendler, der har mere end 13 rejsedage på en måned, med fordel vil kunne købe et pendlerkort.

I **1-trins modellen og 5-trins modellen (scenarie 3-4)** benyttes en prisrække der er lig rejsekortprisen i scenarie 4 for 34 rejser. Dette betyder, at takstkurven for pendlerkort sænkes, således at den på rejser op til 9 zoner tilnærmer hovedstadens takster. Ved rejselængder på 11-15 zoner tilnærmer takstkurven prisen på DSB's rejser, hvorefter den ligger under prisen på DSB's nuværende pendlerkortpriser på de lange rejser. Takstkurven starter således med en takst på 352 kr. for et 2 zoners kort, hvilket er en lille prisstigning i forhold til prisen i hovedstadsområdet, og ender i en pris på et 24 zoners kort på 3.300 kr., hvilket er et fald i forhold til DSB's nuværende priser. Dette giver samlet set en provenustigning på 4,5 pct. for provenuet på pendlerkort, og kommunikerer således, at en pendler, der har mere end 15 rejsedage på en måned, med fordel vil kunne købe et pendlerkort.

Figur 3: Pendlerkorttakstrækker (prisniveau 2013)



Figur 4: Pendlerkorttakstrækker (prisniveau 2013)

Rejselængde	Takstforslag			Aktuelle priser	
	Scenarie 1	Scenarie 2	Scenarie 3-4	Hovedstadsområdet	DSB
1 zone	350,00	356,00	352,00	350,00	820,00
2 zoner	350,00	356,00	352,00	350,00	820,00
3 zoner	490,00	534,00	512,00	490,00	978,00
4 zoner	630,00	711,00	630,00	630,00	966,00
5 zoner	765,00	889,00	780,00	765,00	1026,00
6 zoner	900,00	1008,00	930,00	900,00	1126,00
7 zoner	1035,00	1112,00	1080,00	1035,00	1280,00
8 zoner	1215,00	1215,00	1230,00	1135,00	1474,00
9 zoner	1370,00	1319,00	1380,00	1260,00	1600,00
10 zoner	1530,00	1423,00	1500,00	1260,00	1769,00
11 zoner	1690,00	1526,00	1620,00	1260,00	1713,00
12 zoner	1850,00	1630,00	1740,00	1260,00	1764,00
13 zoner	2010,00	1734,00	1860,00	1260,00	1989,00
14 zoner	2170,00	1838,00	1980,00	1260,00	1876,00
15 zoner	2330,00	1941,00	2100,00	1260,00	2272,00
16 zoner	2485,00	2045,00	2220,00	1260,00	2360,00
17 zoner	2645,00	2149,00	2340,00	1260,00	2490,00
18 zoner	2795,00	2253,00	2460,00	1260,00	2871,00
19 zoner	2920,00	2356,00	2580,00	1260,00	2806,00
20 zoner	3050,00	2460,00	2700,00	1260,00	2970,00
21 zoner	3180,00	2564,00	2850,00	1260,00	3370,00
22 zoner	3310,00	2668,00	3000,00	1260,00	-
23 zoner	3435,00	2771,00	3150,00	1260,00	-
24 zoner	3565,00	2875,00	3300,00	1260,00	-
25 zoner	-	2979,00	3450,00	1260,00	-

Note: DSB's aktuelle takster fastsættes efter antal zoner langs banen. Fremover benytter DSB også trafikskabszoner. De skæve priser for DSB billetter skyldes, at DSB's nuværende takster er omregnet til rejsekorttakster ved den gennemsnitlige pris for hver af DSB's zonelængder målt i trafikskabszoner.

Pendlerkortet bibeholdes som papir-produkt indtil videre. Dog er det ligeledes teknisk muligt at flytte dette over på rejsekortet. Læs mere om dette emne i bilag 5 og bilag 6.

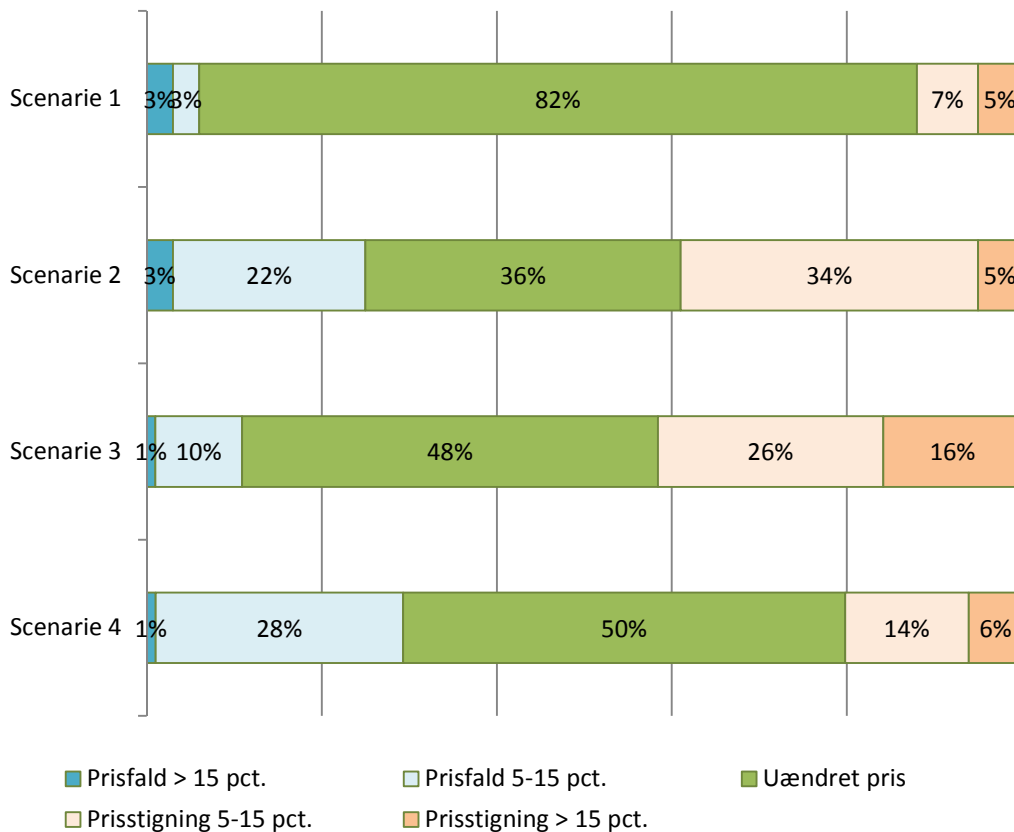
KundekONSEKVENSER

De fire takstscenarier har forskellig indvirkning på kunderne, ligesom der er store forskelle på konsekvenserne i de tre takstområder. Nogle kunder vil opleve prisstigninger, andre prisfald og slutteligt vil nogle kunder ikke blive berørt af prisændringerne.

De fire takstsystemer

De fire takstscenarier har meget forskellige kundekONSEKVENSER. Nedenfor ses, at Hovedstadsmodellen (scenarie 1) er det takstsystem, som påvirker færrest mulige rejser på Sjælland, hvorimod Hovedstadsmodellen med fast prisforhold (scenarie 2) er det takstsystem, der påvirker flest rejser på Sjælland. I 1-trins modellen (scenarie 3) og 5-trins modellen (scenarie 4) er der i begge tilfælde en andel på omkring 50 pct. af rejserne, som ikke berøres af prisændringer, dog er der en særlig stor andel af rejserne, som vil opleve prisstigninger i 1-trins modellen.

