

26. august 2025

Takstanalyser

EY's analyser for

Ekspertudvalget

Thomas Odgaard

Partner | EY Economics

Introduktion til de fire præsenterede modeller

Modellerne indføres internt i Østdanmark og internt i Vestdanmark.

Rejser over Storebælt og på Bornholm indgår ikke.

1

**Fladere
priskurve**

2

**Syv storzoner med
fladere priskurve**

3

**Dynamiske
zoner**

4

Storbyzone i hovedstadsområdet

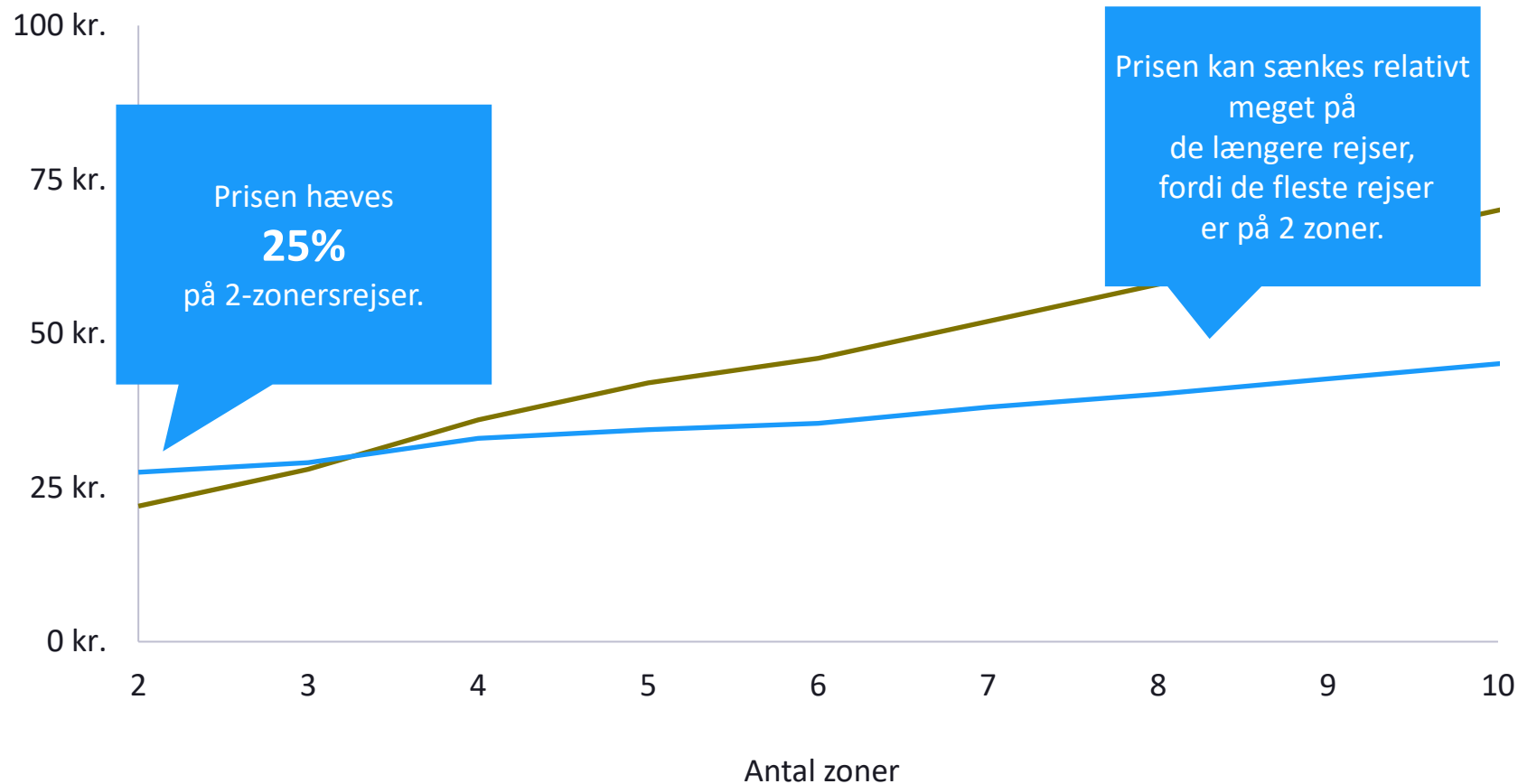
*I alle modeller indgår også
produktanering*

