

Enkel takststruktur

betydning for valg af transportmiddel og økonomi

Den korte version

Ny takststruktur giver den kollektive trafik et løft og øger mobiliteten i hele Danmark

IDA præsenterer en ny, stærkt forenklet takststruktur for den kollektive transport, som vil medføre:

- Flere rejser med bus og tog
- Mindre trængsel på vejene
- Bedre økonomi i den kollektive trafik
- Færre CO₂-udledninger

Den nye takststruktur opdeler Danmark i tre zoner: Jylland-Fyn, Sjælland og Bornholm. En rejse inden for en zone koster kun 29 kr., mens rejser mellem zoner koster 200 kr.

Det vil skabe et let forståeligt takstsystem i hele Danmark.

Dette skaber en solidarisk takststruktur, hvor det koster det samme for alle at komme på arbejde, så længe man ikke krydser Storebælt eller rejser til/fra Bornholm. Uanset om du arbejder i Århus og bor i Viby eller Viborg, er prisen den samme. Og hvis du rejser fra dit hjem i Næstved eller Nærum til dit arbejde i København, koster det stadig kun 29 kroner.

Alle beregninger er foretaget i Grøn Mobilitets Model (GMM) der bruges som væsentligt beslutningskriterie i prioritering af infrastrukturprojekter af beslutningstagere (se faktaboks på side 7). Dette resume bygger på rapporten *Enkel takststruktur – betydning for valg af transportmiddel og økonomi*¹.

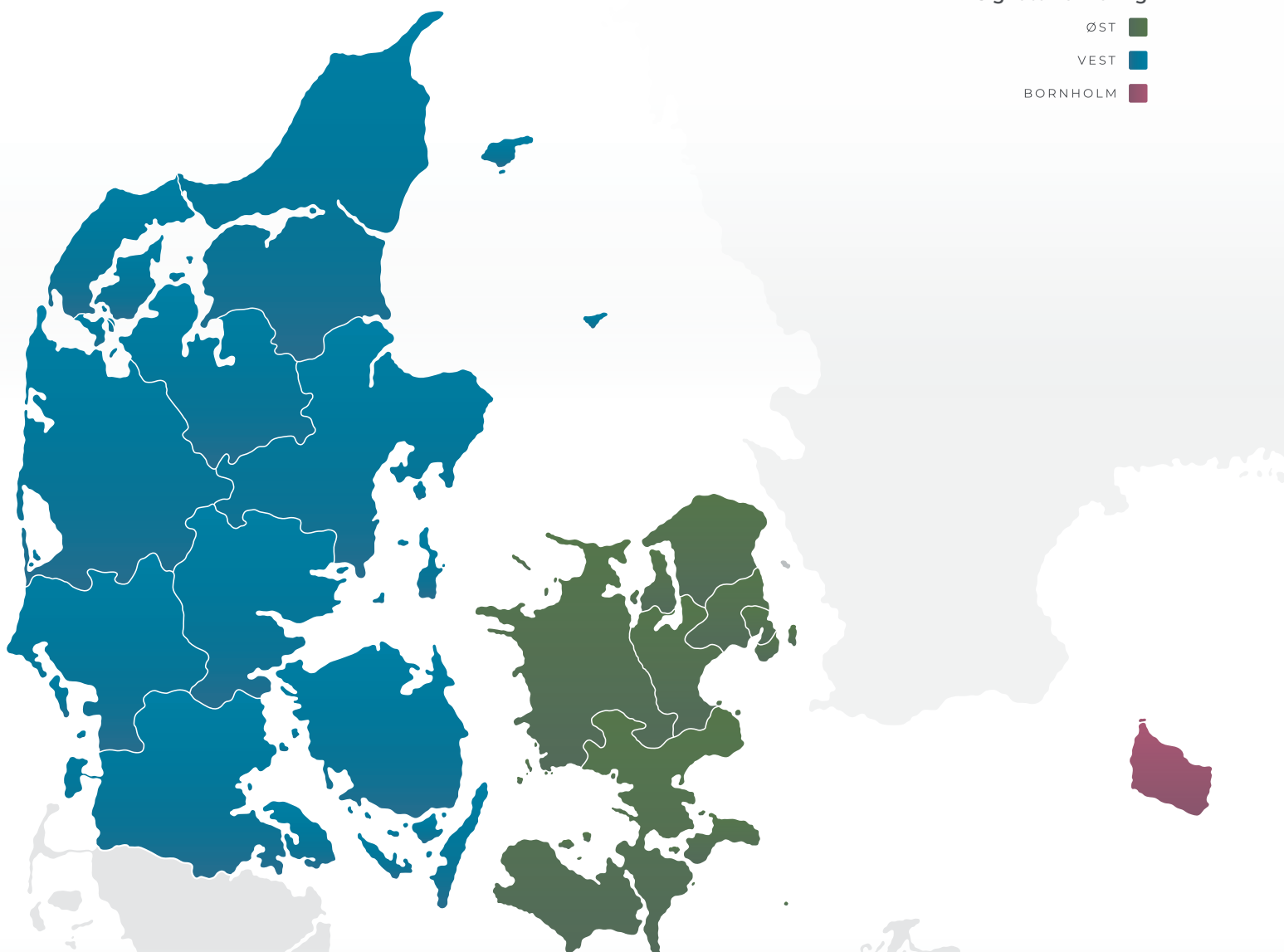
¹*Enkel takststruktur – betydning for valg af transportmiddel og økonomi – gennemført af Rambøll 2024 for IDA Trafik & Byplan, IDA Rail, IDA Grøn Teknologi og IDA.*

