



Fælles rejsekorttakster på Sjælland

Trafikstyrelsens forslag til et enkelt
og gennemskueligt takstsystem på
rejsekortet

Indhold

Indledning	5
Baggrund	5
Forslag til fælles takstmodel	6
Én rejsekorttakstrække på Sjælland	6
Pejlemærker for harmoniseringen af rejsekorttakster	9
Enkle og gennemskuelige rejsekorttakster	9
Rejsekortet skal være billigere end kontantbilletter	9
Konsekvenser ved implementering af grundmodellen	11
Konsekvenser af forslaget	11
Konsekvenser i Hovedstadsområdet	12
Konsekvenser i Movia V	13
Konsekvenser i Movia S	14
Konsekvenser for takstgrænseoverskridende rejser (DSB)	15
Overgangsmodel	18
Gradvise stigninger	18
Metro Cityringen	20
Mulige tilvalg til grundmodellen	21
Mulige tilvalgsmodeller	21
Tilvalg 1: udvidelse af off-peak ordningen	21
Tilvalg 2 og 3: Pensionistprodukt	22
Bilag A - Rejsekorttakster	
Bilag B - Rejsekorttakstrækker på Sjælland	
Bilag C - Rejserelationer hvor kontantbillet er billigere end rejsekorttaksten	
Bilag D - Prisstigninger	
Bilag E - Antal rejser fordelt på rabattrin	
Bilag F - Sammenligning af Sjællandstaksten og den fælles hovedstadsmodel	

Indledning

Transportministeriet har anmodet Trafikstyrelsen om at udarbejde en konkret model til forenkling af rejsekorttaksterne på Sjælland.

Baggrund

Transportministeriet igangsatte i 2013 et arbejde med at harmonisere taksterne på Sjælland. Trafikstyrelsen sekretariatsbetjente dette arbejde, hvor DSB, Movia og Metroselskabet deltog sammen med Bus & Tog, samt Rejsekort A/S. Arbejdet resulterede i rapporten "Ét takstsystem på Sjælland" fra januar 2014

Målsætningen med arbejdet var at udarbejde et fælles forslag til harmoniserede takster på Sjælland med henblik på implementering januar 2015.

Trafikstyrelsen oplyste i notat af 4. juli 2014, at Trafikstyrelsen ikke vurderer, at det er realistisk at implementere et nyt takstsystem i januar 2015. Det skyldes bl.a. manglende enighed mellem parterne i arbejdet (DSB, Movia og Metroselskabet) samt sammenhængen til arbejdet med den landsdækkende enkeltbillet.

Det er vigtigt, at brugerne af kollektiv trafik føler sig trygge og kan forstå og gennemskue priserne. Det bidrager til at øge den kollektive transports attraktivitet.

Det kan imidlertid konstateres, at en fremgangsmetode, der forudsætter enighed blandt selskaberne om en fælles model, indtil videre ikke har ført til resultater. Transportministeriet ønsker derfor at tilvejebringe et nyt fagligt grundlag, der kan bringe drøftelserne videre.

Transportministeriet har på denne baggrund anmodet Trafikstyrelsen om at udarbejde en konkret model til forenkling af rejsekorttaksterne på Sjælland. Pejlemærker for modellen skal være, at rejsekorttaksterne skal være enkle og gennemskuelige for kunderne, og at rejsekortet er billigere end kontantbilletter.

Som hovedelementer i arbejdet er der lagt vægt på følgende:

- Der arbejdes hen imod en samlet løsning, der kan implementeres med virkning fra januar 2016.
- Usikkerheden omkring implementeringen af den landsdækkende enkeltbillet betyder, at der ikke længere bør forudsættes en direkte kobling til takstrækken for kontantbilletter. Det betyder, at det er muligt at fastsætte takster tættere på de nuværende takster i hovedstadsområdet end i det tidligere arbejde.

Der er lavet en nærmere afdækning af de økonomiske såvel som de fordelingsmæssige effekter af det nye forslag til takstmodel for rejsekortet, herunder i relevant omfang smidige overgangsordninger for bestemte takstområder og/eller grupper af brugere, der "rammes" særligt hårdt af de nye takster.

Forslag til fælles takstmodel

Trafikstyrelsen foreslår, at lave én fælles rejsekorttakstrække på Sjælland, som kan implementeres januar 2016.

Én rejsekorttakstrække på Sjælland

Trafikstyrelsen foreslår at indføre én fælles rejsekorttakstrække, som vi i det følgende kalder "Sjællandstaksten".

Taksten sættes lig priserne i Hovedstadsområdet for rejser op til 10 zoner, mens takstrækken for rejser på 10 eller flere zoner lægger sig op af DSB's gennemsnitspris på rejsekortet, da det er på dette takstsæt hvor de længere rejsekortrejser typisk foretages.

Forslaget til fælles takstmodel omfatter en grundmodel bestående af en ny rejsekorttakstrække på Sjælland. I tilvalg til grundmodellen foreslås det ligeledes, at udvide off-peak-rabatten til at dække alle rejsekortrejser på Sjælland (dette kaldes fremover *Tilvalg 1*), samt at indføre et pensionistprodukt enten i form af et periodekort i Movia S (*Tilvalg 2*) eller i form af en generel pensionistrabat på 25 pct. på rejsekortrejser på Sjælland (*Tilvalg 3*). Desuden anbefales det, at indføre en overgangsordning på 2-4 år. Provenukonsekvenserne af de anbefalede tiltag kan ses i tabel 1.

Tabel 1: Provenukonsekvenser af anbefalede tiltag

	2016	2017	2018	2019	2020
Grundmodel:					
Årligt provenutab ved Sjællandstaksten	-13,9	-13,9	-13,9	-13,9	-13,9
Merprovenu overgangsmode over 2 år		12,8	25,5	25,5	25,5
Grundmodel netto pr. år	-13,9	-1,1	11,6	11,6	11,6
Grundmodel akkumuleret	-13,9	-15,0	-3,4	8,2	19,8
Anbefalede tilvalg:					
Off-peak udvidelse, Tilvalg 1	-20,0	-20,0	-20,0	-20,0	-20,0
Pensionistperiodekort Movia S, Tilvalg 2	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0	-5,0

Som det ses af tabellen vil Sjællandstaksten medføre et provenufald på 13,9 mio. kr. pr. år. Dette provenutab opvejes af implementeringen af en overgangsordning, hvor taksterne gradvist hæves på 9-16 zoners rejser. Provenutabet er således indhentet i løbet af ganske få år.

Udover grundmodellen, anbefales det også at indføre off-peak rabat på takstgrænseoverskridende rejser, samt et pensionistperiodekort i Movia S.

Provenutabet svarer således til knap 1 pct. af de samlede billetindtægter på Sjælland, og kan f.eks. indregnes i den årlige takstregulering jævnfør reglerne om det fleksible takststigningsloft. En anden mulighed er at finansiere den del af provenutabet, som afstedkommer fra udvidelsen af off-peak ordningen indenfor den nuværende bevilling på 300 mio. kr. af puljen til takstnedsættelser, jf. aftalen om Bedre og billigere kollektiv trafik, og derefter indregne resten af provenutabet i den årlige takstregulering.

Det skønnes, at Sjællandstaksten vil resultere i en passagervækst på ca. 0,5 mio. passagerer, dels som følge af priselasticitet samt den udvidede off-peak rabat, og dels fordi en enklere prissætning fører til øget kundetilfredshed og tryghed ved takstsystemet. Dette forventes at bidrage positivt til provenuet.

For kunderne betyder Sjællandstaksten (grundmodellen) at:

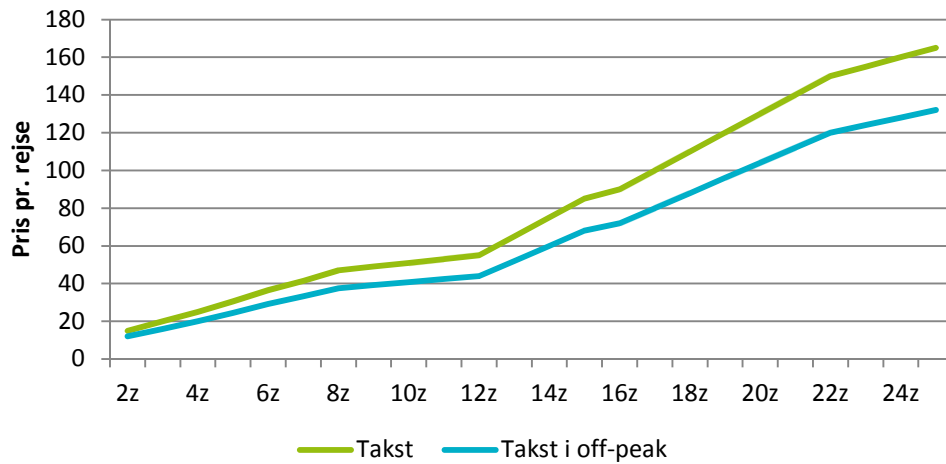
- Langt de fleste kunder får uændrede priser (95 pct.).
- Kun 5 pct. af rejserne på Sjælland, der i 2016 forventes at foregå på rejsekort, berøres af prisændringer. Heraf får ca. 2,3 pct. prisfald og ca. 2,8 pct. prisstigninger.
- Mængde- og kundetyperabatter afskaffes, hvilket gør Rejsekortet mere enkelt at forstå for kunden
- Maksimumtaksten på 9 zoner afskaffes i Movia H og Movia V.
- Sjællandstaksten er konstrueret således, at taksten helt overvejende er lavere end prisen for den tilsvarende kontantbillet, således at kunden vil have nemmere ved at vælge rejsehjemmel.
-

For trafikelskaberne betyder Sjællandstaksten at:

- Det samlede provenu i 2016 er beregnet til at falde med omtrent 14 mio. kr., svarende til ca. 4 promille af takstindtægterne på Sjælland.
- DSB's takstsæt er det takstsæt, som rammes hårdest ved indførelsen af Sjællandstaksten og oplever et provenutab på 23 mio. kr. Omvendt kommer der et merprovenu på ca. 11 mio. kr. internt i hovedstadsområdet, som også helt overvejende tilfalder DSB.
- For at undgå for store takststigninger i intervallet 10 til 15 zoner, internt i hovedstadsområdet, sættes takstspringene relativt lave i dette interval. Der anbefales en overgangsordning, hvor takstrækken optimeres således, at kunden vil opleve en tilnærmelsesvis fast pris pr. zone, når kunden rejser på rejsekortet.
- Den anbefalede overgangsordning vil give et provenu på ca. 25 mio kr. som primært tilfalder DSB, efter indfasning af takstrækken vil DSB således ikke have et provenutab, som følge af implementeringen af grundmodellen.