Figur 5: Andel berørte rejser i de fire takstsystemer



Note: Uændret pris inkluderer prisændringer +/- 5 pct.

Hovedstadsmodellen

I alt vil 82 pct. af rejserne på Sjælland være uberørte, hvis Hovedstadsmodellen indføres. Af de 18 pct. af rejserne, hvor prisen bliver ændret, vil 6 pct. få en lavere pris og 12 pct. få en højere pris.

Nedenfor ses Hovedstadsmodellens indvirkning på de tre eksisterende takstområder, samt på takstgrænseoverskridende rejser. Hovedstadsmodellen berører forholdsvist få rejser i hovedstadsområdet, hvorimod en større andel af rejser berøres på Vest- og Sydsjælland.

På Vestsjælland vil 22 pct. af rejserne opleve prisstigninger. Dette skyldes primært, at rejsekortnormalprisen i dag er lavere på Vestsjælland end i Hovedstadsområdet, hvorfor der er passagerer her, som vil opleve en stigning på 2 kr. på en 2 zoners rejse.

På Sydsjælland er ændringerne primært store prisfald, som skyldes to ting. Dels falder prisen på rejsekort for de lavere rabattrin, og dels vil kunderne på de højere rabattrin med fordel kunne anskaffe sig et pendlerkort, hvilket ikke udbydes på Sydsjælland i dag.

Rejserne, der går over en takstområdegrænse, er dem, der vil blive berørt mest af indførelse af Hovedstadsmodellens takstsæt. Her vil 44 pct. af rejserne ikke blive berørt, 26 pct. vil opleve prisfald og 29 pct. vil opleve prisstigninger. Det store antal påvirkede rejser skyldes overgangen til prissætning efter rejsekortzoner i stedet for de nuværende DSB-zoner. Særligt vil rejser af en længde på 12-15 zoner på enkeltbillet eller klippekort stige i pris, hvorimod prisen på pendlerkort af en længde på 2-10 zoner vil stige forholdsvist meget.

Tabel 5: Berørt andel rejser i de fire takstsæt

Prisændring	Hovedstadsområdet	Vestsjælland	Sydsjælland	Over takstområdegrænser
↓↓	3%	0%	24%	14%
↓	1%	26%	26%	12%
→	85%	53%	49%	44%
↑	6%	19%	0%	17%
↑↑	5%	3%	1%	12%
Total	100%	100%	100%	100%

Signaturforklaring: → (uændret: +/- 5 pct), ↓ (fald på 5-15 pct.), ↓↓ (fald > 15 pct.), ↑ (stigning på 5-15 pct.) og ↑↑ (stigning > 15 pct.).

Tabel 6: Berørt antal rejser i de fire takstsæt, mio. rejser

Prisændring	Hovedstadsområdet	Vestsjælland	Sydsjælland	Over takstområdegrænser
↓↓	6,782	0,000	1,031	0,925
↓	2,349	2,225	1,159	0,772
→	197,341	4,561	2,134	2,816
↑	14,205	1,610	0,002	1,121
↑↑	11,859	0,242	0,061	0,771
Total	232,537	8,639	4,387	6,406

Signaturforklaring: → (uændret: +/- 5 pct), ↓ (fald på 5-15 pct.), ↓↓ (fald > 15 pct.), ↑ (stigning på 5-15 pct.) og ↑↑ (stigning > 15 pct.).

Hovedstadsmodellen med fast prisforhold

I alt vil prisen på 36 pct. af rejserne på Sjælland være uberørt, hvis Hovedstadsmodellen med faste prisforhold indføres. Af de 64 pct. af rejserne, hvor prisen ændres, vil 25 pct. få lavere pris og 39 pct. få højere pris.

Nedenfor ses indvirkningen af Hovedstadsmodellen med faste prisforhold på de tre eksisterende takstområder samt på takstgrænseoverskridende rejser.

I hovedstadsområdet vil 41 pct. opleve prisstigninger, mens 36 pct. af rejserne ikke vil opleve prisændringer. Dette er altså en markant forskel fra Hovedstadsmodellen (scenarie 1).

På Vestsjælland vil 53 pct. af rejserne opleve prisstigninger. Dette skyldes primært, at pendlerkortprisen i Movia V hæves for rejselængder på 3-5 zoner.

På Sydsjælland vil 46 pct. af rejserne ikke blive berørt af prisændringerne. I dette takstområde vil hele 51 pct. af rejserne falde i pris, og kun 3 pct. af rejserne vil stige i pris. Dette skyldes det nuværende højere prisniveau i Movia S.

Rejserne, der går over en takstområdegrænse, er dem, der vil blive berørt mest af indførelse af takstsættet i Hovedstadsmodellen med fast prisforhold. Her vil 91 pct. af rejserne blive berørt. 71 pct. vil opleve prisfald og 19 pct. vil opleve prisstigninger. Det store antal påvirkede rejser skyldes prissætningen i modellen og overgangen til prissætning efter rejsekortzoner i stedet for de nuværende DSB-zoner. Særligt vil klippekortrejser af en længde over 9 zoner samt rejser på periodekort opleve prisfald.

Tabel 7: Berørt andel rejser i de fire takstsæt

Prisændring	Hovedstads-området	Vestsjælland	Sydsjælland	Over takstområde-grænser
↓↓	0%	0%	36%	24%
↓	23%	17%	15%	47%
→	36%	30%	46%	9%
↑	35%	52%	2%	10%
↑↑	6%	1%	1%	9%
Total	100%	100%	100%	100%

Signaturforklaring: → (uændret: +/- 5 pct), ↓ (fald på 5-15 pct.), ↓↓ (fald > 15 pct.), ↑ (stigning på 5-15 pct.) og ↑↑ (stigning > 15 pct.).

Tabel 8: Berørt antal rejser i de fire takstsæt, mio. rejser

Prisændring	Hovedstads-området	Vestsjælland	Sydsjælland	Over takstområde-grænser
↓↓	0,775	0,000	1,567	1,559
↓	53,189	1,483	0,662	3,019
→	84,465	2,586	2,030	0,589
↑	80,593	4,497	0,067	0,645
↑↑	13,516	0,072	0,061	0,594
Total	232,537	8,639	4,387	6,406

Signaturforklaring: → (uændret: +/- 5 pct), ↓ (fald på 5-15 pct.), ↓↓ (fald > 15 pct.), ↑ (stigning på 5-15 pct.) og ↑↑ (stigning > 15 pct.).

1-trins modellen

I alt vil 48 pct. af rejserne på Sjælland være uberørte, hvis 1-trins modellen indføres. 42 pct. af rejserne vil opleve højere priser og 11 pct. vil opleve, at priserne falder.

Nedenfor ses 1-trins modellens indvirkning på de tre eksisterende takstområder samt på takstgrænseoverskridende rejser.

I hovedstadsområdet vil halvdelen af rejserne være uberørte, og 42 pct. vil stige i pris. Prisstigningen omfatter primært de nuværende klippekortsrejser og rejsekortrejser, hvor særligt de lavfrekvente rejsende får en prisstigning på 50 pct., og de resterende får en prisstigning på ca. 10 pct.