Signaturforklaring

ØST

VEST

BORNHOLM



Figur 1: Ny takststruktur

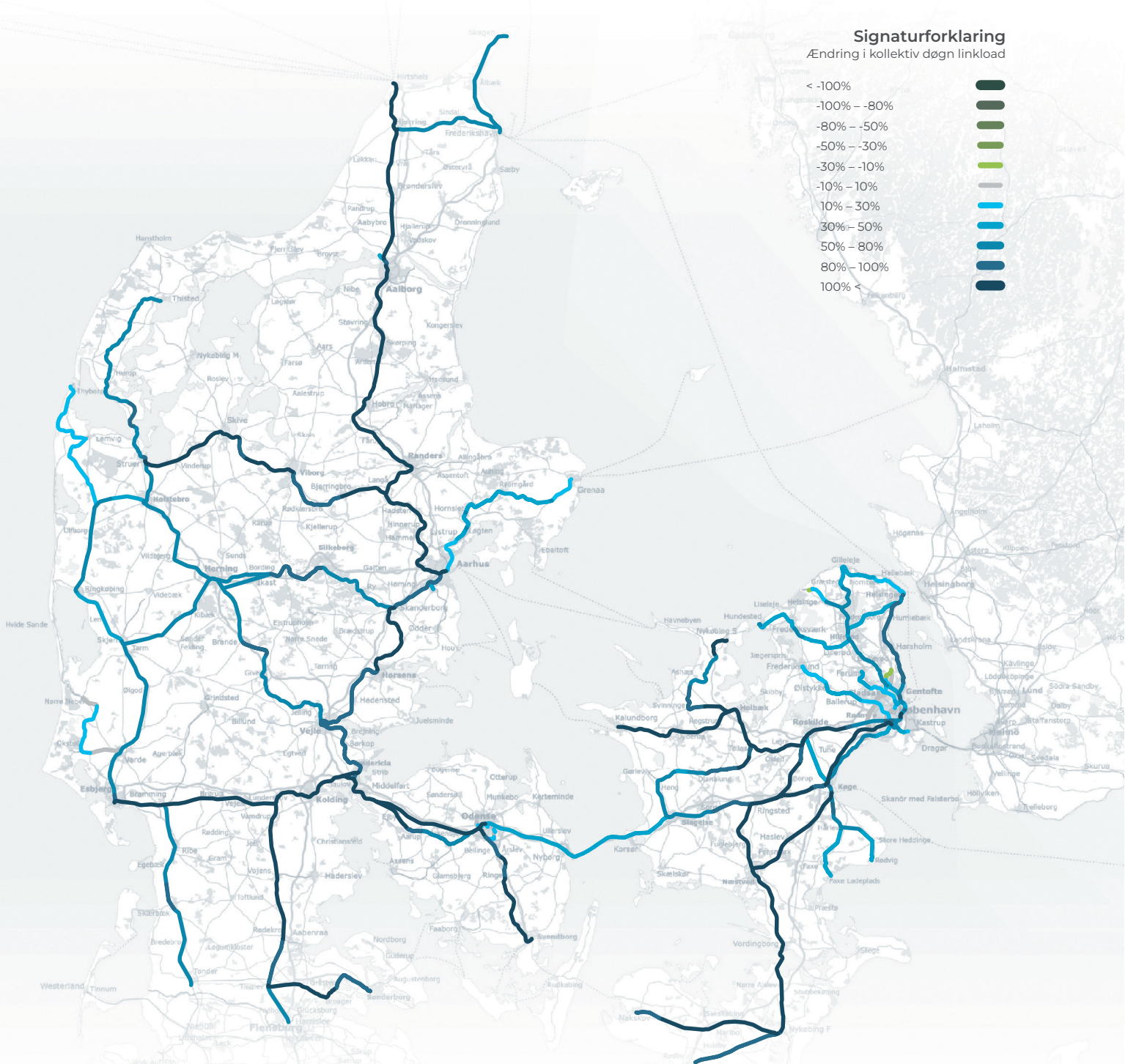
Takstzone brugt i
takstberegning

Flere vælger at rejse med kollektiv trafik, cykle eller gå – færre tager bilen

Samlet set vil der med den nye takstreform blive kørt godt 20 millioner flere personkilometer med kollektiv trafik, primært på grund af en markant stigning i længere rejser. Det svarer til en stigning på 65%.

Længden af en gennemsnitlig tur med kollektiv transport stiger fra 18,5 km til 32,3 km – en markant stigning på 74%, netop hvor CO₂-udledningen fra vejtransport er størst. Overgangen fra bil til kollektiv transport betyder, at antallet af personkilometer i bil falder med 3,3 millioner kilometer.

Omvendt falder antallet af korte kollektivture (0-14 km) med næsten 50%. Disse ture overføres delvist til gang- og cykeltrafik samt korte bilture. Selvom overflytningen til bilture ikke er ideel, kan tiltag som fx roadpricing hjælpe med at undgå dette og i stedet fremme cykeltrafik.



Figur 2: Ændring i antal passagerer i jernbanenet

Antallet af personer, der rejser med kollektiv transport, vil stige med knap 8%.

Der bør tilføjes et billigt, lokalt prisprodukt målrettet den gruppe, der af forskellige årsager ikke kan gå eller cykle på kortere strækninger, og som derfor kommer til at få en forringet økonomi med den nye takststruktur for kollektiv transport.

Den samlede mobilitet i samfundet stiger

Når man ser på det samlede antal rejser med alle transportmidler, vil der med en ny takstreform blive tilbagelagt 6,8% flere personkilometer end i dag, hvilket er et markant løft af mobiliteten i samfundet. Dette skal ikke forveksles med antallet af passagerer, der er vist i figur 2.

Det samlede antal personkilometer pr. transportmiddel for basis og takstscenariet (mio. personkilometer)