Sjællandstaksten kan ses nedenfor og de specifikke priser kan ses i bilag A, sammen med de nuværende priser.

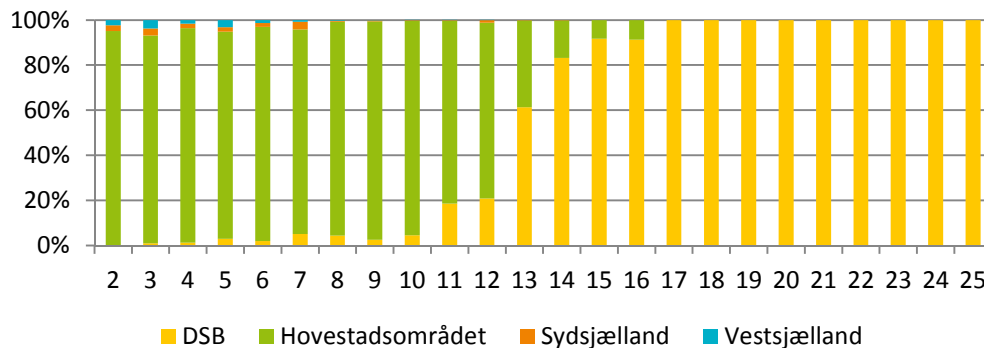
Figur 1: Forslag til ny takstrække på Sjælland



Note: Off-peak rabat tilbydes i dag på rejser indenfor de tre takstområder, men ikke på takstgrænseoverskridende rejser. I fremtiden kan off-peak enten bevares som den er i dag, eller udvides til at dække alle rejser på Sjælland.

Sjællandstaksten foreslås at følge de nuværende takster i hovedstadsområdet til og med zone 9, som er den nuværende maksimumstakst på rejsekortet. Herefter lægger den sig op ad DSB's nuværende gennemsnitspriser på rejsekortet, da det er på dette takstsæt hvor de længere rejser typisk foretages. Dette kan ses af figur 2.

Figur 2: Fordeling af rejsekortrejser på takstsæt og rejselængder, 2013



Note: Zoner der benyttes er gennemrejste zoner og ikke rejsekortzoner. Rejser i hovedstadsområdet består af antal rejsekortrejser, samt antal klippekortrejser. Rejser på DSB klippekort er ikke medtaget.

Ved at lægge takstrækken således sikres det, at kun en lille andel af brugerne af den kollektive trafik på Sjælland vil opleve takstændringer, og at takstsystemet på Sjælland vil blive væsentligt mere enkelt og gennemskueligt for kunden.

Pejlemærker for harmoniseringen af rejsekorttakster

Transportministeriet har sat to pejlemærker for modellen, nemlig at

1. rejsekorttaksterne skal være enkle og gennemskuelige for kunderne,
2. og at rejsekortet er billigere end kontantbilletter.

Enkle og gennemskuelige rejsekorttakster

Et af pejlemærker for modellen er, at rejsekorttaksterne skal være enkle og gennemskuelige for kunderne.

Det er muligt at harmonisere rejsekorttaksterne og stadig sikre, at priserne er uændrede for 95 pct. af de rejser som vil foregå på rejsekortet i 2016. Dette skaber genkendelighed for langt de fleste kunder, og minimerer derfor den usikkerhed, som er knyttet til kundernes reaktion på den ny takstrække, og dermed til selskabernes provenu.

Der indføres én rejsekorttakstrække, som erstatter de nuværende mere end 18 forskellige rejsekorttakstrækker, som findes på Sjælland. Se yderligere information om de eksisterende takstrækker i bilag B. Kunden har derfor kun én pris på rejsekortet på en given strækning.

Hvis der i tilvalg til grundmodellen vælges at indføre enten off-peak rabat eller pensionistrabat på rejsekortet, vil disse rabatformer være gældende på hele Sjælland, og kunden skal derfor kun kende denne ene rabattype, fremfor de varierende tids-, mængde- og kundetyperabatter som i dag er tilknyttet rejsekortet på Sjælland.

Når disse rabattyper fjernes bliver det klarere for kunden, hvilken type af rejsehjemmel denne skal vælge. F.eks. fjernes mængderabat i DSB's takstsæt, således at kunder der pendler dagligt altid med fordel kan vælge et pendlerkort. Dette mindsker usikkerheder omkring hvilke produkter der er billigst at benytte.

På Sydsjælland fjernes mængderabatten ligeledes, men i dette takstområde eksisterer der ikke periodekort. Derimod falder priserne på rejsekortet til en pris der er lig eller mindre end prisen på det nuværende højeste rabattrin i Movia S, således at det stadig er billigere at rejse på rejsekortet i 2016 end det er i dag. Ligeledes fjernes kundetyperabatten på 50 pct. til pensionister på Sydsjælland. Denne kundetype vil således opleve en prisstigning, som kan mindskes ved enten at indføre periodekort til pensionister i Movia S (tilvalg 2) eller en generel pensionistrabat på 25 pct. på Rejsekortet (tilvalg 3).

På DSB's rejsekort takstsæt fjernes kundetyperabat til unge og pensionister. I praksis vil prisen med Sjællandstaksten gennemsnitligt ligge tæt op ad dagens rejsekorttakst for pensionister og unge på DSB's rejsekort takstsæt. I forhold til de nuværende 65-billetter ligger Sjællandstaksten i de fleste tilfælde mellem prisen på en billigdag og prisen på en normal-dag, ligesom Sjællandstaksten med off-peak rabat ligger på niveau med 65-billetter på en billigdag. Altså vil pensionisttaksterne med implementeringen af Sjællandstaksten ikke ændre sig markant i forhold til dagens pensionisttakster. Se mere om dette i afsnittet "Tilvalg 2 og 3: Pensionistprodukt".

Rejsekortet skal være billigere end kontantbilletter

Det andet pejlemærke er, at rejsekortet skal være billigere end de tilsvarende kontantbilletter.

Den foreslåede takstrække er konstrueret således, at taksten helt overvejende er lavere end prisen for den tilsvarende kontantbillet.

Dog findes der enkelte undtagelser til denne regel, som f.eks. bestemte rejseruter til og fra Haslev, hvor DSB's kontantbilletter i dag er så billige, at det ikke er muligt at konstruere en ansvarlig rejsekorttakstrække, som tager højde for disse priser.

Et eksempel er f.eks. Haslev – Roskilde, som i dag koster 30 kr. på en kontantbillet og 58 kr. på rejsekortet. Denne rejse vil med Sjællandstaksten koste 37 kr. og altså stadig være dyrere end den meget billige kontantbillet.

Med implementeringen af den ny takstrække vil det for ca. 96 pct. af kontantbillet rejserne på DSB's takstsæt være billigere at skifte til rejsekort. For de resterende ca. 4 pct. vil kontantbilletten fortsat være billigere. I dagens situation er det dog helt op til 35 pct. af rejserne på kontantbillet hos DSB, som ikke har fordel af at skifte til rejsekort (hvis der regnes med mængderabat på 0 pct.).

Trafikstyrelsen anbefaler, at DSB i forbindelse med Takst16 sætter priserne på sådanne billige kontantbilletter, således at de er dyrere end den tilsvarende pris på rejsekortet. Det er prisen for ca. 40.000 rejser, som bør blive ændret. Dette svarer til ca. 4 pct. af DSB's 1,1 mio. kontantbilletterejser på Sjælland. Disse samt de tilhørende rejsekortpriser kan ses i bilag C.

I Sjællandstaksten gives der ikke særlige rabatter på rejsekort specielt henvendt til unge og pensionister, ligesom der heller ikke er sådanne særlige rabatter på det nuværende klippekort/rejsekort i hovedstadsområdet.

Konsekvenser ved implementering af grundmodellen

Langt hovedparten af rejserne på rejsekortet vil få prisfald eller uændrede priser med Sjællandstaksten. Kun 5 pct. af rejsekortrejserne vil opleve prisændringer, heraf vil ca. 2,3 pct. få prisfald og 2,8 pct. vil få prisstigninger. Disse prisændringer forventes at medføre et provenutab på 0,4 pct. svarende til omtrent 14 mio. kr.

Konsekvenser af forslaget

I alt er der omtrent 106,3 mio. rejser på Sjælland, som i dag foregår på enten rejsekort eller klippekort, og som i 2016 forventes at foregå på rejsekort. Dette svarer til omkring $\frac{1}{3}$ af dagens rejser på Sjælland. Disse rejser betegnes i det efterfølgende som de "berørte" rejser.

Det er i beregningerne antaget, at klippekort i Movia H udfases efter planen, og at disse kunder således er overgået til rejsekortet inden Sjællandstaksten implementeres. Desuden antages det, at DSB klippekort udfases ved implementeringen af Sjællandstaksten, samt at alle klippekortrejser herefter vil foregå på rejsekort.

Kun 5 pct. af de berørte rejser på Sjælland vil opleve prisændringer, hvilket svarer til omtrent 5,4 mio. rejser.

Heraf vil knap 3 mio. rejser opleve højere priser på rejsekortet, mens 2,4 mio. rejser vil opleve et fald i priserne på rejsekortet.

