

# Takst Vest

## Baggrund for reformen

I dag har kunder i den kollektive trafik i Jylland og på Fyn ikke altid lige nemt ved at gennemskue, hvad der er den billigste billet til deres rejse. Der er mange forskellige billetprodukter og rabatorordninger. Der er forskellige zonesystemer for bus og tog. Og trafikskaberne er hver opdelt i flere lokale takstområder, der også har betydning for prisen. Det gør det besværligt for kunderne at finde den rigtige billet.

Den komplicerede pris- og rabatstruktur har skabt et ønske blandt politikere, trafikskaber og togoperatører om at forenkle taksterne og skabe en logisk sammenhæng mellem den pris, man betaler og længden af rejsen i henholdsvis bus og tog.

Nordjyllands Trafikskab, Midttrafik, Sydtrafik, FynBus, DSB og Arriva har derfor i fællesskab arbejdet på et nyt pris- og billetsystem, der ikke er dyrere for kunderne samlet set, men som samtidig er mere enkelt og gennemskueligt end det nuværende, og hvor det er nemmere at finde den billigste billet til sin rejse.

## Udfordringerne i det gamle takstsystem

Udfordringerne i det gamle takstsystem kan i grove træk opsummeres som følgende:

- **Pris og strækning hænger ikke altid sammen:** En kortere rejse kan være dyrere end en længere rejse, fx hvis man passerer en af takstområdegrænserne. Fra Herning er der fx 7 zoner til Skjern og 7 zoner til Silkeborg. Men rejsen til Silkeborg er dyrere, da man passerer en takstområdegrænse og prisen derfor regnes ud efter togoperatørens takster.
- **Flere zonesystemer:** En rejse kan koste ét antal zoner, hvis man bruger rejsekort (rejsekortzoner) og et andet antal zoner, hvis man køber en togbillet (skinnezoner). Det gælder fx mellem Aarhus og Horsens.
- **Uklart prishierarki:** Enkeltbilletter kan være billigere end rejsekort, som burde være den billigste løsning. Periodekort kan være dyrere end rejsekort for en daglig pendler. Det gælder fx mellem Billund Lufthavn og Aarhus.
- **Forskellige priser og rabatter:** Som kunde møder man forskellige priser, rabattyper og rabatmodeller på sammenlignelige rejser med rejsekort i de forskellige trafikskaber.
- **Forvirrende prissætning af bus- og togrejser:** Man kan køre med tog til buspris, hvis man kører inden for ét takstområde. Passerer man en takstområdegrænse skal man betale togpris.

## Takst Vest gør det mere enkelt

Når Takst Vest bliver indført 18. marts 2018 bliver det mere enkelt at finde den billigste billet til rejser i Jylland og på Fyn:

- **Sammenlignelige rejser koster det samme:** Rejser af samme længde i bus vil koste det samme, og rejser af samme længde i tog vil koste det samme.

- **Kun ét zonesystem:** Zonesystemet reduceres til ét system, der er baseret på rejsekortzonerne. Det betyder, at det altid vil være rejsekortzonerne, der afgør prisen på rejsen.
- **Rejsekort er som udgangspunkt billigst, medmindre man pendler:** Rejser man med rejsekort, kan man som udgangspunkt regne med, at man har den billigste billet. Hvis man rejser mere end 30-40 rejser om måneden på samme strækning, vil et pendlerkort bedre kunne betale sig.
- **Ens rabatter på rejsekort:** Uanset hvor man rejser i Jylland og på Fyn, vil man fremover få de samme rabattyper på sit rejsekort.
- **Udvidet rabat uden for myldretiden:** De lokale takstområder nedlægges. Det betyder, at man fremover får rabat uden for myldretiden på alle rejsekortrejser inden for et trafikalskabsområde.
- **Busture til buspris, togture til togpris:** Det bliver nemmere at gennemskue, hvad man skal betale, når man vælger et bestemt transportmiddel. Bus, lokaltog og letbane koster altid buspris, mens regional- og fjerntog koster togpris – uanset strækning. En tur, der kombinerer tog og bus, vil fremover koste togpris. Dog vil rejser internt i Region Nordjylland altid være til buspriser.