På Vestsjælland vil 30 pct. af rejserne opleve prisstigninger, der er større end 15 pct. Dette skyldes primært, at prisen på rejsekortrejser stiger for alle zoner.

På Sydsjælland vil 68 pct. af rejserne opleve prisfald, hvilket er en gennemgående tendens i alle fire modeller. Dog er der i 1-trins modellen 9 pct. af rejserne, som vil opleve prisstigninger, hvilket er en højere andel end for de to hovedstadsmodeller. Prisstigningerne skyldes primært en stigende rejsekortpris på rabattrin 0-4.

Rejserne, der går over en takstområdegrense, er dem, der vil blive berørt mest af indførelse af 1-trins modellens takstsæt. Her vil 19 pct. af rejserne ikke blive berørt, 48 pct. vil opleve prisfald og 33 pct. vil opleve prisstigninger. Generelt indebærer takstharmoniseringen, at DSB's rejser på kontant, rejsekort (trin 0-4) og klippekort bliver dyrere, mens rejsekort (trin 5-7) og periodekort bliver billigere.

Tabel 9: Berørt andel rejser i de fire takstsæt

Prisændring	Hovedstads-området	Vestsjælland	Sydsjælland	Over takstområde-grænser
↓↓	0%	0%	20%	12%
↓	8%	23%	48%	36%
→	50%	44%	23%	19%
↑	27%	3%	7%	14%
↑↑	15%	30%	2%	19%
Total	100%	100%	100%	100%

Signaturforklaring: → (uændret: +/- 5 pct), ↓ (fald på 5-15 pct.), ↓↓ (fald > 15 pct.), ↑ (stigning på 5-15 pct.) og ↑↑ (stigning > 15 pct.).

Tabel 10: Berørt antal rejser i de fire takstsæt, mio. rejser

Prisændring	Hovedstads-området	Vestsjælland	Sydsjælland	Over takstområde-grænser
↓↓	0,018	0,000	0,869	0,783
↓	17,565	2,013	2,095	2,303
→	116,048	3,836	1,011	1,244
↑	63,030	0,241	0,328	0,873
↑↑	35,876	2,549	0,084	1,203
Total	232,537	8,639	4,387	6,406

Signaturforklaring: → (uændret: +/- 5 pct), ↓ (fald på 5-15 pct.), ↓↓ (fald > 15 pct.), ↑ (stigning på 5-15 pct.) og ↑↑ (stigning > 15 pct.).

5-trins modellen

I alt vil 50 pct. af rejserne på Sjælland være uberørte, hvis 5-trins modellen indføres. 20 pct. af rejserne vil få højere priser og 29 pct. af rejserne vil falde i pris.

Beregningerne i forbindelse med 5-trins modellen bygger på en forudsætning om, at rejserne på rejsekort fordeler sig på de 5 rabattrin som vist i nedenstående tabel. Dette er et usikkerhedselement, som kan have indflydelse på størrelsesordenen af de prisændringer, som kunderne vil opleve, hvis 5-trins modellen indføres.

Tabel 11: Fordeling af rejsekortrejser

	Andel rejser
Rabattrin 1	0,9%
Rabattrin 2	20,9%
Rabattrin 3	38,5%
Rabattrin 4	38,5%
Rabattrin 5	1,2%
Total	100,0%

Sammenvejet svarer dette til, at der fremover skal foretages i størrelsesordenen 15-17 rejser pr. kort/måned. Det aktuelle niveau er, jf. oplysninger fra Rejsekortet A/S, i størrelsesordenen 9-11 rejser pr. kort/måned.

Nedenfor ses 5-trins modellens indvirkning på de tre eksisterende takstområder samt på takstgrænseoverskridende rejser.

I hovedstadsområdet vil 52 pct. af rejserne være uberørte, 28 pct. vil falde i pris og 20 pct. vil stige i pris. Prisstigningen omfatter primært rejser på klippekort for alle zoneafstande samt lange rejser på periodekort.

På Vestsjælland vil 32 pct. af rejserne opleve prisstigninger. Dette skyldes primært, at der sker prisstigninger for de lavfrekvente rejsekortrejsende.

På Sydsjælland er hele 91 pct. af rejserne berørt af prisændringer, og 89 pct. af rejserne vil opleve prisfald. I Movia S sættes prisniveauet for kontantbilletten samt Rejsekort (rabattrin 5-7) væsentligt ned. Samtidig indføres et pendlerkort, som ikke er en del af det nuværende produktsortiment. Det resulterer i en væsentlig besparelse for rejsekortkunder på rabattrin 5-7, samt en mindre besparelse for de øvrige rejsekortkunder.

Af rejserne, der går over en takstområdegrense (DSB), vil knap halvdelen opleve prisfald, mens knap 1/3 vil opleve prisstigninger.

Tabel 12: Berørt andel rejser i de fire takstsæt

Prisændring	Hovedstads-området	Vestsjælland	Sydsjælland	Over takstområde-grænser
↓↓	0%	0%	21%	14%
↓	28%	23%	68%	35%
→	52%	44%	9%	20%
↑	14%	29%	1%	14%
↑↑	6%	3%	1%	17%
Total	100%	100%	100%	100%

Signaturforklaring: → (uændret: +/- 5 pct), ↓ (fald på 5-15 pct.), ↓↓ (fald > 15 pct.), ↑ (stigning på 5-15 pct.) og ↑↑ (stigning > 15 pct.).

Tabel 13: Berørt antal rejser i de fire takstsæt, mio. rejser

Prisændring	Hovedstads-området	Vestsjælland	Sydsjælland	Over takstområde-grænser
↓↓	0,178	0,000	0,941	0,909
↓	64,429	2,013	2,973	2,216
→	120,351	3,836	0,382	1,299
↑	32,909	2,547	0,029	0,918
↑↑	14,671	0,243	0,061	1,065
Total	232,537	8,639	4,387	6,406

Signaturforklaring: → (uændret: +/- 5 pct), ↓ (fald på 5-15 pct.), ↓↓ (fald > 15 pct.), ↑ (stigning på 5-15 pct.) og ↑↑ (stigning > 15 pct.).

Provenukonsekvenser

Provenuet i de tre takstområder samt provenuet for rejser over takstgrænser bliver påvirket af indførelsen af et nyt harmoniseret takstsystem. Et vigtigt kriterie i kommissoriet er, at takstharmoniseringen samlet set skal være provenuneutral.

Provenuet på Sjælland i dag

I tabellen neden for ses indtægtsprovenuet i de fire takstsæt på Sjælland fordelt på produktkategorier.

Tabel 14: Indtægtsprovenu pr. takstsæt og pr. produktkategori på Sjælland (*).