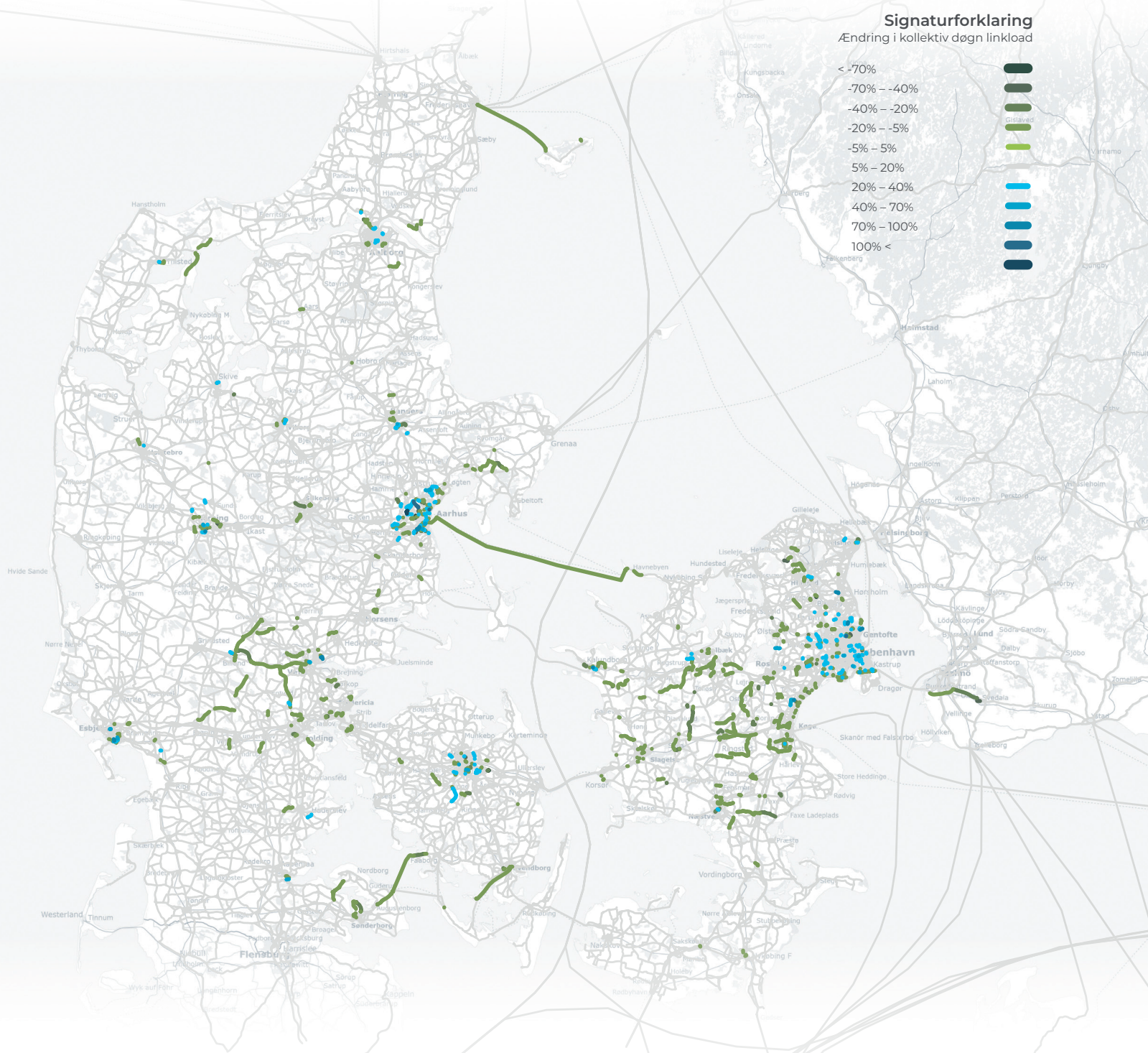
	Basisscenarie	Takstscenarie	Ændring (%)
Bil	147,2	145,4	-1,2%
Bilpassager	56,6	55,1	-2,8%
Kollektiv	31,3	51,5	64,5%
Cykel	10,6	10,7	1,4%
Gang	6,2	6,3	0,8%
Alle transportmidler	251,9	269,0	6,8%

Takstreform kan reducere klimagasser fra transportsektoren

Transportsektoren har længe været en af de mest udfordrende områder at reducere CO₂-udledninger i. En ny takstreform kan være et skridt i den rigtige retning. Ifølge beregningen vil biltrafikken blive reduceret med 1,73 millioner bilkilometer pr. hverdagsdøgn, hvilket svarer til en årlig reduktion på cirka 85.000 tons CO₂-ækvivalenter. Til sammenligning udleder en gennemsnitlig dansker 13 tons CO₂ om året, så denne reduktion svarer til den årlige udledning fra omkring 6.500 danskere.

Reducerer trængsel på vejene

Takstreformen vil også medvirke til at reducere trængslen på vejene. Sammenlignet med dagens takstforhold, reduceres tidstabet med 1.680 køretøjstimer pr. hverdagsdøgn. I samfundsøkonomiske beregninger værdisættes en tabt time i bil til 303 kr., hvilket giver en årlig samfundsøkonomisk gevinst på 184 mio. kr. Samlet set vil der være en tidsbesparelse på 2%, der dækker over mindre trængsel på motorveje, men også mere trængsel i især København.