### Konsekvenser for kunderne

Ændringerne er den største reform af takster og zoner i den kollektive trafik siden 1998. Og det er svært at gennemføre en så stor forandring, uden at det kommer til at påvirke nogle kunder negativt. For langt de fleste kunder bliver prisen for at køre med bus og tog enten lidt billigere eller den samme, som de oplever i dag. For dem kommer reformen altså ikke til at betyde andet end en tilvæning til nye rabatter og zoner og eventuelt et skift til en anden billettype. Men for nogle kan det fremover blive dyrere. Som altid, når priserne i den kollektive trafik ændres, forventer vi offentlig debat om konsekvenserne for den enkelte kunde – særligt de eksempler, hvor nogle vil opleve prisstigninger.

### Nedenfor uddyber vi konsekvenserne for nogle af de kundegrupper: **Unge, studerende og pensionister, der rejser på billigdage**

Som et led i at ensrette rabatterne, forsvinder billigdage på togtrejser. Til gengæld får alle unge i alderen 16-26 år og studerende fremover en fast rabat på 25 % på alle togtrejser – en rabat, der ellers har krævet, at man købte et Ungdomskort eller et DSB Ung Kort. Pensionister får fremover en fast minimumsrabat på 25 %, uanset om de rejser med bus eller tog. Derudover kan både unge, studerende og pensionister opnå yderligere rabatter ved at rejse uden for myldretiden eller købe DSB's Orange-billetter, som der fremover bliver flere af.

- **Lokale togtrejsende**  
Kunder, der har været vant til at kunne rejse til buspriser, når de kører med regionaltog på korte strækninger, kommer til at opleve en prisstigning. Fremover kommer alle rejser med regional- og fjerntog til at koste togpris, for at gøre sammenhængen mellem pris og ydelse mere logisk.
- **Kunder, som rejser ofte, men på forskellige strækninger**  
Flere trafikalskaber har haft pendlerkort, der gav ret til at rejse i en del zoner, der lå uden for den direkte strækning mellem de zoner, som kortet var gyldigt fra og til. Med Takst Vest vil pendlerkortet gælde til de zoner, der ligger på strækningen mellem start og slutzonen. Kunder, der bestiller pendlerkort eller pendler kombi på rejsekort.dk, kan dog vælge alternative rejseveje, som giver ret til at rejse i flere zoner.  
Når taksterne harmoniseres i Jylland og på Fyn, sænkes den maksimale rabat, som

kunderne kan opnå på et rejsekort til 40 %. Det sker for at sikre, at pendlerkortet altid er den billigste løsning og dermed skabe større gennemsigtighed i priserne. Det betyder, at de kunder, der i dag anvender rejsekort classic som pendlerkort skal skifte til pendler kombi for at få det billigste produkt.

### Klippekortbrugere i Midttrafik og DSB

En rejse på klippekort kommer til at koste det samme som et rejsekort uden mængderabat. Det betyder, at kunder, der fremover rejser med mobilklippekort, vil opleve en prisstigning. De skal i stedet benytte rejsekort for at fastholde den nuværende pris. For kunder, der rejser sjældent, vil det blive dyrere, uanset om man beholder klippekortet eller skifter til rejsekort, da man skal rejse mindst fire gange om måneden for at optjene mængderabat på rejsekort. For kunder, der rejser i Aarhus, kan klippekortet fortsat være billigst på grund af tidsgyldigheden på to timer i Aarhus. Det afhænger af kundens rejsemønster.

### Tidsplan for reformens indførelse

Frem mod lancering af reformen kommer vi til at kommunikere om det nye takstsystem til vores kunder og offentligheden – både via en generel informationskampagne og gennem pressen. Nedenfor følger de vigtigste tidspunkter i kommunikationen.