Indtægter år 2012 (mio. kr.)	Movia H	Movia V	Movia S	DSB	I alt
Kontant	468	16	56	189	728
Klip	1.482	-	-	48	1.530
Rejsekort	54	35	38	67	194
Periodekort (inkl. subsidierte kort)	1.584	61	51	196	1.891
Øvrige (inkl. skolekort)	97	18	7	-	122
I alt	3.685	129	152	499	4.465

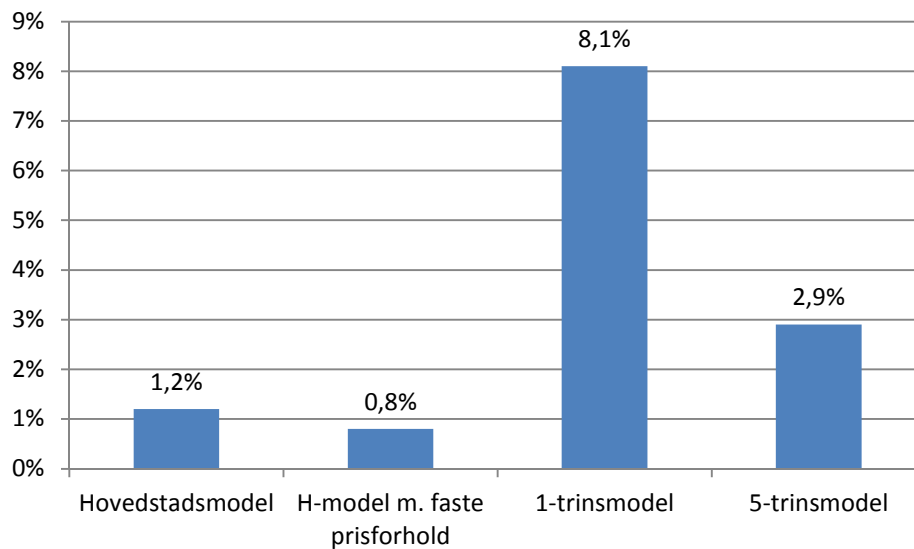
*) Bemærk, at provenuet i denne tabel er større end det provenu, som indgår i provenuberegningsmodellen. Det skyldes forskellige fravalg i provenuberegningsmodellen.

Langt hovedparten af indtægterne (ca. 4 mia. kr.) ligger indenfor hovedstadsområdet. Indtægterne i DSB's takstsæt er ca. 1/10 af indtægterne i hovedstadsområdet, mens indtægterne i Movia V og Movia S hver udgør cirka 3 pct. af de samlede indtægter. Det er altså i høj grad takstændringerne i hovedstadsområdet, som er styrende for, hvordan det samlede provenu på Sjælland ændrer sig.

Provenukonsekvenser af de fire scenarier

For hvert af de fire scenarier er det blevet beregnet, hvilke provenuændringer takstændringerne giver anledning til. Beregningerne er udført i en provenumodel, som er udviklet i forbindelse med analysen af Ét Takstsystem på Sjælland. Resultaterne fra provenumodellen kan ses i *Figur 6*.

Figur 6: Beregnede provenuændringer i de fire scenarier.

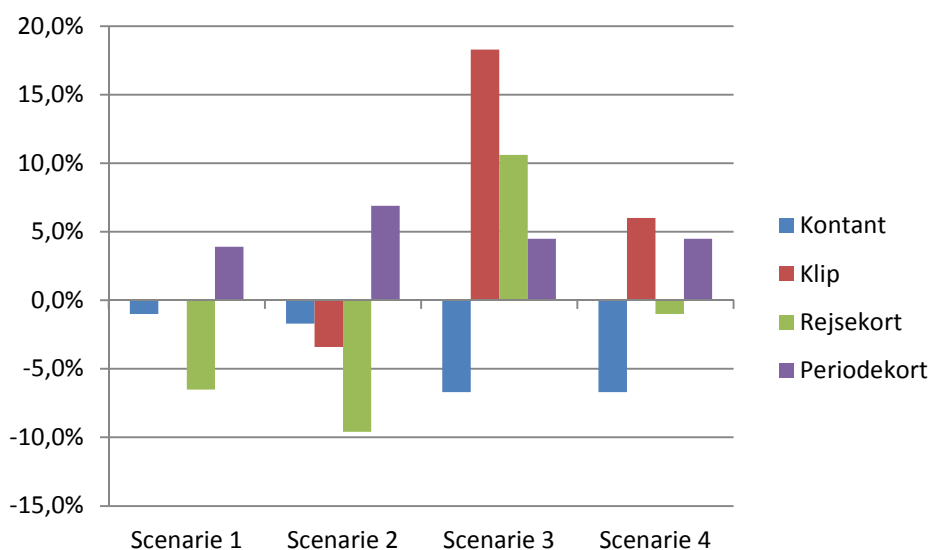


Der er relativt store forskelle på provenukonsekvenserne i de fire scenarier, idet Hovedstadsmodellen og Hovedstadsmodellen med faste prisforhold begge giver en provenustigning på ca. 1 pct., mens provenustigningen i 5-trinsmodellen er noget større og er beregnet til ca. 3 pct. For 1-trinsmodellen er der beregnet et merprovenu på ca. 8 pct., så denne model er altså ikke provenuneutral. Scenarie 1, 2 og 4 kan på trods af det beregnede merprovenu opfattes som provenuneutral, da det relativt beskedne merprovenu er tiltænkt anvendt til at dække de provenutab, som ikke indgår i beregningerne (fx ikke optimal anvendelse af klippekort, prissætning efter fugleflugt).

Provenuændringer pr. produktgruppe

De fire scenariers takster påvirker provenuet på de enkelte produktgrupper forskelligt. Dette er illustreret i figuren nedenfor.

Figur 7: Beregnede provenuændringer pr. produktgruppe i de fire scenarier.



Scenarie 1 medfører en provenustigning for periodekortkunder på ca. 3,9 pct., mens der er et provenufald på ca. 6,5 pct. for rejsekortkunder. For kontantbilletkunder er der et mindre fald på 1 pct., mens provenuet for de nuværende klippekortkunder er uændret.

Scenarie 2 medfører en provenustigning for periodekortkunder på ca. 6,9 pct., mens provenuet for rejsekortkunder falder 3,4 pct., provenuet for klippekortkunder falder 3,4 pct. og provenuet for kontantkunder falder med 1,7 pct.

Scenarie 3 medfører en provenustigning på 4,5 pct. for periodekort og en provenustigning for klippekortkunder på 18,3 pct. Provenuet for rejsekortkunder stiger med 10,6 pct., mens provenuet for kontantkunder falder med 6,7 pct.

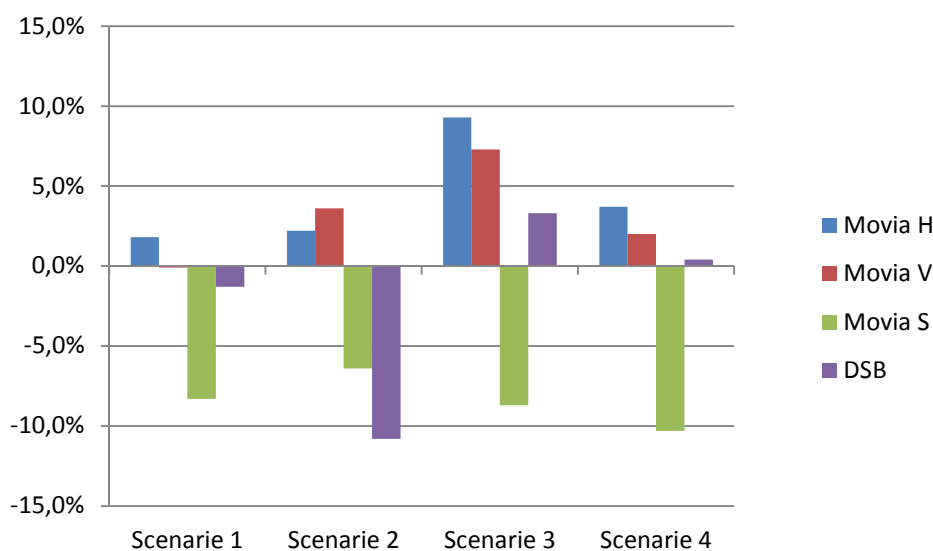
Scenarie 4 medfører en provenustigning på 4,5 pct. for periodekort og en provenustigning på 6 pct. for klippekortkunder. Provenuet for kontantkunder falder 6,7 pct., mens provenuet for rejsekort falder med 1,0 pct.