Figur 3: Ændring i trafikvolumen i procent, hverdagsdøgn for biler

Forbedret økonomi i den kollektive trafik

Takstændringen øger billetindtægten i den kollektive trafik med 1,9 mia. kr. om året. Store dele af banenetet vil formentlig kunne håndtere de beregnede passagerstigninger med længere tog – hvor det ikke er tilfældet vil de ekstra 1,9 mia. kr. i billetindtægt kunne investeres i de nødvendige udbygninger.

Rapporten, der ligger til grund for dette resume, er del 1 af et større projekt. I projektets del 2. ser vi nærmere på, om og hvordan stigningen i antallet af passagerer i den kollektive trafik kan håndteres.

Faktaboks

Grøn Mobilitets Model (GMM)

GMM er et standardanalyseværktøj i Danmark, indenfor transport og samfundsøkonomi og anses derfor som et validt og sammenligneligt analyseværktøj til at analysere store transportrelaterede ændringer i Danmark. GMM ligger nu til grund for de trafikale beregninger og samfundsøkonomiske analyser, som er et væsentligt beslutningskriterie i prioritering af infrastrukturprojekter.

Alle større infrastrukturprojekter uden for hovedstadsområdet beregnes med GMM. Samlet set kan det konkluderes, at ændringen i takststrukturen har en væsentlig effekt på danskernes valg af transportmidler.



Bilag 1: Hvordan ser din rejse ud, med takstreformen og 3 zoner?

Billetpriser i 2024 prisniveau

	Enkeltbillet	Klippekort/titurskort (pris pr. rejse)	Månedskort (pris pr. måned)
Intra zoner	29,- kr.	29,- kr.	870,- kr.
Inter/alle zoner	200 kr,- kr.	200 kr,- kr.	4.000 kr,- kr.

Fra: Enkel takststruktur – betydning for valg af transportmiddel og økonomi (Rambøll 2024)

1. Hvad koster din rejse til Roskilde festival?

Priserne er med udgangspunkt i en voksenbillet / voksen-rejsekort

	Intra eller interzoner	Afstand	Pris ved enkeltbillet*	Pris ved rejsekort*	Pris ved takstreform
Fra København H til Roskilde Station	Intra Zone øst	31 km.	60,- kr.	58,- kr.	29,- kr.
Fra Næstved Station til Roskilde st.	Intra Zone Øst	59 km.	54,- kr.	52,- kr.	29,- Kr.
Fra Svendborg Station til Roskilde station	Inter Zone Vest til Zone Øst	133 km.	289,- kr.	287,- kr.	200,- kr.
Fra Århus H til Roskilde Station	Inter Zone Vest til Zone Øst	273 km.	458,- kr.	456,- kr.	200,- kr.
Fra Skagen Roskilde Station	Inter Zone Vest til Zone Øst	488 km.	539,- kr.	537,- kr.	200,- kr.

Kilde: Rejseplanen oktober 2024

*Priserne kan variere afhængig af tid på døgnet, dag på ugen eller særlige billettyper. Der er ikke taget højde for Orangebilletter, grupperejser eller lignende.

2. Hvad koster din pendling til og fra arbejde?

Priserne er med udgangspunkt i en voksenbillet / voksen-rejsekort med rejse i myldretid, Hverdage 07-11 og 13-18

