

POLITIKERSPØRGSMAÅL

Spørgsmål nr.: 175-18
Dato: 31. oktober 2018
Stillet af: Anne Ehrenreich
Besvarelse udsendt den: 13. november 2018

Spørgsmål:

Helsingør Dagblad bringer i dag den 30. oktober en artikel om, at det er relativt dyrere at være passager på Kystbanen end på andre togstrækninger, og at vi på Kystbanen/i Nordsjælland betaler relativt mere pr. km., end man gør andre steder i Hovedstaden. Kan I oplyse mig, hvordan billetprisen er beregnet? Det lyder oplagt, at man skal betale pr. kørt km. Er det tilfældet i zonesystemet, eller hvad er grundlaget for prisberegningen? Er der store variationer i km prisen? Og hvad er baggrunden for det?

Svar:

Priserne (taksterne) for at rejse med kollektiv trafik afhænger ikke af det rejste antal kilometer, men af antallet af zoner fra start til slut, eller i nogle tilfælde af rejsetiden.

Billetprisen for rejser foretaget med rejsekort beregnes efter det kortest mulige antal zoner over land fra start til slut, uanset hvor mange zoner den konkrete rejse gennemløber. En rundrejse, hvor start og slut er i samme zone, fastsættes prisen ud fra, hvor lang tid rejsen har taget.

Taksterne på Sjælland blev harmoniseret i forbindelse med takstreformen ”Takst Sjælland”, som trådte i kraft den 15. januar 2017. Reformen medførte en mere ens og fair prissætning af rejser på Sjælland, så prisen for et bestemt antal zoner er det samme uanset, hvor på Sjælland man rejser.

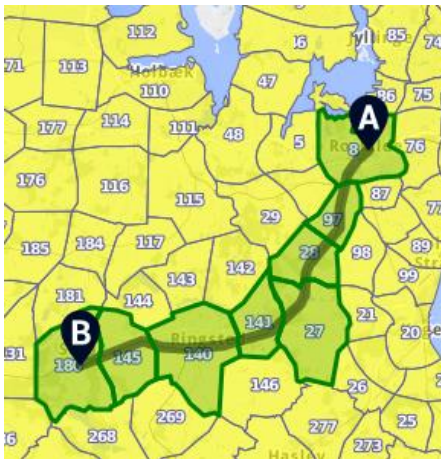
Før Takst Sjælland-reformen trådte i kraft, havde de rejsende i Hovedstadsområdet haft fordel af princippet om, at man maksimalt skulle betale for ni zoner (alle zoner), selvom man måske rejste længere. Den fordel havde særligt pendlere fra Nordsjælland til København glæde af. Det samme havde pendlere fra Stevn til København.

Med Takst Sjælland-reformen blev det dyrere at rejse langt i Hovedstadsområdet, til gengæld blev det billigere at pendle ind mod København fra fx Syd- og Vestsjælland. Samlet set er Takst Sjælland-reformen provenu-neutral.

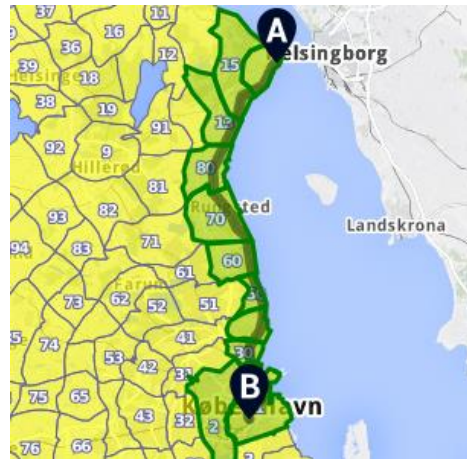
Før Takst Sjælland-reformen blev indført, var der altså større variationer i priserne, end der er i dag, hvis man sammenligner forskellige rejsers længde i kilometer.

Når der alligevel er forskel på priserne for nogle rejserelationer med nogenlunde samme længde i kilometer, skyldes det, at der er forskel på, hvor mange zoner der er fra start til slut for de givne rejserelationer.

I artiklen fra Helsingør Dagblad sammenlignes en rejse fra Helsingør Station til Københavns Hovedbanegård og en rejse fra Roskilde Station til Sorø Station. Begge rejser foretages med rejsekort. Ved førstnævnte rejse er der 11 zoner fra start til slut, og ved sidstnævnte er der 7 zoner. Forskellen i antal zoner skyldes primært størrelsen på zonerne i de nævnte rejserelationer.



Roskilde St. til Sorø St.



Helsingør St. til København H

Som det også forklares i artiklen får man i Hovedstadsområdet et højere serviceniveau med flere tog- og busafgange, og med flere alternative rejseveje, end tilfældet er for resten af Sjælland, hvilket afspejler sig i størrelsen på zonerne og dermed i priserne for de nævnte rejserelationer.