Provenuændringer pr. takstsæt

I Figur 8 er vist provenuændringerne pr. takstsæt for hvert scenarie. For alle scenarierne er der et provenutab i Movia S på ca. 6-10 pct. Det skyldes, at taksterne i udgangspunktet er højere i Movia S end i det øvrige takstsæt.

I scenarie 1 er der provenuændringen i de tre øvrige takstsæt (ud over Movia S) nogenlunde ens, mens der i scenarie 2 ses et provenutab på ca. 10 pct. i DSB's takstsæt. I scenarie 3 er der relativt store provenustigninger alle de tre øvrige takstsæt. Scenarie 4 har relativt beskedne udsving for Movia V og DSB, mens der er en provenustigning på ca. 4 pct. i hovedstadsområdet.

Figur 8: Beregnede provenuændringer pr. takstsæt de fire scenarier.



Provenu ændring for selskaberne og ejerne

Der er ikke foretaget detaljerede beregningerne, som belyser provenueffekterne på selskabsniveau eller som belyser, hvordan scenarierne påvirker ejerne (stat, regioner og kommuner). Fælles for alle scenarier er, at der er et provenutab i Movia S, hvilket påvirker interessenterne i Movia S. Ser man bort fra Movia S er der færrest udsving pr. takstsæt i Scenarie 1, mens der i Scenarie 2 opstår et relativt stort provenutab i DSB's takstsæt, hvilket må forventes hovedsageligt at påvirke DSB. I Scenarie 3 og 4 ses den største provenustigning i Movia H og Movia V, mens provenustigningen er noget mindre i DSB's takstsæt.

Usikkerheder

Der er betydelige usikkerheder ved provenuberegningerne, hvilket primært skyldes, at det er vanskeligt at forudsige kundernes adfærd, når de nye takster indføres samt at det er usikkert, hvordan kunderne i hovedstadsområdet vil reagere på at klippekortet udfases i sommeren 2014. Det er dog sådan, at de scenarier, hvor der er færrest prisændringer, vil have den mindste provenuusikkerhed.

I modellerne med mængderabat er antagelserne om fremtidig fordeling af rejsekortrejser på rabattrin et væsentligt usikkerhedsmoment.

For en nærmere vurdering af provenusikkerheden henvises til evalueringen udarbejdet af Incentive (bilag 2).

Der er regnet med følgende overflytninger mellem de forskellige rejsehjemler:

- Alle rejser på klippekort overgår til rejsekort.
- I DSB's takstsæt og i Movia Syd overgår halvdelen af rejsekortrejserne på rabattrin 4 til periodekort. Den anden halvdel forbliver på rejsekort.
- I DSB's takstsæt og i Movia Syd overgår 95 pct. af rejsekortrejserne på rabattrin 5-7 til periodekort. De sidste 5 pct. forbliver på rejsekort.
- 30 pct. af de nuværende kontantrejser i DSB's takstsæt overgår til rejsekort.

Alle øvrige rejser forbliver på det produkt, de anvender i dag

Konsulentens gennemgang af beregninger viser, at beregningsforudsætningerne på en række punkter kan være fastlagt på et lidt for optimistisk niveau, forstået på den måde, at der kan være yderligere provenutab som ikke indgår i de nuværende beregninger. Når de endelige takster for det fælles takstsystem skal fastsættes kan det derfor være nødvendigt, at justere taksterne i opadgående retning i forhold til de takster, som er beskrevet i denne rapport. For at sikre at takstniveauet ikke fastsættes for højt eller for lavt, når der skal tages højde for disse usikkerheder, kan der etableres en rekalkulationsmodel (se afsnittet 'Implementering af takstsystem').

Transitionsmodel i fire trin

De fire takstsystemer kan alle implementeres i 2015. For nogle af takstsystemerne er der også mulighed for gradvist at indføre mængderabat i de efterfølgende år.

Valg af takstsystem i år 2-4

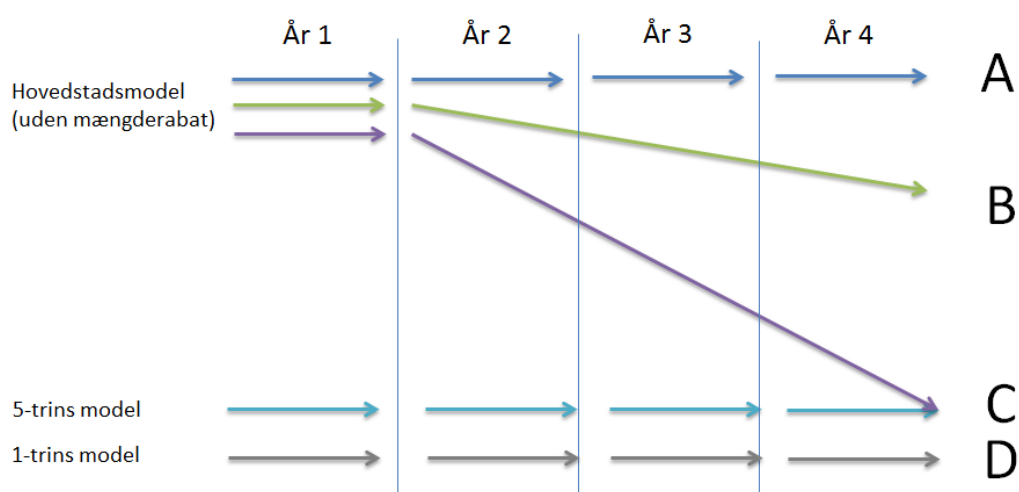
De fire takstsystemer kan alle implementeres i 2015. For hhv. Hovedstadsmodellen og Hovedstadsmodellen med fast prisforhold er der ligeledes mulighed for gradvist at indføre mængderabat i de efterfølgende år.

Visionen om rejsekortet bygger på, at antallet af rejser med den kollektive trafik kan øges ved at benytte en stigende mængderabat til at motivere passagerne til at foretage yderligere rejser. I denne vision ligger, at rabatten for meget lavfrekvente passager (f.eks. mindre end 4 rejser om måneden) reduceres, således at deres takst ligger tættere på enkeltbilletprisen, mens passagerer, der benytter rejsekortet dagligt, opnår en højere rabatsats, således at taksten for disse passagerer ligger på niveau med prisen på pendlerkortet.

Introduktionen af mængderabat kan betragtes som en transitionsproces, der iværksættes, når rejsekortet er udrullet og passagererne har vænnet sig til - og er trygge ved - den nye teknik (Check Ind/Check Ud, Luftlinjetakst, Tank-op-aftaler mv.).