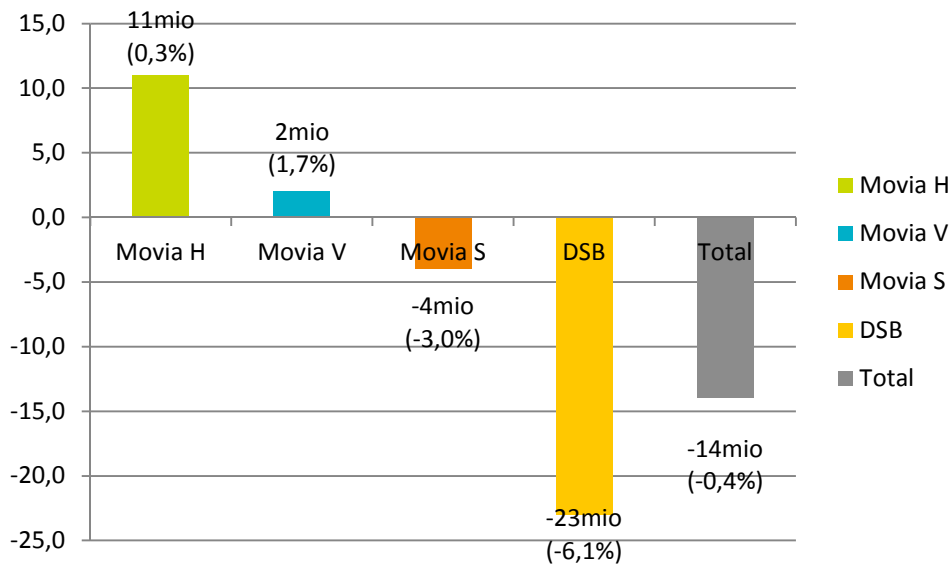
Takststigningerne skyldes primært, at maksimumtaksten fjernes i Movia H, men ligeledes stiger taksterne på en 2-zoners rejse i Movia V fra 13,25 til 15,00 kr. ved implementering af Sjællandstaksten. Dette skyldes, at dagens pris for en 2-zoners rejse i Movia V i dag er billigere end prisen for en tilsvarende rejse i den andre tre takstsæt. En oversigt over takststigningerne kan ses i bilag D.

Prisfaldet skyldes primært prisnedsættelser i DSB's takstsæt og i Movia S. I Movia S ligger priserne i dag højt i forhold til de andre takstområder. Dog skal det bemærkes, at zonerne er større i Movia S, hvilket betyder, at den højere pris til dels afspejler muligheden for at rejse flere kilometer på billetterne i Movia S fremfor i de andre takstområder. I DSB's takstsæt er det typisk rejser på de lave rabattrin som vil falde i pris.

Det antages, at 30 pct. af rejserne på kontantbillet i DSB's takstsæt under alle omstændigheder vil flytte til rejsekortet i perioden 2014-2016. Denne overflytning er medtaget i provenuberegningerne, således at 30 pct. af rejserne på DSB kontantbillet i 2014 vil foregå på rejsekort i 2016 når Sjællandstaksten implementeres.

Implementeringen af Sjællandstaksten forventes at medføre et provenutab på 0,4 pct. Konsekvenserne vil være forskellige i de fire takstsæt. Dette ses af figur 3.

Figur 3: Provenukonsekvens på takstsæt



Ses i stedet på provenufordelingen på de tre selskaber i stedet for provenufordelingen pr. takstområde fås provenufordelingen i tabel 2.

Tabel 2: Nettoprovenu fordelt på selskaber

Selskab	Provenu, mio. kr.
Metroselskabet	0,3
Movia H	0,9
Movia V	0,9
Movia S	-3,5
DSB	-12,4

Metroselskabet, Movia H og Movia V oplever stort set uændret provenu ved implementeringen af Sjællandstaksten. I Movia S opleves et provenufald på 3,5 mio. kr., hvilket skyldes at taksterne i Movia S i dag er høje, og at de fleste kunder derfor vil opleve prisfald.

DSB vil få et provenufald på 12,4 mio. kr., hvilket primært stammer fra takstgrænseoverskridende rejser. I afsnittet "Overgangsmodel" beskrives en mulig optimering af Sjællandstaksten, som over en 2-4 årig periode udjævner provenutabet for DSB.

Konsekvenserne i det enkelte takstsæt er nærmere beskrevet i de efterfølgende afsnit.

Konsekvenser i Hovedstadsområdet

Hovedstadsområdet er det takstområde, hvor flest rejser foretages – i alt foretages 95 pct. af de berørte rejser i Hovedstadsområdet, svarende til ca. 101 mio. rejser. Dog er det kun 2 pct. af disse som oplever prisændringer ved indførelse af Sjællandstaksten.

Omkring 6.400¹ kunder i hovedstadsområdet vil opleve prisstigninger ved implementeringen af Sjællandstaksten. Prisstigningerne er en konsekvens af, at maksimumtaksten fjernes, således at der ikke længere er et zoneloft på 9 zoner. Dette

¹ Antal berørte kunder er udregnet på baggrund af data fra RHU13.1 og RHU13.2

forventes at give en provenugevinst på ca. 11 mio. kr., svarende til ca. 0,3 pct. af takstprovenuet i hovedstadsområdet.

Tabel 3: Priser og rejser i hovedstadsområdet

Rejselængde	Ny pris	Nuværende pris	Antal rejser i alt	Rejser pr. dag
0-9z	kr. 15-49	kr. 15-49	97.487.785	267.090
10z	kr. 51,00	kr. 49,00	1.933.195	5.296
11z	kr. 53,00	kr. 49,00	906.154	2.483
12z	kr. 55,00	kr. 49,00	410.416	1.124
13z	kr. 65,00	kr. 49,00	161.700	443
14z	kr. 75,00	kr. 49,00	34.654	95
15z	kr. 85,00	kr. 49,00	10.956	30
16z	kr. 90,00	kr. 49,00	19.736	54

I alt er der 634.452² rejser i hovedstadsområdet, som vil opleve prisstigninger på mere end 10 pct. Disse rejser er på 12 eller flere zoner, og udgør omkring 1.738 rejser pr. dag. Et eksempel på sådan en rejse kan f.eks. være fra Helsingør til lufthavnen (12 zoner), som er en rejse på 58 km og varer ca. 1 time. Denne kan eksempelvis sammenlignes med en rejse fra København til Ringsted som har nogenlunde samme rejselængde og rejsetid, og som koster 66 kr. på DSB klippekort og 64,40 kr. på rejsekort rabattrin 3. Med en pris 55 kr. vil det således forsat være relativt billigt at foretage den nævnte rejse.

Det antages, at rejser foretaget på klippekort fremover vil blive foretaget på Rejsekort.

Det antages desuden at mobilklippekort består, men at zoner og pris harmoniseres med Sjællandstaksten.

Konsekvenser i Movia V

På Vestsjælland oplever 60 pct. af de berørte rejser en prisstigning – dette skyldes, at prisen for 2 zoner i dag er meget lav i Movia V, og derfor hæves fra 13,25 kr. til 15,00 kr. Ved implementering af det ny takstsæt stiger en 2-zoners rejse således med 1,75 kr. i Movia V. Dette berører 653.000 rejser og skaber altså et merprovenu på omkring 1,1 mio. kr.

Omvendt vil alle kunder der rejser 4 til 11 zoner i Movia V opleve takstnedsættelser ved overgangen til Sjællandstaksten. Samlet forventes provenuet i Movia V at stige med ca. 2 mio. kr., svarende til ca. 1,7 pct. af takstprovenuet i Movia V.

² 478.208 af disse rejser foretages i dag på forskellige variationer af klippekort (2zoners klippekort, 3zoners klippekort, osv.). I beregningerne antages det, at de skifter til den nuværende rejsekorttakst med zoneloft, hvorefter de, når Sjællandstaksten implementeres, oplever store prisstigninger. Dog skal det bemærkes, at de i forhold til de gamle klippekortpriser vil opleve et prisfald.

Tabel 4: Priser og rejser på Vestsjælland

Rejselængde	Ny pris	Nuværende pris	Antal rejser i alt	Rejser pr. dag
2z	kr. 15,00	kr. 13,25	652.975	1789
3z	kr. 20,00	kr. 19,25	258.999	710
4z	kr. 25,00	kr. 26,00	84.033	230
5z	kr. 30,50	kr. 32,75	54.618	150
6z	kr. 36,50	kr. 39,25	28.171	77
7z	kr. 41,50	kr. 45,75	6.298	17
8z	kr. 47,00	kr. 51,75	2.927	8
9z	kr. 49,00	kr. 54,50	1.719	5
10z	kr. 51,00	kr. 54,50	703	2
11z	kr. 53,00	kr. 54,50	519	1

Konsekvenser i Movia S

På Sydsjælland falder over halvdelen af de berørte rejser i pris, og de resterende rejser ændrer ikke pris – i alt er der 2 mio. berørte rejser i Movia S.

Det forventede provenufald er på til omtrent 4 mio. kr., svarende til ca. 3 pct. af takstprovenuet i Movia S.

I Movia S er der i dag mængderabat på rejsekortet. Dog er normalpriserne i dag højere end i de andre takstområder, og også højere end den ny foreslåede takstrække.

Dette betyder, at selv størstedelen af kunderne på de højeste rabattrin i Movia S vil opleve prisfald, når de rejser på Sjællandstaksten. Dette betyder ligeledes et tilsvarende mindre provenu for Movia S.

Tabel 5: Priser og rejser på Sydsjælland

Rejselængde	Ny pris	Nuværende pris T0	Nuværende pris T7	Antal rejser i alt	Rejser pr. dag
2z	kr. 15,00	kr. 17,50	kr. 14,35	1.232.575	3.377
3z	kr. 20,00	kr. 24,25	kr. 19,89	408.082	1.118
4z	kr. 25,00	kr. 31,00	kr. 25,42	176.359	483
5z	kr. 30,50	kr. 37,50	kr. 30,75	57.504	158
6z	kr. 36,50	kr. 44,00	kr. 36,08	62.945	172
7z	kr. 41,50	kr. 50,50	kr. 41,41	44.827	123
8z	kr. 47,00	kr. 56,50	kr. 46,33	8.014	22
9z	kr. 49,00	kr. 62,00	kr. 50,84	7.210	20
10z	kr. 51,00	kr. 67,00	kr. 54,94	3.028	8
11z	kr. 53,00	kr. 72,00	kr. 59,04	1.863	5
12z	kr. 55,00	kr. 76,00	kr. 62,32	3.954	11
13z	kr. 65,00	kr. 79,00	kr. 64,78	513	1
14z	kr. 75,00	kr. 82,00	kr. 67,24	457	1

Figur 4: Rejser i Movia S fordelt på rabattrin

	Rabat	Antal rejser	Andel
Rabattrin 0	0%	64.889	3%
Rabattrin 1	2%	246.420	12%
Rabattrin 2	6%	271.794	14%
Rabattrin 3	8%	338.781	17%
Rabattrin 4	10%	239.659	12%
Rabattrin 5	12%	240.388	12%
Rabattrin 6	15%	226.194	11%
Rabattrin 7	18%	379.206	19%
Alle	-	2.007.331	100%

Antallet af rejser fordelt på rabattrin og rejselængder kan ses i bilag E.