Model 1

Fladere priskurve

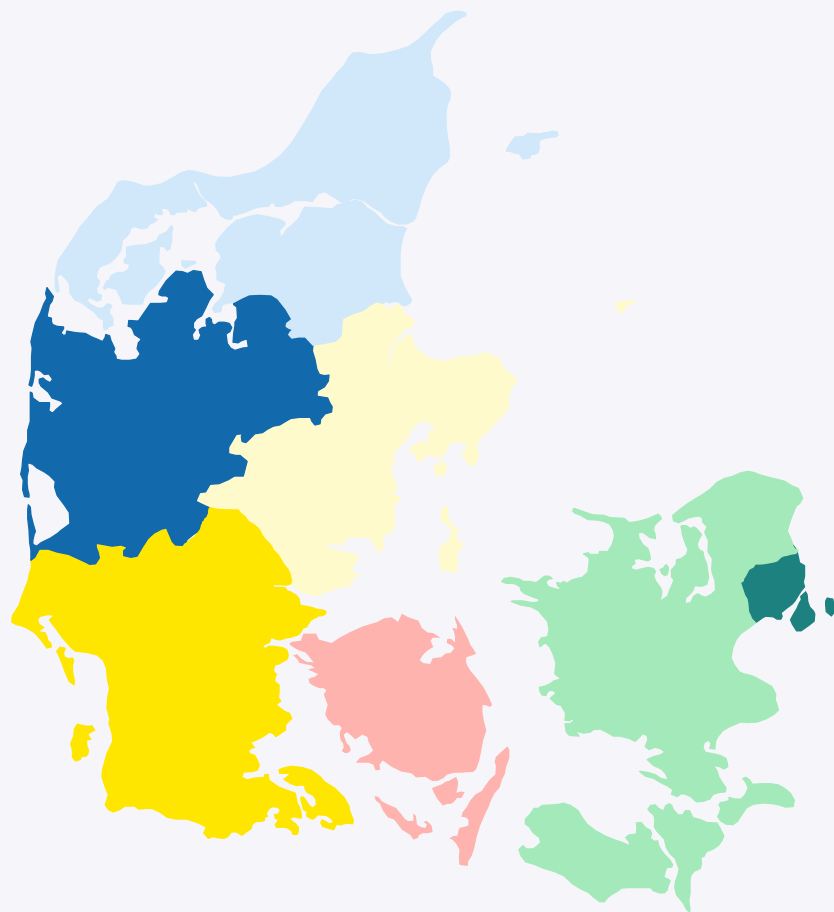
Eksempel: Pris på enkeltrejse i Østdanmark (før rabatter)

I dag (rejsekort)
Model 1. Fladere priskurve



Model 2

Syv storzoner og fladere priskurve



Tabellen viser **samtliche** priser i takstsystemet uden rabatter.

Priser i både Øst- og Vestdanmark (før rabatter)

Antal storzoner	Enkeltrejse	Periodekort*
1	31 kr.	740 kr.
2	54 kr.	1.180 kr.
3	70 kr.	1.400 kr.
4	82 kr.	1.470 kr.
* Egenbetaling på Ungdomskort er uændret.		

Model 3

Dynamiske zoner

Priser på enkeltrejser i både Øst- og Vestdanmark
(før rabatter)

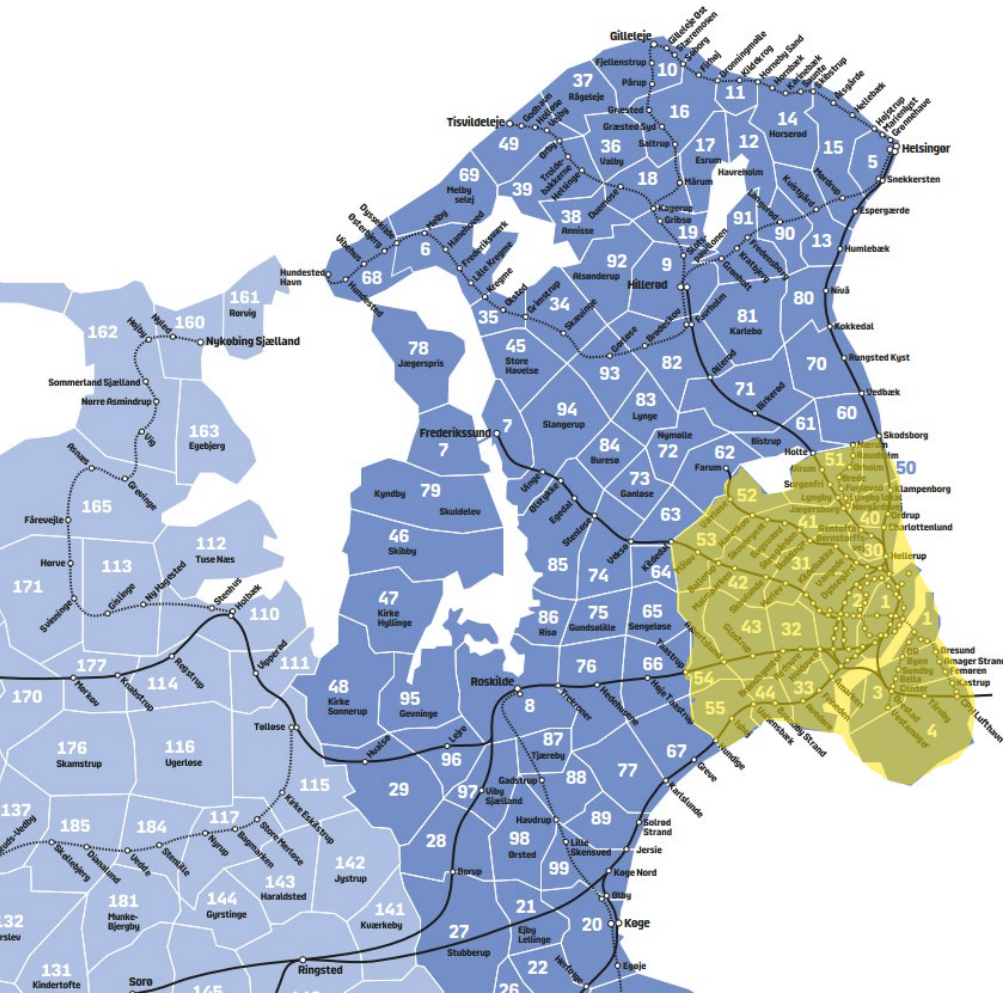
Zonestørrelse	3a. 'Flad' variant	3b. 'Stejl' variant
Lille zone (op til 10 km)	29	27
Mellem zone (op til 25 km)	38	41
Stor zone (op til 75 km)	49	59
Meget stor zone (op til 150 km)	73	99
Hele Øst/ hele Vest	127	188