I nedenstående figur ses en række mulige transitionsprocesser. Et eksempel på en sådan transitionsproces er en transition fra en hovedstadsmodel uden mængderabat til en 5-trinsmodel med mængderabat. Denne transitionsproces er i nedenstående figur illustreret som det lilla forløb, der i år 1 implementerer hovedstadsmodellens takstsystem, og i år 4 ender i punkt C med et rabatniveau svarende til 5-trins modellens rabatniveau.

Figur 9: Scenarierne i år 1-4



Off-peak rabat

Som en konsekvens af takstharmoniseringen vil off-peak rabat omfatte hele Sjælland. Off peak rabat erstatter dermed de 70 forskellige kombinationer af tidspunkt og ugedag, som benyttes til beregning af rejsekortrabat i DSB's nuværende rejsekorttakst.

Off-peak rabat

Off peak rabatten på 20 pct. til rejser i off peak (kl. 11-13, 18-07 samt hele weekenden) tilbydes i det nuværende system kun til rejser inden for de tre takstområder. I et harmoniseret og forenklet takstsystem med kun ét takstområde på Sjælland vil off peak rabatten blive udvidet til at gælde på hele Sjælland og dermed også for rejser på rejsekort over de nuværende takstgrænser. Denne udvidelse af ordningen vil indebære en merudgift i størrelsesordenen 15-20 mio. kr. pr. år, som kan finansieres af puljen til takstnedsættelser, jf. aftalen om Takstnedsættelser og investeringer til forbedring af den kollektive trafik (bedre og billigere kollektiv trafik). Formålet med off-peak rabatten er dels at flytte rejser til tidspunkter, hvor der er ledig kapacitet, og dels at skabe vækst i antal rejser.

Off-peak rabatten blev indført i januar 2013, og Rejsekort A/S har analyseret effekten af off-peak rabat. Analysen er foretaget ved at sammenligne rejsernes fordeling på Peak/Off peak i perioden august-november i henholdsvis 2012 og 2013.

Som det fremgår af nedstående tabel er andelen af rejser i off-peak steget fra 39 pct. til 44 pct. efter indførelse af rabat i off-peak. Væksten ligger aften og weekend, mens off-peak perioden midt på dagen ikke udviser vækst.

Tallene indikerer, at der enten er sket en overflytning af rejser fra peak til off-peak, eller at der har været en betydelig vækst i antal rejser off-peak. Analysen har dog den svaghed, at rejsekortet er blevet væsentligt mere udrullet i perioden fra 2012 til 2013. Der kan dermed også være andre forhold, som påvirker kundernes adfærd, herunder, at nye kundegrupper, der i særlig grad har gavn af off peak rabat, har valgt at gå over til rejsekortet. På den baggrund er det vanskeligt at sige med sikkerhed, om off-peak rabatten har skabt flere rejser off-peak (særlig om aftenen og lørdage og søndage), men tallene i nærværende analyse tyder på det. En egentlig evaluering af effekten af off-peak rabatten vil kræve yderligere analyser.

Tabel 15: Effekt af off-peak rabat

Tidsrum	Antal rejser, 2012	Antal rejser, 2013	Andel rejser, 2012	Andel rejser, 2013
Morgenmyldretid	784.471	2.639.047	25%	22%
Off-peak (dag)	314.270	1.034.808	10%	9%
Aftenmyldretid	1.148.790	4.020.104	36%	34%
Off-peak (aften/nat)	469.270	1.979.459	15%	17%
Off-peak (Lørdag)	271.495	1.288.166	9%	11%
Off-peak (Søndag)	192.762	948.644	6%	8%
Total	3.181.058	11.910.228	100%	100%

Takstforslag, særlige målgrupper

Der findes en række særlige målgrupper, som f.eks. de unge, pensionister, turister m.fl., som der i dag udstedes en række særprodukter til. Flere af disse udspringer af et politisk ønske om at yde rabat til den specifikke målgruppe.

Særlige målgrupper

De særlige målgrupper som i dag får rabatter er:

- børn
- unge
- pensionister
- turister
- virksomheder
- institutioner
- blinde
- værnepligtige

Tilbuddet til disse grupper kan variere fra takstområde til takstområde. Rabatterne afspejler politiske ønsker om støtte til udvalgte grupper, men rabatterne indeholder også kommercielle elementer fx for unge og virksomheder.

Det fælles takstsystem giver en række særlige udfordringer i forhold til unge og pensionister, som er uddybet nedenfor. For de øvrige målgrupper er der vurderingen, at der kan findes løsninger, som gør, at overgangen for de øvrige grupper bliver relativt uproblematisk.

Geografisk afgrænsning

Flere af produkterne til disse målgrupper er i dag knyttet op på de nuværende tre takstområder, og der skal derfor træffes et valg om, hvorvidt disse takstområder skal opretholdes fremover eller om der i stedet skal defineres andre geografiske grænser for de relevante produkter.

Der er blevet defineret fire mulige løsninger mht. at danne geografiske grænser for de relevante produkter:

1. Frit valg på linje med øvrige kunder: Unge og pensionister kan frit vælge et antal sammenhængende gyldighedszoner i tilknytning til deres bopæl (+uddannelsessted)
2. Zonering: Subsidierede produkter udstedes med gyldighed i et antal zoneringe, fx 9, omkring kundens bopæl (+strækningen til uddannelsessted)
3. Tre takstområder afløses af tre storzoner: Takstområderne opretholdes under nyt navn til brug for udstedelse af særlige produkter
4. Takstområde Sjælland: De tre takstområder afløses konsekvent af ét, som dækker hele det sjællandske område (dette vil dog medføre tabt provenu)

Produkterne som den geografiske afgrænsning er nødvendig for er ungdomskort, pensionistkort (mimrekort), 24-timers billetten, blindkort, samt institutions- og skolekort. Disse produkter relaterer sig til forskellige livsstadier, og det skal derfor overvejes, hvordan der bedst skabes sammenhæng mellem de produkter, som kunderne lærer at kende i et livsstadie og produkter som de skal bruge i efterfølgende livsstadier.

Generelt vurderes det, at der ikke er nogen kommunikativ let løsning uanset om de nuværende takstområder fastholdes eller de erstattes med nogle af de øvrige geografiske afgrænsninger.

Det er derfor vurderingen, at gyldighedsområderne i et harmoniseret og forenklet takstsystem i videst muligt omfang skal omfatte hele Sjælland, således at der ikke skal introduceres kunstige geografiske afgrænsninger som er kommunikative vanskelige, og som giver anledning til misforståelser i billetkøbs- og kontrolsituationer.

Produkter til unge

I dagens takstsystemer tilbydes to produkter til Unge, nemlig Ungdomskort og rabat på DSB's takstgrænseoverskridende rejser, hvis den unge besidder et Wildcard.

Ungdomskortet giver den unge ret til at rejse frit indenfor takstområdet for hhv. 340 kr. om måneden (Ungdomsuddannelserne) eller 595 kr. om måneden (øvrige unge), Ungdomskortet er udformet på baggrund af aftalen om Bedre og billigere kollektiv trafik. Trafikstyrelsen og Uddannelsesstyrelsen refunderer den udstedte rabat til trafikskaberne og betaler for den unges adgang til, at rejse frit i hele takstområdet.