Andelen af kontantbilletter i Movia S er højere end i de andre takstområder. Når rejsekortprisen sættes ned kan det få flere til at flytte over på rejsekort. Der er derfor gennemført en følsomhedsberegning, hvor yderligere 30 pct. af kontantbilletterne rykker over til rejsekort ifm. implementeringen af Sjællandstaksten. Beregningerne viser, at det vil medføre et yderligere provenutab på ca. 6½ mio. kr., således, at det samlede provenutab kommer op på ca. 10½ mio. kr. Dette tal indgår ikke i den endelige provenuberegning vedr. Sjællandstaksten.

I Movia S eksisterer der i dag en kundetyperabat på 50 pct. til pensionister på rejsekortet. Dette betyder at en pensionist der i dag rejser 2 zoner betaler 8,75 kr. i myldretiden og 7,18 kr. i off-peak. Med implementeringen af Sjællandstaksten vil denne pris i fremtiden være på 15,00 kr. i myldretiden og 12 kr. i off-peak. Pensionisttakster er nærmere beskrevet i afsnittet "Tilvalg 2 og 3: Pensionistprodukt".

Konsekvenser for takstgrænseoverskridende rejser (DSB)

På DSB's takstsæt er der i dag ca. 2,2 mio. rejser, som forventes, at blive foretaget på rejsekort når Sjællandstaksten implementeres. Af disse 2,2 mio. rejser vil 54 pct. opleve faldende priser på rejsekortet. Dog er der også rejser der bliver dyrere – det drejer sig om ca. 34 pct. svarende til 0,8 mio. rejser.

Det antages, at DSB klippekort udfases ved implementeringen af Sjællandstaksten, og at kunderne således i stedet rejser på rejsekort. Denne antagelse understøttes af, at langt de fleste DSB-klippeportkunder vil spare penge ved at skifte til Sjællandstaksten. I nedenstående tabel ses de 7 største DSB klippekort-rejserrelationer, og de prisændringer, som kunderne her vil opleve. 1/3 af rejserne på DSB klippekort foregår på disse 7 rejserrelationer.

Tabel 6: De 7 største rejserrelationer på DSB klippekort

Strækning	Andel rejser årligt	Pris pr. klip	Sjællands -taksten	Prisændring pr rejse, kr.
Ringsted-København H	7%	66,00	53,00	-13,00
Slagelse - København H	7%	90,00	75,00	- 15,00
Næstved - København H	5%	82,00	65,00	-17,00
Haslev - Roskilde	5%	22,00	36,50	14,50
Sorø - København H	5%	74,00	65,00	-9,00
Holbæk - København H	3%	74,00	53,00	-21,00
Ringsted - Roskilde	3%	33,00	25,00	-8,00

Ses i stedet kun på de relationer, som vil opleve prisstigninger, drejer dette sig om 18 pct. af rejserne på klippekort. De 5 største relationer ses i tabel 7.

Tabel 7: De 5 største rejserelationer, hvor Sjællandstaksten medfører prisstigninger i forhold til DSB klippekort

Strækning	Andel rejser årligt	Pris pr. klip	Sjællands-taksten	Prisændring, kr.
Roskilde - Haslev	5%	22,00	36,50	14,50
Køge - Haslev	2%	22,00	30,50	8,50
Tølløse - Roskilde	1%	22,00	25,00	3,00
Roskilde - Faxe Ladeplads	1%	22,00	41,50	19,50
Sorø - Roskilde	1%	39,00	41,50	2,50

Note: Prisstigninger er defineret som en prisstigning på mere end 5 pct.

DSB's rejsekort takstsystem omfatter såvel mængderabat, persontyperabat og tidsrabat til udvalgte persontyper. Det er således muligt at opnå en rabat på 55 pct. for voksne på rejsekort, mens pensionister og unge kan opnå en rabat helt op til 70 pct. på udvalgte rejsetidspunkter.

Sammenligningen mellem DSB's nuværende rejsekorttakster og Sjællandstaksten er således temmeligt kompliceret, og kompliceres yderligere af at kunderne kan vælge at benytte rejsekorttaksten eller benytte "gamle" billetprodukter som 65-billet eller periodekort.

Tabel 8: Priser og rejser på Takstgrænseoverskridende rejser

Rejse-længde	Ny pris	Nuværende pris T0	Nuværende pris T7	Antal rejser i alt	Rejser pr. dag
2z	kr. 15,00	kr. 24,00	kr. 11,28	37.062	102
3z	kr. 20,00	kr. 31,00	kr. 14,57	130.418	357
4z	kr. 25,00	kr. 40,00	kr. 18,80	142.953	392
5z	kr. 30,50	kr. 47,00	kr. 22,09	133.709	366
6z	kr. 36,50	kr. 58,00	kr. 27,26	112.765	309
7z	kr. 41,50	kr. 67,00	kr. 31,49	109.332	300
8z	kr. 47,00	kr. 78,00	kr. 36,66	101.095	277
9z	kr. 49,00	kr. 85,00	kr. 39,95	59.329	163
10z	kr. 51,00	kr. 88,00	kr. 41,36	97.665	268
11z	kr. 53,00	kr. 92,00	kr. 43,24	207.991	570
12z	kr. 55,00	kr. 99,00	kr. 46,53	187.816	515
13z	kr. 65,00	kr. 103,00	kr. 48,41	300.539	823
14z	kr. 75,00	kr. 118,00	kr. 55,46	198.182	543
15z	kr. 85,00	kr. 130,00	kr. 61,10	173.027	474
16z	kr. 90,00	kr. 139,00	kr. 65,33	71.463	196
17z	kr. 100,00	kr. 153,00	kr. 71,91	50.613	139
18z	kr. 110,00	kr. 162,00	kr. 76,14	64.231	176
19z	kr. 120,00	kr. 191,00	kr. 89,77	22.884	63
20z	kr. 130,00	kr. 209,00	kr. 98,23	12.665	35
21z	kr. 140,00	kr. 215,00	kr. 101,05	13.387	37
22z	kr. 150,00	kr. 221,00	kr. 103,87	6.328	17
23z	kr. 155,00	kr. 225,00	kr. 105,75	5.694	16
24z	kr. 160,00	kr. 230,00	kr. 108,10	6.648	18
25z	kr. 165,00	kr. 235,00	kr. 110,45	3.551	10

Det ses at Sjællandtaksten ligger væsentligt under DSB's ikke-rabatterede rejsekorttakst, men til gengæld over DSB's rejsekort på højeste rabattrin (7).

I DSB's takstsæt er usikkerheder tilknyttet beregningen, da det ikke på forhånd kan siges hvorvidt den enkelte kunde vil blive på Rejsekortet eller i stedet købe et pendlerkort. Ligeledes vil kunder på trin 5 og trin 6 have et vekslende rejsemønster, hvor de ikke pendler hver dag, som en kunde på trin 7 ofte vil gøre.

Figur 5: Rejsekortrejser på DSB's takstsæt fordelt på rabattrin

	Rabat	Antal rejser	Andel
Rabattrin 0	0%	102.067	6%
Rabattrin 1	10%	200.053	12%
Rabattrin 2	25%	183.236	11%
Rabattrin 3	30%	274.533	16%
Rabattrin 4	35%	171.795	10%
Rabattrin 5	40%	198.898	12%
Rabattrin 6	50%	237.630	14%
Rabattrin 7	55%	359.715	21%
Alle	-	1.727.927	100%

Note: Rejser på DSB klippekort indgår ikke i tabellen

Antallet af rejser fordelt på rabattrin og rejse længder kan ses i bilag E.

De mange forskelligartede rabatmuligheder på DSB's takstsæt er, set fra kundens side, både positive i form af muligheden for lavere priser, men også en kilde til frustration, da det er svært på forhånd at regne ud, hvad prisen for ens rejse vil være, og dermed vide, om der er et billigere alternativ i form af enten kontantbillet eller periodekort.

Alt i alt, forventes et provenufald på ca. 23 mio. kr. på DSB's takstsæt som følge af takstharmoniseringen. I alt får DSB et nettoprovenutab på 12,4 mio. kr. idet merprovenuet indenfor hovedstadsområdet helt overvejende tilfalder DSB. Dette provenutab svarer til ca. 0,25 promille af DSB's samlede takstprovenu på landsplan.

Det er her antaget, at 30 pct. af rejserne på kontantbillet vil være overgået til rejsekort i 2015. Indførelsen af Sjællandtaksten vil derfor ikke medføre et provenutab pga. overgang fra kontant til rejsekort, da det er sket før Sjællandtaksten indføres. Provenuberegningen indeholder et merprovenu på ca. 7 mio. kr. for rejser på rejsekort på rabattrin 5-7. Nogle af disse kunder kan have en fordel af at overgå til periodekort, men det er vanskeligt at vurdere i hvilket omfang dette vil ske. Merprovenuet på 7 mio. kr. er derfor usikkert.

