

# KTF Transmission: - Kollektive takster er fyldt med strukturproblemer,

Af: Mikael Hansen

**-siger projektleder Hjalmar Christiansen, DTU, med udgangspunkt i DTU's Transportvaneundersøgelse. Det fremgår af et webinar den 23. april 2021 – det første i en serie om takster i kollektiv trafik.**

Hjalmar Christiansen er projektleder på DTU's Center for Transport Analytics og har Transportvaneundersøgelsen (TU)\* som sit arbejdsområde. Hver dag siden 10. maj 2006 har forskere og deres medhjælpere udført interviews pr. telefon eller web om danskernes transportvaner – samme spørgsmål hver dag i 17 år.

Kan det lyde mere støvet?

Den store overraskelse er så, at Hjalmar Christiansen viser sig at være den fødte formidler, og på kun et kvarter detonerer han et større antal sprængladninger under den kollektive trafiks takstsystem.

## Strukturproblemer

Den kollektive trafik mistede markedsandele på pendlermarkedet i 2013-2014 og i 2016-2018. Hvorfor?

- Vi kan se en reduktion fra ca. 28 procent til ca. 24 procent for uddannelsespendlingen med kollektiv trafik, og det falder sammen med lanceringen af Ungdomskortet, forklarer Hjalmar Christiansen og fortsætter:

- Tilsvarende kan vi se en reduktion i arbejdspendlingen med kollektiv trafik fra ca. 12 procent til ca. 8 procent fra 2016 til 2018. Det falder sammen med lanceringen af Takst Sjælland. Det er øst for Storebælt, at hovedparten af faldet skal findes. Vest for Storebælt vendte kurven i 2018 efter flere års fald.

Hjalmar Christiansen forklarer faldet med indskrænkningen af gyldigheden af Ungdomskortet/Pendlerkortet – noget som er blevet opfattet som en prisstigning.

Han konstaterer også over 75 procent af de tilbageværende pendlere er personer, som ikke har adgang til bilkørsel.

-Vores data viser også, at pendlernes samlede transportbehov langt fra kan dækkes af et pendlerkort, lidt over halvdelen af turene forløber i andre takstzoner, end pendlerkortet dækker, siger Hjalmar Christiansen og fortsætter:

-Det er på ærinde- og fritidsturene, at de kollektive takster bliver hele skæve.

Er det så for dyrt at bruge kollektiv trafik? Tankeeksperimentet med en halvering af taksterne, vil efter Hjalmar Christiansens mening kun føre til et stort skift fra gang og cykel til kollektiv trafik, men det ikke vil i særligt stort omfang vil flytte bilister til busser og tog. Han konkluderer:

- Takstsystemerne i kollektiv trafik lider af alvorlige strukturproblemer.

## Fem teser om en prisreform

Hjalmar Christiansen opstiller på den baggrund fem teser for en pris- og takstreform:

1. Korte rejser skal koste mindst 20 kroner
2. Lange ture må højst koste 50 øre pr. kilometer
3. Over Storebælt kan prisen være 200-300 kroner
4. Periodekort skal have områdegyldighed
5. Ingen særlig børne- eller pensionistpris

Hermed bliver en lang række dogmer og myter i kollektiv trafik taget ved vingebenet. Men det bliver værre endnu:

## En modsigelse

Hjalmar Christiansen påpeger, at tese 1 og 2 strider mod hinanden, hvis de sammenholdes med de reelle rejsemønstre.

Gennemsnitslængden af ture er nemlig 13 km. Hvis det sættes som grænsen mellem kort og lange ture, kommer den korteste lange tur på 14 km til at koste 7 kroner, mens turen på 12 km koster 20 kroner.

Logikken siger så, at grænsen mellem korte og lange ture bør være 40 km, idet en lang tur på 40 km til 50 øre pr kilometer netop kommer til at koste 20 kroner - taksten for de korte ture.

92 procent af alle ture med kollektiv trafik er kortere end 40 kilometer!

Hjalmar Christiansen konkluderer:

-Med disse teser er der kun et spinkelt grundlag for afstandstaksering af regionalrejser.

Oversat til jævnt dansk er den kollektive trafiks princip om zonetakster udtjent og forældet.

Tyg lige på den!

Webinaret havde 31 deltagere og kan genses på <https://www.crowdcast.io/kollektivtrafikforum>

Hent Hjalmar Christiansens præsentation [her](#)

\*Første transportvaneundersøgelse(TU), blev offentliggjort i 1975. I 2006 fik TU sin nuværende struktur.