DSB er forpligtet til at yde rabat til unge 16-25 årige samt studerende, der rejser hen over en takstområdegrænse. DSB's WildCard rabatordninger omfatter dels at unge med et WildCard altid får 25 pct. rabat på en kontantbillet (normaldag), samt at de får 50 pct. rabat på en kontantbillet (billigdag). Dels omfatter rabatordningen at unge med et WildCard kan oppebære en variabel Ungdomsrabat på rejsekortrejser.

For at illustrere omfanget af DSB's ungdomsrabat er de konkrete priser i 20 store DSB rejserelationer på Sjælland sammenvejet i følgende tabel.

Tabel 16: Ungdomsrabat ved DSB på 20 store rejserelationer (prisniveau 2013).

Rabatform:	Gennemsnitspris, 20 sjællandske rejser:	Rabat ifht. kontantbillet
Kontantbillet	104 kr.	
Ungdomsbillet (WildCard) - normaldag	78 kr.	25 pct.
Ungdomsbillet (WildCard) - billigdag	52 kr.	50 pct.
DSB Rejsekort, normalpris	106 kr.	-2 pct.
Rejsekort Ung – ingen tidsrabat	85 kr.	18 pct.
Rejsekort Ung – (medium tidsrabat på 19 pct.)	69 kr.	34 pct.
Rejsekort Ung – (maksimal tidsrabat på 37 pct.)	53 kr.	49 pct.

Til sammenligning er de konkrete priser for de samme 20 rejserelationer eksemplificeret i den følgende tabel med takstscenarie 1:

Tabel 17: Priser for unge ved indførelse af scenarie 1 (prisniveau 2013).

Gennemsnitspris, 20 sjællandske rejser	Scenarie 1	Rabat ifht. enkeltbillet
Enkeltbillet	114 kr.	
Rejsekorttakst	79 kr.	30 pct.
Rejsekorttakst i off-peak	63 kr.	44 pct.

På den baggrund vurderes det, at målgruppen unge, når taksterne fastsættes i henhold til takstscenarie 1, kan opnå et prisniveau der matcher DSB's særlige ungdomsrabatordninger, ved at benytte rejsekortet, herunder at rejsekort – off peak giver en konkret takst, der matcher den pris der opnås med DSB rejsekort takster inkl. ungdomsrabat og tidsrabat. Det skal bemærkes, at der ikke ydes helt samme maksimumrabat som kan opnås med WildCard-billigdag, men det skal erindres, at de Unge også har mulighed for at købe et stærkt rabatteret Ungdomskort.

Det vil således være muligt at forenkle takstsystemet på Sjælland væsentligt, således at unge ikke i fremtiden behøver at have en særlig persontype- og tidsrabat på rejsekort eller en særlig rabat på billetter. Ved at benytte de almindelige priser for rejsekort kombineret med off peak kan unge opnå rabatsatser, som er på niveau med de nuværende. Dermed fjernes også en barriere i forhold til overgangen mellem forskellige livsstadier.

Ungdomskort kan udstedes på rejsekortet i fremtiden

Ungdomskortet udstedes i dag som et traditionelt periodekortprodukt, men det er intentionen, at det på sigt overflyttes til rejsekortplatformen, når denne omfatter et fastprisprodukt. Det er forventningen, at rejsekortet i løbet af det kommende år implementerer en ny version (version 5), som indeholder den nødvendige funktionalitet til en overflytning.

Samtidig vil en overflytning til rejsekortplatformen have betydning for reglerne om de unges rejsemuligheder, rabatberegningen, statens kompensationsudgifter mv., hvorfor en ændring af Ungdomskortet bør analyseres nøje og skal hjemles politisk.

På den baggrund anbefales det, at der igangsættes et analysearbejde af konsekvenserne ved at overflytte Ungdomskortet fra periodekortproduktet til rejsekortplatformen. Denne ændring vil i givet fald have landsdækkende konsekvens, og vil potentielt påvirke refusionsomkostningerne for såvel Uddannelsesstyrelsen og Trafikstyrelsen. Der bør derfor igangsættes et analysearbejde, der omfatter alle relevante aktører.

Samtidig opretholdes det nuværende Ungdomskort, inkl. geografiske afgrænsning i form af takstområderne, i en overgangsperiode i op til 2 år (2015-16).

Produkter til pensionister

I dagens takstsystemer tilbydes forskellige produkter til Pensionister. Der tilbydes dels rabat på DSB's takstgrænseoverskridende rejser svarende til rabatten til unge, dels tilbydes et pensionistkort (mimrekort) i hovedstadsområdet. Endelig tilbydes særlige pensionistrabatter i takstområderne Movia S og Movia V.

Der er derfor behov for at forenkle tilbuddet til pensionister, så de ikke skal forholde sig til fem forskellige rabatmodeller og billetmedier. Det kan derudover være aktuelt at overveje, om der også fremover skal tilbydes rabat i samme omfang som i dag, samt hvem der skal finansiere den fremtidige rabat til pensionister. I det følgende beskrives et eksempel på, hvordan en harmonisering af pensionistprisen kan gennemføres i scenarie 1.

Eksempel: Harmonisering af pensionistpriser i scenarie 1

Hvis scenarie 1 indføres på hele Sjælland, kan der etableres følgende harmoniserede løsning for pensionistprodukter som overgangsordning i 2015-2016:

- Der oprettes et personligt rejsekort med kundetype pensionist, der altid giver rabat¹ i forhold den almindelige rejsekorttakst.
- Hovedstadsområdets Mimrekort erstattes af et pensionistkort, der svarer til et almindeligt periodekort med 50 pct. rabat. Samtidig afskaffes den nuværende spærretid. Kortet udstedes valgfrit til de zoner der ønskes, og udstedes på hele Sjælland.

I nedenstående eksempel er pensionistrabat fastsat til 20 pct.. Det resulterer i at prisniveauet for rejsekort pensionist (eksemplificeret ved scenarie 1) giver 44 pct. rabat i forhold til kontantbilletten, og i off peak, vil rejsekort pensionist give 55 pct. rabat i forhold til kontantbilletten.

Tabel 18: Priser for pensionister ved indførelse af scenarie 1 (prisniveau 2013).

Gennemsnitspris, 20 sjællandske rejser	Scenarie 1	Rabat ifht. enkeltbillet
Enkeltbillet	114 kr.	
Rejsekort	79 kr.	30 pct.
Rejsekort, pensionist	63 kr.	44 pct.
Rejsekorttakst i off-peak	51 kr.	55 pct.
Eksempler på øvrige produkter	Scenarie 1	
Pensionistkort 2 zoner	175 kr. pr. måned	
Pensionistkort 7 zoner	518 kr. pr. måned	

Eksemplets prissætning vil være attraktiv for de pensionister, som i dag rejser for sjældent til, at et pensionistkort er attraktiv. Dermed udbredes rabatten til en langt større gruppe af pensionister og ikke en relativt lille kreds af pensionister, som rejser ofte på pensionistkort.

¹ Det skal analyseres nøjere hvad rabattsatsen skal være. DSB er forpligtet til at yde mindst 25 pct. rabat på ung og pensionist rejsekort, hvorimod der ikke hidtil har været ung og pensionist rabat på rejsekort inden for hovedstadsområdet.

Implementering af takstsystem

Det harmoniserede takstsystem implementeres i 2015.