Overgangsmodel

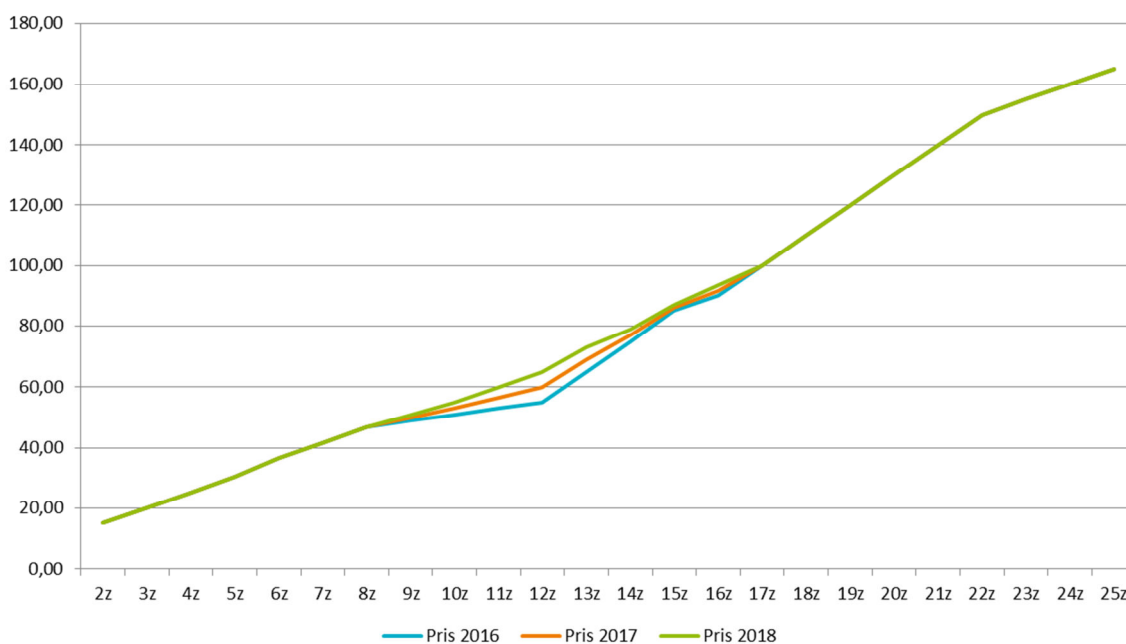
Den foreslåede rejsekorttakstrække kan optimeres således, at kunden vil opleve en tilnærmelsesvis fast pris pr. zone når kunden rejser på rejsekortet. Indførelsen af denne optimerede takstrække vil have større konsekvenser for flere kunder på Sjælland, og det anbefales at indføre disse takstændringer over en årrække på for eksempelvis 2 år.

Gradvise stigninger

Overgangsmodellen har til formål at indhente det provenutab, som indførelsen af den fælles rejsekorttakst giver anledning til, samt at give takstkurven et pænere forløb således at kunden betaler tilnærmelsesvist det samme antal kroner for at rejse én ekstra zone.

Dette gøres ved at hæve prisen for zonerne 9-16 f.eks. to år i træk efter implementeringen af den foreslåede takstrække.

Figur 6: Udglatning af takstrække 2016-2018



Takstrækken hæves således, som beskrevet i Tabel 9.

Tabel 9: Overgangsmodel

Rejselængde i zoner:	Stigning pr. år i 2017 og 2018
9	1,00 kr.
10	2,00 kr.
11	3,50 kr.
12	5,00 kr.
13	4,00 kr.
14	2,00 kr.
15	1,00 kr.
16	1,75 kr.

Således vil en rejsekortrejse mellem København og Ringsted (11 zoner) f.eks. koste følgende i 2014-2018:

Tabel 10: Rejsekorttakster for Kbh H - Ringsted 2014-2018

År	Pris
2014	42,00-92,00 kr.
2016	53,00 kr.
2017	56,50 kr.
2018	60,00 kr.

Trafikstyrelsen vurderer, at 2 år er en passende overgangsperiode under hensyntagen til det relativt begrænsede antal kunder, der oplever en reel prisstigning og priseniveauet i forhold til rejselængden. Endvidere er den foreslåede takstændring relativt begrænset. Dog vil det være relativt uproblematisk at forlænge overgangsperioden.

Overgangsmodellen vil samlet set give et merprovenu (sammenlignet med Sjællandstaksten i 2017) på ca. 25,5 mio. kr. svarende til 0,6 pct. af de samlede indtægter hvad enten denne implementeret over 2 eller 4 år. Merprovenuet er på ca. 16 mio. i hovedstadsområdet og ca. 9,5 mio. kr. i DSB's takstsæt. Der er ikke noget væsentligt merprovenu i Movia S og Movia V. Da priserne hæves på de lange rejser vil hovedparten af merprovenuet tilfalde DSB. Dermed opvejes det indtægtstab i DSB's takstsæt på ca. 23 mio., som opstod ved indførelsen af Sjællandstaksten i 2016.

De to følgende tabeller viser provenuændringen ved hhv. en 2-årig overgangsperiode og en 4-årig overgangsperiode.

Tabel 11: Provenuændringer ved overgangsperiode på 2 år, mio. kr.

	2016	2017	2018
Årligt provenutab ved harmonisering (DSB)	-12,4	-12,4	-12,4
Merprovenu overgangsmodel over 2 år		12,8	25,5
I alt netto pr. år	-12,4	0,35	13,1
I alt akkumuleret	-12,4	-12,1	1,1

Provenuberegninger viser, at DSB vil lide et tab på ca. 12,4 mio. kr. pr. år. Når overgangsmodellen er gennemført vil det samlet set give en provenuforbedring på 25,5 mio. kr. pr. år. Overgangsmodellen giver altså et provenutab i starten, som efterfølgende indhentes af målrettede takststigninger.

Hvis overgangsmodellen løber over to år vil provenutabet allerede være indhentet i 2018. Hvis overgangsmodellen løber over fire år forventes provenutabet først at være indhentet i 2020, som det ses i tabel 12.

Tabel 12: Provenuændringer ved overgangsperiode på 4 år, mio. kr.

	2016	2017	2018	2019	2020
Årligt provenutab ved harmonisering (DSB)	-12,4	-12,4	-12,4	-12,4	-12,4
Merprovenu overgangsmodel over 4 år		6,4	12,8	19,1	25,5
I alt netto pr. år	-12,4	-6,0	0,4	6,7	13,1
I alt akkumuleret	-12,4	-18,4	-18,1	-11,4	1,8

Det skal understreges, at provenuberegninger indeholder relativt store usikkerheder. Ovenstående tabeller skal derfor ses som en illustration af forskellige indfasningshastigheder for overgangsmodellen.

Metro Cityringen

I Lov om en Cityring er det fastlagt, at der skal opkræves et såkaldt "kvalitetstillæg" hos passagererne, når Cityringen åbner. Dette tillæg, vil ligesom de gradvise stigninger, påvirke taksterne i årene efter Cityringens åbning, som pt. er sat til år 2019. Da Sjællandstaksten kan implementeres i 2016, og overgangsmodellen kun vedrører de lange rejser, er kvalitetstillægget ikke medregnet i Sjællandstaksten.

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, 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.

Mulige tilvalg til grundmodellen

Trafikstyrelsen anbefaler, at off-peak rabatten udvides til at omfatte hele Sjælland. Ligeledes anbefaler Trafikstyrelsen at indføre et periodekort til pensionister i Movia S svarende til det nuværende periodekort til pensionister i Movia V.

Mulige tilvalgsmodeller

Ved implementering af grundmodellen, altså Sjællandstaksten, bør off-peak ordningen udvides til at omfatte hele Sjælland og ikke kun rejser der foregår internt i et af de tre takstområder. Dette valg beskrives herefter som *Tilvalg 1*.

Ligeledes bør det overvejes, at indføre et pensionistprodukt enten i form af et periodekort i Movia S (*Tilvalg 2*) eller i form af en generel pensionistrabat på 25 pct. på rejsekortrejser på Sjælland (*Tilvalg 3*).

Disse tilvalg, samt konsekvenserne heraf, er nærmere beskrevet i de efterfølgende afsnit.

Tilvalg 1: udvidelse af off-peak ordningen

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.

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. Rabatten får relativt mange kunder til at flytte deres rejsetidspunkt. Således har 21 pct. af kunderne for at opnå rabatten flyttet rejsetidspunkt jf. undersøgelse fra rejsekort A/S foretaget af Epinion af 12. december 2013.

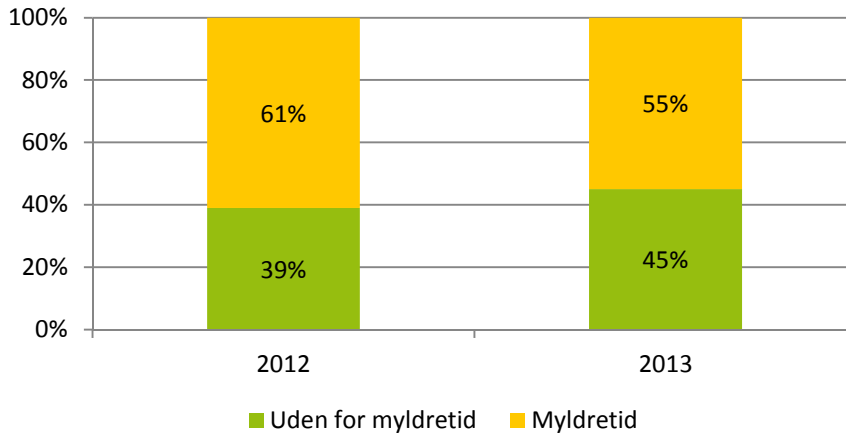
Derudover viser data, at kundernes rejsetidspunkt inden for ét takstområde har ændret sig fra 2012 til 2013, jf. figur 7.

I 2012 blev 39 pct. af alle rejser med rejsekort foretaget uden for myldretiden, hvor det i 2013 var 45 pct.

Andelen, der rejser uden for myldretiden er dermed steget med 6 procentpoint fra 2012 til 2013, hvilket indikerer, at myldretidspresset alt andet lige er aftaget. Der har fra 2012 til 2013 både været en vækst i andelen, som rejser i weekender og en vækst i andelen, der rejser udenfor myldretiden i hverdage.

En udvidelse af ordningen til at omfatte alle rejser på Sjælland vil indebære en merudgift i størrelsesordenen 15-20 mio. kr. pr. år. Denne merudgift kan f.eks. indregnes i den årlige takstregulering jævnfør reglerne om det fleksible takststigningsloft. Alternativt kan den finansieres indenfor den nuværende bevilling på 300 mio. kr. af puljen til takstnedsættelser, jf. aftalen om Bedre og billigere kollektiv trafik.

Figur 7: Andel af rejser uden for myldretiden (på hverdage og i weekender/helligdage) samt i myldretiden i 2012 og 2013



Kilde: Udtræk fra rejsekort om alle rejser i 2012 og 2013 foretaget indenfor ét takstområde: 8,1 mio. rejser i 2012 og 28,8 mio. rejser i 2013.

Note: De absolutte tal er langt højere i 2013, idet der har været en stor vækst i antallet af kunder, som benytter rejsekortet som rejsehjemmel. Derfor fokuseres der i analysen på den procentvise andel af rejser, der er foretaget uden for myldretiden.

Vægtet med de enkelte trafikkselskabers passagermængder er den gennemsnitlige vækst fra 2012 til 2013 af rejser foretaget uden for myldretiden steget med ca. 2 procentpoint.

