

## **Takstnedsættelser på ca. 20 pct. uden for myldretiden i lokaltrafikken**

Brugen af den kollektive trafik svinger over døgnet og over ugen. I myldretiden er der mange passagerer og kapacitetsudnyttelsen er derfor høj. Uden for myldretiden er der derimod ofte ledige pladser.

Tilsvarende har passagererne ofte forskellige turformål afhængig af, hvornår de benytter den kollektive trafik. I myldretiden er passagererne ofte folk på vej til eller fra arbejde, hvor der uden for myldretiden i højere grad er tale om fritidsrejser – f.eks. folk, der er på vej på familiebesøg.

Undersøgelser viser, at disse forskellige turformål i og uden for myldretiden afspejler sig i, hvor meget prisen betyder for den enkelte passagers til/eller fravalg af den kollektive trafik. For pendlere (bolig-arbejdssteds-rejsende) betyder prisen således mindre end for fritidsrejsende. Det bemærkes i den sammenhæng også, at pendlernes reelle udgifter til befordring i den kollektive trafik, når der korrigeres for befodringsfradraget, reelt er ganske beskedne – og i visse tilfælde kan man endog tjene penge på at pendle i den kollektive trafik.

Den forskellige prisfølsomhed og den varierende kapacitetsudnyttelse har betydning for, hvor stor en takstnedsættelse, man inden for en given økonomisk ramme kan få i den kollektive trafik.

Takstnedsættelser, som målrettes uden for myldretiden kan give større effekt, fordi der her er ledige pladser. De ekstra passagerer, der tiltrækkes til den kollektive trafik gennem de lavere priser kan således få en siddeplads uden der skal købes ekstra tog og busser. Samtidig vil kunderne uden for myldretiden i højere grad reagere på en lavere pris, så antallet af nye passagerer vil være tilsvarende større. Disse nye passagerer giver nye indtægter, som kan hjælpe med til at finansiere takstnedsættelsen.

Modsat vil takstnedsættelser, der målrettes pendlere i myldretiden, give passagererne en tilskyndelse til at foretage deres rejse på de tidspunkter, hvor der allerede i dag er mindst plads i den kollektive trafik, og hvor det er dyrest at imødekomme den større efterspørgsel. Da der desuden kommer færre nye passagerer, vil der ikke komme så mange nye indtægter ved denne type takstnedsættelser.



Beregninger viser, at en takstnedsættelse på 300 mio. kr., der målrettes myldretiden, på landsplan kan finansiere en gennemsnitlig takstnedsættelse i størrelsesorden 5 %, mens en takstnedsættelse på 300 mio. kr. offpeak kan give en takstnedsættelse på omkring 20 %.

Forskellen skyldes hovedsageligt, at takstnedsættelsen i myldretiden kræver yderligere investeringer i materiel og har begrænsede passagereffekter, mens takstnedsættelsen offpeak ikke vil kræve investeringer i yderligere materiel og har store passagereffekter. Samlet vurderes en offpeak takstnedsættelse at medføre en vækst i det samlede passagertal på 3-4 %, mens en takstnedsættelse for det samme beløb i myldretiden vurderes at medføre en vækst i det samlede passagertal på 1/2-1 %.