



15. april 2024

## Vil færre takstzoner få flere passagerer i den kollektive trafik?

### Indledning

Fra flere sider peges der på, at mange takstzoner gør billetsystemet i den kollektive transport i Danmark kompliceret og svært at gennemskue, og at en forenkling vil få flere passagerer til at vælge den kollektive transport. Senest har Danske Regioner foreslået at fjerne flertallet af de eksisterende zoner og erstatte dem med færre og større zoner<sup>1</sup>. Nogenlunde samme forslag fremgår af DI og Incentives diskussionsoplæg fra januar 2023<sup>2</sup>. Begge forslag lægger samtidig op til at fjerne flere eksisterende rabatordninger og til generelt at sænke billetpriserne. Danske Regioner peger på Skåne, som har oplevet en stor passagerfremgang. Men selvom større gennemsigthed og færre zoner har nogle fordele, vil det også være forbundet med ulemper, som det er vigtigt at være opmærksom på. Det gælder bl.a. at korte rejser vil blive væsentligt dyrere og at en rejse på tværs af zoner vil blive dyrere end en rejse af samme længde inden for samme zone. Nedenfor gennemgås de forhold, der er værd at holde sig for øje ligesom der peges på, at Skånes succes måske i lige så høj grad kan tilskrives billigere priser og en massiv investering i serviceniveauet.

### Det nuværende takstsystem

Trafikselskaberne hilser en diskussion om takstsystemet velkomment. Der er tale om komplekse systemer og der findes ikke enkle løsninger. Der er flere ting, i det nuværende system, som ikke fungerer godt nok. Det gælder bl.a. den nuværende ungerabat, at forskellen på prisen på enkeltbilletter og rejsekort er for stor og at der har manglet en landsdækkende app. Men for de to sidste forhold, er begge dele ved at blive løst, bl.a. med den nye landsdækkende Rejsekort App.

### Korte rejser vil blive væsentlig dyrere

Større zoner vil gøre korte rejser væsentlig dyrere. Der peges her på, at det er tilsigtet, fordi ønsket er få flere over på cykler og elcykler på de kortere ture og flere ind i busser og tog på de længere ture. Men det er ikke alle, der kan cykle, og særligt i landområder, hvor takstzonerne i forvejen er større end i byområderne og cykelmulighederne mange steder er begrænsede, vil cykel for mange ikke være et reelt alternativ.

### Sammenhæng mellem rejseafstand og pris bliver dårligere

En del af kompleksiteten i det nuværende system skyldes, at vi i Danmark har et princip om, at jo længere man rejser, jo mere betaler man, og at rejser af samme længde skal koste nogenlunde det samme.

<sup>1</sup> <https://www.regioner.dk/services/nyheder/2024/april/danske-regioner-lav-langt-faerre-zoner-og-mere-gennemskuelige-priser/>

<sup>2</sup> <https://www.danskindustri.dk/brancher/di-transport/analysearkiv/brancheanalyser/2023/1/enkle-priser-og-produkter-kan-give-passagerfremgang-i-den-kollektive-trafik/>



## TRAFIKSELSKABERNE I DANMARK

Kombinationen af forholdsvis små zoner – og at man til gengæld skal betale for mindst to zoner – betyder, at prisen i mindre omfang afhænger af de lokale zonegrænser. Væsentligt større zoner kombineret med, at man til gengæld kan købe enzones-billetter, betyder, at sammenhængen mellem rejseafstand og pris bliver dårligere. Således vil en lang rejse inden for en zone være billigere end en rejse af samme længde på tværs af zoner. Ligeledes vil en lang rejse inden for en zone være billigere end en langt kortere rejse på tværs af zonerne.

Det kan eksemplificeres som vist på figuren til højre. Forslaget til større zoner er hentet fra DIs oplæg, og det er illustreret med tre rejser på Fyn:

- Den orange tur er den længste – men også den billigste, fordi den alene foregår inden for én zone
- Den røde tur er klart den korteste, men koster det dobbelte af den orange tur, fordi den krydser en zonegrænse
- Den blå tur er mindre end halvt så lang som den orange tur – men tre gange dyrere, fordi den krydser to zonegrænser

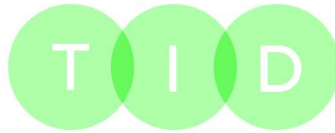


### **Forenkling er godt, men fører ikke nødvendigvis til passagerfremgang**

Trafikselskaberne deler ønsket om at forenkle billet- og rabatsystemer. Men erfaringerne fra tidligere forenklinger af takstsystemet (Takst Sjælland og Takst Vest) var, at selvom takstsystemet blev nemmere at forstå, gav det ikke en målbar passagerfremgang.

### **Højere priser vil føre til tab af passagerer**

En omlægning til større zoner vil betyde store prisændringer for mange kunder – langt større end ved de hidtil gennemførte takstreformer. Det vil medføre passagertab og færre indtægter de første år. I den rapport Incentive har lavet for DI Transport vurderes det, at der vil gå 3-4 år før passagertallet er normaliseret. Selvom indtægterne for højere priser for korte rejser bruges til at sænke prisen for lange rejser, vil det samlede passagertal også på lang sigt blive lavere. Det skyldes, at der skal en prisstigning på 10 pct. på 3 korte rejser til 20 kr. til at finansiere et prisfald på 10 pct. på én lang rejse til 60 kr. Så tabet af passagerer på korte rejser vil være større end passagergevinsten på lange rejser.



TRAFIKSELSKABERNE  
I DANMARK

### **Målrettede takstnedsættelser – og tidligere erfaringer**

Både Danske Regioner og DI foreslår målrettede takstnedsættelser på de lange rejser. DI foreslår bl.a. en målrettet takstnedsættelse på 12 pct. som sammen med forenklingen af zonerne vurderes at føre til en passagerfremgang på 10 pct. Det er dog tvivlsomt, om det vil ske. Der blev i slutningen af 1990erne gennemført en statslig finansieret takstreduktion på 10 pct., men det gav højst én procent flere passagerer, hvorfor ordningen blev sløjft igen.

Forbedringer af hyppighed, hastighed og regularitet er for mange passagerer vigtigere end pris. Et godt eksempel på dette er Metro Cityringen, der har ført til flere kollektive rejsende, selvom metroens kvalitetstillæg betyder, at prisen på metrorejser er steget med åbningen af Cityringen.

### **Baggrunden for Skånes succes**

Danske Regioner refererer til Skåne, hvor 33 pct. af alle rejser på hjul foregår med enten bus eller tog. Skåne har ganske rigtigt kun 3 takstzoner mod omkring 100 i Region Hovedstaden. Men det er næppe hele forklaringen. Skåne har nemlig mere end 5-doblet de offentlige investeringer i den kollektive trafik og har investeret massivt i nye lokaltog og busser (herunder BRT-linjer) og i at øge frekvens og service markant. Priserne for at rejse med kollektiv transport er også langt billigere end i Danmark.

Danske Regioner har lavet en sammenligning, som viser at en kort tur på ca. 8 km. koster 19 kr. i Skåne mens en tilsvarende tur koster 34 kr. med rejsekortet i Region Hovedstaden. En mellemlang tur koster 64 kr. i Hovedstaden mod 35 kr. i Skåne. Et 30 dages pendlerkort til mellemlange ture koster 1.520 kr. i Region Hovedstaden mod 580 kr. i Skåne. I Skåne er servicen højere og prisen lavere, og det må formodes også at spille en større rolle end antallet af zoner<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> Se mere om Skåne kollektive trafik her: <https://www.trafikselskaberne.dk/baggrund-main/skaane/>