Hos de trafikkselskaber (NT og Movias takstområder på vest- og Sydsjælland), hvor brugen af rejsekortet både i 2012 og 2013 har været relativt udbredt, er andelen af rejser udenfor myldretiden steget en smule mindre end gennemsnittet, nemlig med ½ til 1 ½ procentpoint. Det tyder på, at en del af væksten i rejser uden for myldretiden kommer fra nye rejsekortkunder, og at effekten på sigt vil "flade ud".

Det er dog værd at bemærke, at et fald i rejsemængden i myldretiden på blot et par procent har en positiv effekt på såvel omkostninger til materiel som for de øvrige rejsende i myldretiden.

En undersøgelse foretaget for Rejsekort A/S af Epinion viser, at 9 pct. af alle rejsekortbrugere, der rejser uden for myldretiden, ikke ville have foretaget rejse, hvis de ikke fik rabat.

Trafikstyrelsen skønner, at der ved fuld udrulning af rejsekortet vil være 2 mio. rejsekortsbrugere, hvilket er en seksdobling ift. Det gennemsnitlige antal rejsekortsbrugere i 2013 (på 0,23 mio.).

Den samlede effekt af rabatten for nye rejser forventes dermed på sigt at være en vækst på omkring 4-5 pct. blandt de berørte rejser i DSB's takstsæt.

Tilvalg 2 og 3: Pensionistprodukt

I dag kan pensionister i Movia S og DSB få pensionistrabat på rejsekortet. Denne rabatform findes ikke i hhv. Movia H og Movia V. I grundmodellen afskaffes denne rabat.

På DSB's takstsæt får pensionister i dag kundetyperabat, samt tids- og mængderabat. Kunder der rejser på DSB's takstsæt har ligeledes mulighed for at købe en rabatteret pensionistbillet (65-billet). Dog er det planlagt, at 65-billetten skal udfases.

I Movia S får pensionister 50 pct. rabat på rejsekorttaksten og herefter fratrækkes

mængderabat, samt eventuelt off-peak rabat. Omtrent 23 pct. af rejsekortrejserne i Movia S udgøres af pensionistrejser.

Modsat pensionister der rejser på DSB's takstsæt, har pensionisterne i Movia S ikke andre muligheder for rabatterede produkter, i og med, at pensionistrabat i dag udelukkende tilbydes på rejsekortet. I tabel 13 ses priserne for pensionister i Movia S.

Tabel 13: Priser for pensionister i Movia S

Rejse- længde	Sjællands- taksten	Sjællands- taksten, off-peak	Nuværende pris T0	Nuværende pris T0, off-peak	Antal rejser ialt
2z	kr. 15,00	kr. 12,00	kr. 8,75	kr. 7,18	283.492
3z	kr. 20,00	kr. 16,00	kr. 12,13	kr. 9,94	93.859
4z	kr. 25,00	kr. 20,00	kr. 15,50	kr. 12,71	40.563
5z	kr. 30,50	kr. 24,40	kr. 18,75	kr. 15,38	13.226
6z	kr. 36,50	kr. 29,20	kr. 22,00	kr. 18,04	14.477
7z	kr. 41,50	kr. 33,20	kr. 25,25	kr. 20,71	10.310
8z	kr. 47,00	kr. 37,60	kr. 28,25	kr. 23,17	1.843
9z	kr. 49,00	kr. 39,20	kr. 31,00	kr. 25,42	1.658
10z	kr. 51,00	kr. 40,80	kr. 33,50	kr. 27,47	696
11z	kr. 53,00	kr. 42,40	kr. 36,00	kr. 29,52	428
12z	kr. 55,00	kr. 44,00	kr. 38,00	kr. 31,16	909
13z	kr. 65,00	kr. 52,00	kr. 39,50	kr. 32,39	118
14z	kr. 75,00	kr. 60,00	kr. 41,00	kr. 33,62	105

Pensionisterne vil altså opleve relativt store stigninger på deres rejser i Movia S ved implementeringen af grundmodellen.

På DSB's takstsæt vil pensionisterne som sagt stadig have mulighed for at benytte sig af tilbuddet om 65-billetter, så længe denne ikke er udfaset. I tabel 14 er skitseret 3 eksempler på prisen en pensionist møder i dag og prisen, som en pensionist vil møde med implementeringen af Sjællandstaksten.

Tabel 14: Priser for pensionister på DSB's takstsæt

	2016		I dag		
	Sjællandstakst		DSB's pensionist- rejsekorttakst med tidsrabat**	65-billet	
	Off- peak */**	Normal- pris	T0-T2	Billig- dag	Normal- dag
Ringsted – Kbh. H. (11 zoner)	42	53	55	44	66
Ringsted – Roskilde (4 zoner)	20	25	24	22	33
Nykøbing F – Kbh. H (18 zoner)	88	110	97	86	129

*Denne prismulighed forudsætter at Off-peak ordningen udbredes til hele Sjælland

** Tidsrabatten/off-peak gives i tidsrummet 11-13 og 18-07, samt lørdag, søndag og helligdage.

Prisen for DSB's pensionistrejsekorttakst med tidsrabat er her vist for rejser fortaget på rabattrin 0-2, hvilket svarer til, at pensionisten rejser op til 16 rejser om måneden.

63 pct. af pensionistrejserne foregår på disse rabattrin. Prisen på f.eks rejsen Ringsted-Kbh H vil koste 28 kr. på det højeste rabattrin (T7), men kun 6 pct. af pensionistrejserne foretages på dette trin.

Som det ses af ovenstående eksempler vil nogle pensionister på DSB's takstsæt opleve stigende priser, men de fleste vil opleve faldende priser alt efter hvornår de foretager rejsen, samt hvilken billettype de benytter i dag.

I 2013 blev der foretaget omkring 134.000 pensionistrejsekortrejser på DSB's takstsæt. Heraf var 87.170 svarende til 65 pct. af rejserne med tidsrabat. I tabel 15 kan det ses hvor stor en andel af pensionistrejsekortrejserne på DSB's takstsæt som er med tidsrabat opdelt på rabattrin. 63 pct. af rejserne bliver foretaget på rabattrin 0-2, hvor rabatsatsen er 0 pct.

Tabel 15: Pensionistrejser på rejsekort på DSB's takstsæt, 2013

	Antal rejser	Andel rejser	Antal rejser med tidsrabat	Andel rejser med tidsrabat
Rabattrin 0-2	84.539	63%	58.573	70%
Rabattrin 3	20.487	15%	13.521	66%
Rabattrin 4	8.645	6%	5.533	64%
Rabattrin 5	6.425	5%	3.662	57%
Rabattrin 6	5.273	4%	2.320	44%
Rabattrin 7	8.478	6%	3.561	42%
Alle	133.847	100%	87.170	65%

Således er Sjællandstaksten med off-peak rabat et godt alternativ til langt de fleste pensionister på DSB's takstsæt, hvorimod pensionisterne i Movia S vil opleve prisstigninger ved overgangen til Sjællandstaksten, og der bør derfor findes en løsning i Movia S, alternativt kan der indføres en generel pensionistrabat, som er gældende på hele Sjælland.

Trafikstyrelsen anbefaler, at indføre et pensionistperiodekort i Movia S magen til periodekortet i Movia V, da denne løsning kun vedrører de pensionister, som reelt oplever stigende priser, altså pensionisterne i Movia S. Desuden vil denne løsning også medføre, at produktsortimentet i Movia S og Movia V bliver mere ens.

Periodekort til pensionister i Movia S (Tilvalg 2)

I Movia V og H er det i dag muligt for pensionister at købe et stærkt rabatteret periodekort. I Movia H går dette periodekort under kaldenavnet 'mimrekort'. Kortene sælges til 3 zoner eller alle zoner i både Movia V og H og er gyldige i 3 måneder. I Movia H er der spærretid på pensionistkortet i myldretiden, det er der ikke i Movia V, men til gengæld er alle zoners kortet noget dyrere i Movia V.

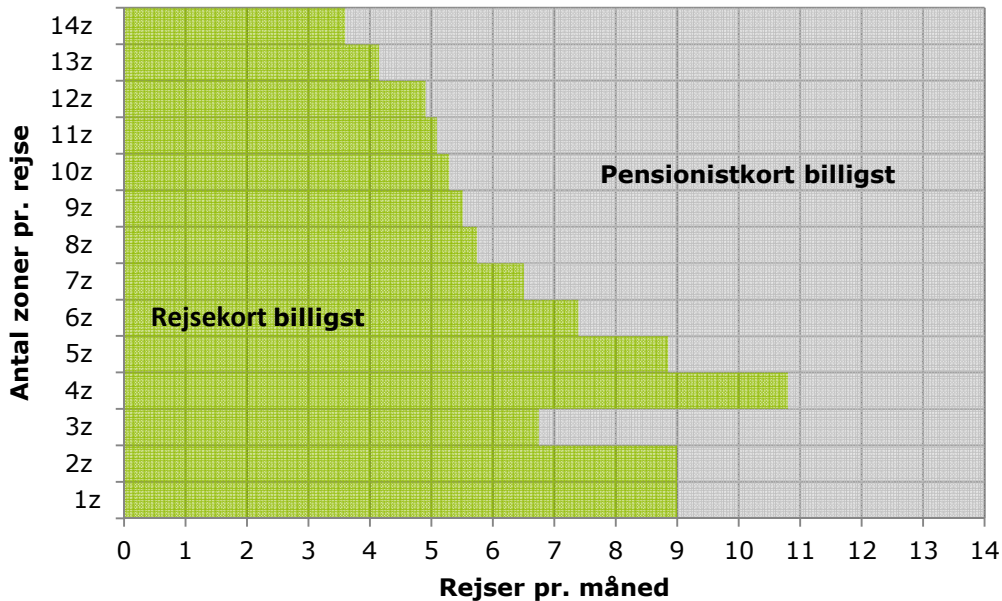
Det vil være nærliggende at tilbyde et periodekort i Movia S tilsvarende det i Movia V, såfremt man ønsker at harmonisere produktudvalget med pensionistkort i de tre Moviaområder.

Et pensionistperiodekort svarende til det der tilbydes i Movia S vil være en fordel for alle pensionister, der rejser mere end en returrejse om ugen.