	Intra eller inter-zoner	Afstand	Enkelt-billet Én vej*	Rejsekort Tur / retur i myldretid*	Takstreform Tur / retur	Pendler- kort	Takstreform Pendlerkort**
Nørresundby Torv – Aalborg st.	Intra Zone vest	2 km	24 kr.	2 x 21,90 = 42,70 kr.	2 x 29 kr. = 58 kr.	420 kr.	870 kr.
Valby st. – København H	Intra Zone øst	5 km	24 kr.	2 x 20,50 kr. = 41 kr.	2 x 29 kr. = 58 kr.	510 kr.	870 kr.
Odense Banegård – Bellinge	Intra Zone vest	12 km	26 kr.	2 x 22 kr. = 44 kr.	2 x 29 kr. = 58 kr.	420 kr.	870 kr.
Årsløv – Odense Banegård	Intra Zone vest	18 km	39 kr.	2 x 39 kr. = 78 kr.	2 x 29 kr. = 58 kr.	570 kr.	870 kr.
Odder – Århus	Intra Zone vest	21 km	54 kr.	2 x 51 kr. = 102 kr.	2 x 29 kr. = 58 kr.	930 kr.	870 kr.
Hillerød st. – København H	Intra Zone øst	39 km	66 kr.	2 x 64 kr. = 128 kr.	2 x 29 kr. = 58 kr.	1.530 kr.	870 kr.
Korsør st. – Ringsted st.	Intra Zone øst	49 km	48 kr.	2 x 46 kr. = 92 kr.	2 x 29 kr. = 58 kr.	1.260 kr.	870 kr.
Hjørring – Aalborg	Intra Zone vest	51 km	80 kr.	2 x 76 kr. = 152 kr.	2 x 29 kr. = 58 kr.	1.440 kr.	870 kr.
Odense – København	Inter Vest til øst	164 km	349 kr.	2 x 347 kr. = 694 kr.	2 x 200 kr. = 400 kr.	3.990 kr.	4.000 kr.

Kilde: Rejseplanen oktober 2024

*Priserne kan variere afhængig af tid på døgnet, dag på ugen eller særlige billettyper.

**Beregningsteknisk forudsætning, baseret på 30 ture per måned.

3. Hvad koster det at besøge familie og venner?

	Intra eller interzoner	Distance i kilometer	Pris ved enkelt billet*	Pris ved rejsekort Én vej*	Pris ved takstreform
Ålborg – København	Inter Zone Vest til øst	416 km	527 kr.	525 kr.	200 kr.
Kerteminde – Odense	Intra Zone vest	20 km	46 kr.	40,60 kr.	29 kr.
Skælskør – Helsingør	Intra Zone øst	150 km	110 kr.	108 kr.	29 kr.
Thisted – Vordingborg	Inter Zone vest til øst	380 km	509 kr.	507 kr.	200 kr.

Kilde: Rejseplanen oktober 2024

*Priserne kan variere afhængig af tid på døgnet, dag på ugen eller særlige billettyper. Der er ikke taget højde for Orangebilletter, grupperejser eller lignende.

Bilag 2: Udvalgte cases i sammenligning med tidsgevinst og klimaeffekter i takstreformen

	Tidsgevinster	Anlægsomkostninger	Driftsomkostninger	I alt*	Estimeret klimaeffekt** – CO ₂ udledt i driftsfasen målt i tons pr. år
Omregnet til nettonutidsværdi (mio. kr.)					
3. Limfjordsforbindelse	6.131	-7.773	-448	-2.090	2.570
Udvidelse af Amagermotorvejen	6.143	-1.862	-35	4.246	3.886
3. etape af Kalundborgmotorvejen	2.435	-2.397	-59	-21	3.329
Forundersøgelse af Sydlig Ring 5_1	9.631	-6.939	-1.223	1.469	3.930
Forundersøgelse af Sydlig Ring 5_2	10.543	-12.167	-1.821	-3.445	3.052
Udbygning af E45 Vejle – Skanderborg	3.992	-3.455	-28	509	***
Udbygning ved E20 Syd om Odense	3.215	-1.724	-181	1.310	2.500
Takstreform	4.762	0	0	4.762	-85.000

*Der er ikke medregnet øvrige eksterne effekter.

** Et positivt tal udtrykker en øget udledning, mens et negativt tal udtrykker en reduktion. Effekten i anlægsfasen er ikke medtaget.

*** Udledning i driftsfasen er ikke opgjort, da den vurderes at være ubetydelig.

Kilde: Diverse VVM-redegørelser og trafikberegninger fra Vejdirektoratet. Nettonutidsværdien af takstreformen er IDAs egne beregninger på baggrund af en årlig tidsgevinst svarende til 184 mio. kr. med en tidshorisont på 50 år.