Implementeringsplan – gennemsnitspris og rekalkulation af takstneutralitet

Det harmoniserede takstsystem implementeres i januar 2015. Det er målsætningen, at det harmoniserede takstsystem skal være neutralt for kunderne dvs. den gennemsnitlige pris for kunderne skal være uændret. Samtidigt skal takstsystemet være provenuneutralt for selskaberne.

Det er imidlertid meget komplekst at følge op på, om den gennemsnitlige pris for kunderne er uændret. Komplexiteten opstår ved overflytning mellem rejsehjemler, hvis en kunde eksempelvis hidtil har foretaget 30 rejser på et rejsekort mellem København og Ringsted til 50 kr. stykket (samlet passagerindtægt 1.500 kr.) fremover får et periodekort til 1.500 kr. pr. 30 dage, som registreres som 40 rejser. Så er gennemsnitstaksten faldet med 25 pct. fra 50 kr. til 37,50 kr., men reelt er den samlede indtægt fortsat den samme.

Et andet eksempel på en skjult provenuforskydning er provenutabet i forbindelse med, at rejsekort fastsættes svarende til billigste klippekort.

Der er også usikkerheder knyttet til udregningerne af provenu, da disse er afhængige af, hvorledes passagererne reagerer på indførelsen af de ny takster. Det anbefales derfor at indlægge en mulighed for at takstniveauet kan efterkalkuleres og justeres i fornødent omfang.

Endelig skal man være opmærksom på, at en beregning af den nuværende gennemsnitspris indebærer en række usikre forudsætninger om kundernes anvendelse af dagens rejsehjemler (fx antal rejser pr. periodekort), som vil have afgørende betydning for den beregnede gennemsnitspris i udgangssituationen, men som ikke reelt afspejler kundernes gennemsnitspris.

Efterkalkulation og justering af takstniveauet

Problemstillingen skitseret ovenfor kan løses ved at etablere en rekalkulationsmodel, hvor der følges op på om indtægtsprovenuet for selskaberne udvikler sig som forventet, når der tages højde for takststigningen (jf. takstloftet) samt en forventet udvikling i passagertallet. Opstår selskaberne et højere provenu end forventet, tages dette som udtryk for, at takstniveauet ved takstreformen blev sat for højt, og dermed skal taksterne sættes ned. Viser det sig modsat, at provenuet er for lavt, tages dette som udtryk for, at takstniveauet blev sat for lavt ved reformen, og der gives mulighed for at taksterne sættes op for at indhente efterslæbet.

I Figur 10 er der skitseret et forslag til efterkalkulation og justering af takstniveauet. En nærmere beskrivelse kan findes i bilag 3. Med en så omfattende takstreform, som der er lagt op til med indførelsen af ét takstsystem på Sjælland, bliver det meget vanskeligt at følge op på om den gennemsnitlige takst er uændret jf. kommissoriets målsætning, og det anbefales derfor, at metoden i bilag 3 anvendes.

Figur 10: Implementeringsplan

Januar 2015	Det sjællandske takstsystem implementeres. Taksten er principielt fastsat neutralt i forhold til takstniveau 2014, dvs. gennemsnitsprisen forudsættes uændret, dog reguleret med takstloftet for 2015 samt eventuelt opsparet takststigning.
Januar 2016	Ordinær takststigning 2016 (takstloft). På baggrund af tilgængelig viden om salg i 2015 laves et skøn over evt. niveauforskydning i den sjællandske takst. Skønnet foretages af konsulent og godkendes af Trafikstyrelsen. Takststigningen korrigeres for evt. niveauforskydning.
Januar 2017	Ordinær takststigning 2017 (takstloft). På baggrund af salg i en 12 måneders periode i 2015 – 2016 foretages <i>rekalkulation af den realiserede taksteffekt</i> . En eventuel afvigelse mellem den besluttede taksteffekt og den realiserede taksteffekt tillægges takststigningen. Rekalkulationen foretages af konsulent og godkendes af Trafikstyrelsen.

Udfasning af produkter

Den 1. juni 2014 udfases klippekortet i hovedstadsområdet. Altså er det pr. 1. juni ikke længere muligt at købe klippekort, men det er i en overgangsperiode frem til januar 2015 stadig muligt at bruge de gamle klippekort som rejsehjemmel. Dette vurderes prismæssigt at være uproblematisk, da rejsekorttaksten svarer til klippekorttaksten.

Det kan med fordel besluttes at indføre stop for brug af klippekortet samtidig med, at det nye takstsystem indføres i januar 2015.

For DSB klippekort til rejser over takstgrænserne arbejdes der i øjeblikket ud fra en tidsplan, hvor salget stopper 1. september 2014 og at klippekortene skal bruges inden udgangen af 2014. Klippekortkunderne kan dermed komme til at stå i den situation, at de i efteråret 2014 skal overgå til rejsekort med de nuværende takster, men at disse takster ændres grundlæggende ved indførelsen af det fælles takstsystem få måneder efter. Det kan give anledning til forvirring hos kunderne omkring prisstrukturen. Alternativt kan man forlænge salgsperioden for klippekortet til rejser over takstgrænserne frem til januar 2015, men det vil have den ulempe, at salget stopper samtidigt med at muligheden for at bruge klippekort stopper. Kunderne vil dog kunne få refunderet ubenyttede klip på deres klippekort.

Der findes altså ikke en ideel løsning, som tilgodeser alle kundehensyn. Men det anbefales at al brug af klippekort ophører samtidig med indførelsen af det nye takstsystem, idet klippekortautomaterne ikke længere kan levetidsforlænges.

Metrocityringen

I Lov om en Cityring er det fastlagt, at der skal opkræves et såkaldt "kvalitetstillæg" hos passagererne, når Cityringen åbner. Formuleringen i loven er: "For at øge den driftsmæssige rentabilitet vil der blive opkrævet et kvalitetstillæg på 1 kr. ekstra i gennemsnit pr. passager for at benytte det samlede metrosystem, når Cityringen står færdig". Kvalitetstillægget er således besluttet af Folketinget.

Udover de foreslåede takstændringer, som foreslås i forbindelse med harmoniseringen af taksterne på Sjælland, skal der således ske en stigning af taksterne, når Cityringen

åbner ved årsskiftet 2018/2019. Hvordan kvalitetstillægget teknisk set skal opkræves er ikke fastlagt. Planlægningen af dette igangsættes mhp., at der kan ske en implementering fra Cityringens åbning.

I denne rapport er beskrevet fire muligheder for at lave ét fælles takstsystem på Sjælland. Dette harmoniserede takstsystem skal erstatte de fire nuværende takstsæt som eksisterer på Sjælland, og skal træde i kraft i januar 2015.

I dag eksisterer der fire forskellige takstsæt i den kollektive trafik på Sjælland, der gælder alt efter hvor kunden rejser. Det er derfor ikke nødvendigvis de samme kort- og billettyper, som kunden møder, hvis denne rejser i hovedstadsområdet, som hvis denne rejser på f.eks. Sydsjælland eller Vestsjælland. Dette gør det svært for kunderne at gennemskue og forstå dagens prissætning.

*Trafikstyrelsen
Edvard Thomsens Vej 14
DK-2300 København S*

*info@trafikstyrelsen.dk
www.trafikstyrelsen.dk*