Pensionistkortet til 3 zoner giver ret til fri rejse i tre navngivne zoner, mens rejsekortet kan bruges i vilkårlige zoner. Hvad der reelt er billigst for pensionisten vil derfor afhænge af, om pensionisten altid rejser i de samme tre zoner eller har et varierende rejsemønster. Rejsekort er billigere end periodekort, hvis pensionisten rejser 3 zoner op til 7 gange om måneden. Hvis pensionisten udelukkende rejser i Off-peak tidsrummene er rejsekort billigst ved op til 8 rejser om måneden (svarende til 4 returrejser).

Med alle zoners pensionistkortet kan pensionisten derimod rejse frit i hele takstområdet, mens prisen på rejsekort rejserne vil variere med zonelængden og tid på døgnet. Hvis pensionisten eksempelvis rejser mellemlange rejser på 6 zoner, kan det bedst betale sig med et alle zoners pensionistperiodekort hvis pensionisten foretager mere en 7-9 rejser om måneden afhængig af tidspunktet. Hvis pensionisten rejser lange rejser, 9 zoner, vil periodekortet være billigst allerede efter 6-7 rejser om måneden igen afhængig af tidspunkt.

Figur 8: Prisforhold mellem rejsekort og (Movia V) pensionistperiodekort



Figuren herover viser hvornår det er billigst med rejsekort fremfor pensionistperiodekort for pensionisten afhængig af rejse længde, antal rejser og tidspunkt på døgnet. I det grønne område er rejsekort billigst, og i det grå er pensionistkortet billigst for pensionisten.

Provenueffekt

Da pensionistkortet er billigere for pensionisterne, vil det medføre et provenutab i Movia S.

Det antages at alle pensionister i Movia S på rabattrin 3 og derover samt rabattrin 2, der hvor det er relevant, vil vælge pensionistkort frem for rejsekort. Dette svarer til at ca. 73 % af pensionist rejserne foretages på periodekort, svarende til 450.000 rejser årligt.

Dette giver et provenutab på ca. 5 mio. kr. årligt i Movia S i forhold til en grundmodel, hvor pensionisterne i stedet rejser på rejsekort til Sjællandstaksten.

Pensionistrabat på rejsekortet (Tilvalg 3)

Hvis det ønskes, kan der indføres en generel pensionistrabat på rejsekortet på f.eks. 25 pct., som således er gældende på hele Sjælland. Dette vil medføre et tab på ca. 60 mio. kr. årligt.

I dag kan pensionister i Movia H og Movia V vælge at købe et stærkt rabatteret periodekort og i de følgende beregninger forudsættes det, at de fortsat har denne mulighed. Omvendt er der en del pensionister i Movia H, der i dag rejser på klippekort, men som fremover vil blive tilbudt et rejsekort i stedet.

Pensionister udgør ca. 18 % af befolkningen i region Sjælland og hovedstaden. Pensionister udgør en tilsvarende andel af rejserne i hovedstadsområdet opgjort ud fra RHU. Det antages derfor, at 18 % af klippekortrejser bliver foretaget af pensionister.

På rejsekort er andelen af pensionister på Sjælland som helhed ca. 6 %. Andelen varierer en hel del mellem de fire takstsæt.

De økonomiske effekter af at indføre en generel pensionistrabat på 25 pct. kan ses i tabel 16.

Tabel 16: Økonomisk effekt af 25 % generel pensionistrabat

	Andel rejser		Berørt provenu (mio. kr.)		Tab ved 25 % rabat
	Pensionist klip	Pensionist RK	Klip	Rejsekort	Mio. kr.
H-området	18%	4%	201	14	54
DSB	18%	6%	6	7	3
Movia Vest	0%	8%	0	3	1
Movia Syd	0%	22%	0	10	3
I alt			207	34	60

De kundevedtne konsekvenser er forskellige i de forskellige takstsæt. I Movia H vil en generel rabat give de pensionister, der i dag rejser på klippekort en takstnedsættelse på 25 %. I Movia V vil det samme ske for de pensionister, der i dag rejser på rejsekort.

I dag har pensionisterne i DSBs takstsæt en generel rabat på 25 % og også en mængde rabat. Alligevel vil de fleste pensionister opnå mere rabat end i dag med Sjællandstaksten. Kun pensionister der rejser mere end 40 gange om måneden vil kunne opleve en prisforhøjelse med Sjællandstaksten.

I Movia S opnår pensionister i dag 50 % rabat. Selvom der i Sjællandstaksten indføres en generel pensionistrabat på 25 % er det ikke nok til at opnå samme lave prisniveau for pensionister.

Hvis der indføres en generel persontype rabat til pensionister på 25 % vil det være naturligt at denne også gælder i off-peak perioderne.

Det er samlet set Trafikstyrelsens vurdering, at en generel 25 pct. pensionistrabat på rejsekortet på den ene side ikke løser udfordringen med en kraftig prisstigning for pensionister i Movia S, og på den anden side medfører et relativt stort provenutab, som selskaberne vil forvente at staten kompenserer. Endvidere vil en generel 25 pct. pensionistrabat på Sjælland formentlig medføre et ønske om at en sådan rabat indføres landsdækkende, hvilket vil øge provenutabet yderligere.

Bilag A - Rejsekorttakster

Rejse- længde	Sjællandstakst en	Sjællands- taksten med off-peak	Hovedstads- området	DSB T0
2 zoner	15,00	12,00	15,00	24,00
3 zoner	20,00	16,00	20,00	31,00
4 zoner	25,00	20,00	25,00	40,00
5 zoner	30,50	24,40	30,50	47,00
6 zoner	36,50	29,20	36,50	58,00
7 zoner	41,50	33,20	41,50	67,00
8 zoner	47,00	37,60	47,00	78,00
9 zoner	49,00	39,20	49,00	85,00
10 zoner	51,00	40,80	49,00	88,00
11 zoner	53,00	42,40	49,00	92,00
12 zoner	55,00	44,00	49,00	99,00
13 zoner	65,00	52,00	49,00	103,00
14 zoner	75,00	60,00	49,00	118,00
15 zoner	85,00	68,00	49,00	130,00
16 zoner	90,00	72,00	49,00	139,00
17 zoner	100,00	80,00	49,00	153,00
18 zoner	110,00	88,00	49,00	162,00
19 zoner	120,00	96,00	49,00	191,00
20 zoner	130,00	104,00	49,00	209,00
21 zoner	140,00	112,00	49,00	215,00
22 zoner	150,00	120,00	49,00	221,00
23 zoner	155,00	124,00	49,00	225,00
24 zoner	160,00	128,00	49,00	230,00
25 zoner	165,00	132,00	49,00	235,00

Bilag B – Rejsekorttakstrækker på Sjælland

I dag er der en række forskellige rejsekorttakstrækker på Sjælland, og dette er med til at forvirre kunden og skabe usikkerhed omkring priserne på rejsekortet.

De nuværende rejsekorttakstrækker på rejsekortet er som følger:

- 1 Rejsekorttakstrække i Hovedstadsområdet (med/uden off-peak rabat)
- 1 Rejsekorttakstrække i Movia V (med/uden off-peak rabat)
- 8 Rejsekorttakstrækker i Movia S (Rabattrin 0-7) med varierende rabatter alt efter om der er tale om et personligt rejsekort eller et flex-rejsekort/anonymt rejsekort
- 8 af DSB's rejsekorttakstrækker (Rabattrin 0-7), med varierende rabatter alt efter om der er tale om personligt rejsekort, Rejsekort flex, Rejsekort anonymt, Pensionist-rejsekort, ung-rejsekort, eller handicap-rejsekort.

Herudover er der særlige takstrækker for børn og hunde (50 pct. af voksenpris) og cykler.

Dette giver et væld af priser, som kunderne har svært ved at gennemskue, ligesom de har svært ved, at gennemskue om Rejsekort i det hele taget er den mest fordelagtige rejsehjemmel eller om der findes en anden billet- eller korttype, som er mere økonomisk fordelagtig i netop deres tilfælde.

Bilag C – Rejserelationer hvor kontantbillet er billigere end rejsekorttaksten

I følgende tabel ses de rejserelationer, hvor kontantbilletten vil være billigere end Sjællandstaksten.

Relation	Rejser pr. år på kontantbillet	Pris DSB kontant	Pris rejsekort Sjælland	Besparelse
Haslev - Køge	16.283	30,00	30,50	-0,50
Haslev - Roskilde	8.595	30,00	36,50	-6,50
Haslev - Ølby	3.483	30,00	30,50	-0,50
Faxe Ladeplads - Roskilde	1.584	30,00	41,50	-11,50
Faxe Syd - Roskilde	1.016	30,00	41,50	-11,50
Karise - Roskilde	857	30,00	41,50	-11,50
Køge - Tølløse	611	30,00	30,50	-0,50
Faxe Ladeplads - Ølby	693	30,00	30,50	-0,50
Faxe Syd - Ølby	665	30,00	30,50	-0,50
Karise - Ølby	823	30,00	30,50	-0,50

Den største rejserelation, hvor kontantbilletten er billigere end rejsekort er Haslev – Køge. Her er der dog kun beskedne 50 øre, at spare ved at købe kontantbillet frem for rejsekort. Den største prisafvigelse ses for rejser mellem Roskilde og stationer på Østbanen (Karise, Faxe syd og Faxe Ladeplads), hvor besparelsen er 11,50 kr. Antallet af rejser i disse relationer der dog beskedne 6.000 rejser om året. Mellem Haslev og Roskilde er besparelsen på 6,50 kr.

Bilag D – Prisstigninger

I følgende tabel ses de rejser som:

- oplever prisstigninger på mere end 4 pct.
- oplever prisstigninger på 1,75 kr. eller derover

Som det ses er det særligt hovedstadsrejser på omkring 11-12 zoner, hvor der netop er mange passagerer, som bliver ramt af højere prisstigninger når maksimumstaksten på 9 zoner fjernes.

Herudover stiger rejserne på 2 zoner i Movia V 13 pct., med 1,75 kr. hvilket også påvirker mange passagerer.

Prisstigninger sorteret efter antal berørte rejser

	Pris før (kr.)	Sjællands -taksten (kr.)	Pris- ændring (kr.)	Pris- ændring (%)	Antal rejser
Hovedstadsområdet, 11 zoner	49	51	2	4%	894.827
Movia V, 2 zoner	13	15	1,75	13%	652.975
Hovedstadsområdet, 12 zoner	49	53	4	8%	407.407
Hovedstadsområdet, 13 zoner	49	55	6	12%	161.700
Hovedstadsområdet, 15 zoner	49	75	26	53%	10.956
Hovedstadsområdet, 16 zoner	49	85	36	73%	6.129

Eksempler på rejserelationer:

- Hovedstadsområdet, 11 zoner:
 - København H – Helsingør
 - Køge – Kastrup
 - Frederikssund – Kastrup
- Hovedstadsområdet, 12 zoner:
 - Helsingør – Køge
 - Helsingør – Borup
 - Hørsholm - Klippinge
- Hovedstadsområdet 13 zoner:
 - Gilleleje – Strøby
 - Nivå – Store Heddinge
- Hovedstadsområdet 15 zoner:
 - Helsingør – Klippinge
- Hovedstadsområdet 16 zoner:
 - Helsingør – Store Heddinge

Prisstigninger på DSB's takstsæt indgår ikke i ovenstående, da det drejer sig, om stigninger der vedrører et relativt lille antal rejser når de opdeles på rejselængde og rabattrin. Stigningerne rammer rejser på trin 5-7, og berører i alt ca. 670.000 rejser. Herudover berøres rejser på DSB klippekort, 6 og 7 zoner, hvorpå der i alt er omkring 69.000 rejser. For rejserne på T7 vil nogle af disse kunder have en fordel af at overgå til periodekort.

Bilag E – Antal rejser fordelt på rabattrin

I følgende tabel ses antal rejser fordelt på rabattrin på hhv. Movia Syds takstsæt og DSB's takstsæt:

Antal rejser fordelt på rabattrin 0-7 i Movia S, 2013

Rejse-længde	T0	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7
2z	44.256	155.784	183.816	221.568	155.501	140.256	115.443	215.951
3z	9.834	47.218	48.716	64.346	46.830	52.355	56.573	82.210
4z	2.553	20.843	19.414	27.229	18.237	24.171	27.028	36.884
5z	2.933	6.326	6.307	7.386	5.324	8.108	7.786	13.334
6z	3.379	6.122	5.493	7.777	6.968	7.400	9.336	16.470
7z	550	6.463	4.578	6.478	4.557	5.736	6.820	9.645
8z	485	853	1.095	1.219	891	622	1.027	1.822
9z	282	927	867	1.161	536	803	1.303	1.331
10z	140	525	510	569	334	326	259	365
11z	327	317	270	299	170	155	110	215
12z	74	762	549	595	254	404	438	878
13z	41	159	85	79	32	32	40	45
Total	64.889	246.420	271.794	338.781	239.659	240.388	226.194	379.206
Andel	3%	12%	14%	17%	12%	12%	11%	19%

Antal rejser fordelt på rabattrin 0-7 på DSB's takstsæt, 2013

Rejse-længde	T0	T1	T2	T3	T4	T5	T6	T7
2z	2.360	3.969	4.096	6.643	3.983	4.364	3.593	6.084
3z	5.292	11.219	11.150	17.840	11.824	16.487	18.473	31.203
4z	5.813	11.990	11.863	18.777	11.941	16.621	22.301	28.117
5z	4.956	8.847	8.734	14.128	8.636	9.289	10.763	19.216
6z	3.339	6.877	6.651	10.474	7.487	9.254	11.926	17.637
7z	4.003	8.586	7.565	11.900	7.922	8.806	13.293	17.377
8z	3.928	8.262	7.543	11.579	8.501	10.321	13.564	18.827
9z	2.435	5.834	5.236	7.540	4.341	5.051	7.503	10.949
10z	4.377	8.799	8.063	11.946	7.091	9.563	11.193	18.253
11z	11.198	20.191	17.969	28.190	19.003	23.017	24.004	35.049
12z	5.224	11.131	10.571	15.755	9.706	11.315	12.451	19.073
13z	13.541	24.513	22.079	35.921	25.154	27.347	34.646	53.728
14z	9.116	17.619	16.760	25.863	15.097	16.784	19.625	30.368
15z	8.318	15.692	14.007	18.868	11.509	12.168	12.750	20.635
16z	4.285	8.902	7.618	10.194	5.585	4.590	6.567	9.202
17z	3.064	6.176	5.205	6.838	3.431	3.257	4.404	6.768
18z	4.428	8.436	7.175	9.148	4.828	5.123	5.621	7.562
19z	1.568	3.505	2.936	3.958	2.110	2.022	1.762	3.833
20z	1.214	2.295	1.904	2.436	1.000	839	755	2.032
21z	1.178	2.510	2.176	2.553	840	951	1.016	1.613
22z	561	1.219	1.057	1.157	563	540	417	814
23z	629	1.228	1.052	1.040	413	405	392	505
24z	894	1.501	1.244	1.128	572	507	295	507
25z	346	752	582	657	258	277	316	363
Total	102.067	200.053	183.236	274.533	171.795	198.898	237.630	359.715
Andel	6%	12%	11%	16%	10%	12%	14%	21%

Bilag F – Sammenligning af Sjællandstaksten og den fælles hovedstadsmodel

I notatet "Forslag til fælles takstrække for det videre arbejde" af 3. marts 2014 beskrives en model ved navn "Den fælles hovedstadsmodel".

Den fælles hovedstadsmodel var afhængig af indførelsen af den landsdækkende enkeltbillet (DLE'en). DLE'en blev, efter beslutning fra parterne i Bus & Tog af den 26. juni 2014, sat i bero.

I dette bilag sammenlignes den fælles hovedstadsmodel med Sjællandstaksten.

Den primære forskel på de to modeller er, at den fælles hovedstadsmodel, i og med, at den indebærer takstændringer på både kontantbilletten, periodekortet og rejsekortet, er mere omfattende end Sjællandstaksten, som kun berører taksterne på rejsekortet.

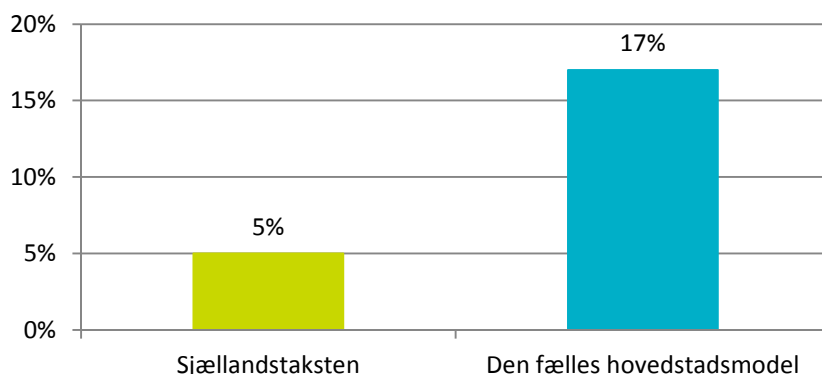
Rejsekorttaksten i den fælles hovedstadsmodel, følger priserne i Movia H til og med zone 8, hvorimod Sjællandstaksten følger priserne i Movia H til og med zone 9.

Taksterne for de efterfølgende zonelængder fastsættes i den fælles hovedstadsmodel med et fast prisforhold i forhold til den landsdækkende enkeltbillet på 40 pct. Således stiger takstrækken i den fælles hovedstadsmodel til 138 kr. for en 25 zoners rejse.

Sjællandstaksten er ikke afhængig af kontantbilletten, og kan derfor følge de nuværende takster i hovedstadsområdet til og med zone 9, som er den nuværende maksimumstakst på rejsekortet. Herefter lægger den sig op ad DSB's nuværende gennemsnitspriser på rejsekortet, da det er på dette takstsæt hvor de længere rejser typisk foretages. Således bliver færre rejser påvirket af Sjællandstaksten end rejsekorttakstrækken i den fælles hovedstadsmodel.

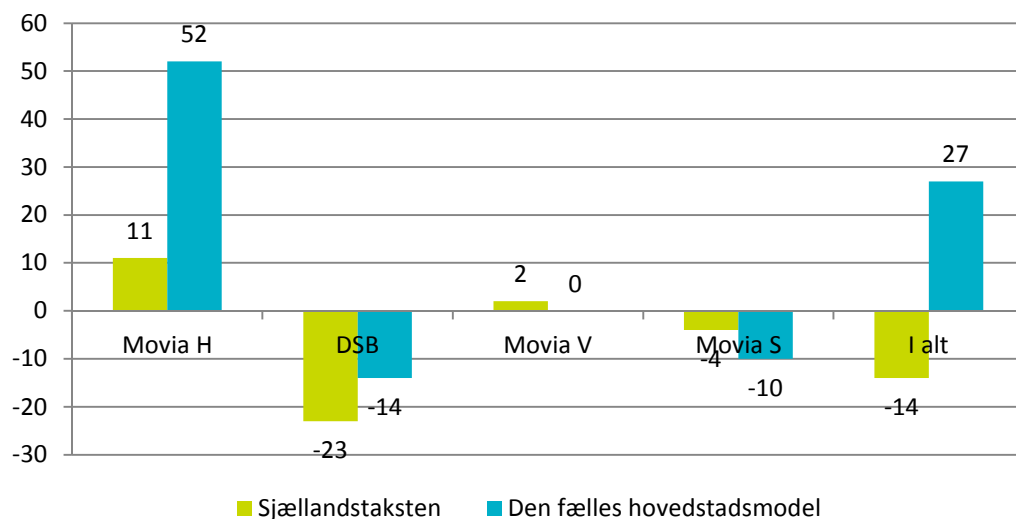
I alt vil 17 pct. af kunderne opleve prisændringer ved den fælles hovedstadsmodel, hvorimod 5 pct. vil opleve prisændringer ved Sjællandstaksten.

Andel af berørte rejser der vil opleve prisændringer



Provenuet bliver også påvirket forskelligt ved indførelse af hhv. den fælles hovedstadsmodel og Sjællandstaksten. Dette kan ses i nedenstående tabel.

Provenu ved hhv. Sjællandstaksten og den fælles hovedstadsmodel



Den primære forskel består i, at provenusikkerheden reduceres ved indførelse af Sjællandstaksten fremfor den fælles hovedstadsmodel, da det udelukkende er provenuet der er relateret til rejsekortrejser, som berøres.

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

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

**Fælles rejsekorttakster på
Sjælland**