Eksempel: København H-Roskilde (30 km) bliver en 'stor zone', hvor man kan rejse frit inden for den udspændte cirkel.



Model 4

Storbyzone i hovedstadsområdet



Rejser internt i storbyzonen

- **Ca. 28 kr.** for en enkeltrejse (før rabatter).
- **Ca. 670 kr.** for et periodekort (før rabatter).

Rejser uden for storbyzonen

Priserne er næsten de samme som i dag, men justeres en smule for at sikre provenuneutralitet (pga. produksaneringer).

Rejser ind/ud af storbyzonen

Man betaler på normal, zonebaseret vis for rejserne uden for storbyzonen.

Dertil lægges et tillæg på 17 kr. (enkeltrejse) for storbyzonen.

Effekter af model 1-4 (på lang sigt)

		Model 1. Fladere priskurve	Model 2. Syv storzoner med fladere priskurve	Model 3a. Dynamiske zoner, 'flad' variant	Model 3b. Dynamiske zoner, 'stejl' variant	Model 4. Storbyzone
Nøgletal	Indtægter i den kollektive transport	0	0	0	0	0
	Antal rejser med kollektiv transport	-0,4%	0,5%	-0,4%	-0,7%	0,0%
Trafikale effekter	Antal personkm med kollektiv transport	8%	18%	16%	10%	2%
	Antal bilkm (andel af samlet kørsel med personbil)	-0,5%	-1,1%	-1,0%	-0,6%	-0,1%
	Antal cykelkm (andel af den samlede cykelkørsel)	0,4%	0,7%	0,6%	0,4%	0,2%
	Antal personkm i alt	0,2%	0,4%	0,3%	0,2%	0,0%
Brederer effekter	CO ₂ -udledning (ton)	-19.000	-41.000	-35.000	-22.000	-5.000
	Trængsel (mio. persontimer i personbil)	-0,6	-1,2	-1,0	-0,6	-0,1
	Samfundsøkonomiske effekter (mio. kr. i 2035), ekskl. kapacitets- og driftsomkostninger	530	1.030	970	630	90

Note: Alle tal er ekskl. rejser over Storebælt. Der er ikke indregnet en effekt af forenkling.

Effekter efter geografi

Gennemsnitlig prisændring (kr. pr. rejse) ved uændret rejsemønster

Geografi	Gennemsnitlig prisændring (kr. pr. rejse) ved uændret rejsemønster				
	Model 1. Fladere priskurve	Model 2. Syv storzoner med fladere priskurve	Model 3a. Dynamiske zoner, 'flad' variant	Model 3b. Dynamiske zoner, 'stejl' variant	Model 4. Storbyzone
Under 1.000 indbyggere	-1,5 kr. -7%	-1,5 kr. -7%	-1,2 kr. -6%	-0,5 kr. -2%	-0,9 kr. -4%
1.000-10.000 indbyggere	-1,9 kr. -8%	-3,4 kr. -14%	-2,3 kr. -9%	-1,0 kr. -4%	-0,6 kr. -3%
10.000-100.000 indbyggere	-3,6 kr. -12%	-7,4 kr. -25%	-6,0 kr. -20%	-4,5 kr. -15%	-0,9 kr. -3%
Aarhus, Aalborg og Odense	+0,3 kr. +2%	+0,3 kr. +1%	+0,6 kr. +3%	+0,2 kr. +1%	-0,5 kr. -2%
Hovedstadsområdet	+0,1 kr. +0%	+1,2 kr. +6%	+0,4 kr. +2%	+0,1 kr. +1%	+0,5 kr. +2%
I alt	-0,5 kr. -2%	-0,1 kr. -1%	-0,5 kr. -2%	-0,4 kr. -2%	0,1 kr. 0%

Kilde: Beregninger baseret på EY's takstberegningsmodel og Transportvaneundersøgelsen (2016-2024, ekskl. coronaårene 2020 og 2021).
Note: Alle tal er ekskl. rejser over Storebælt. Der er ikke indregnet en effekt af forenkling.
Metoden kan føre til en undervurdering af prisfaldene for geografier med få rejsende (særligt 'under 1.000 indbyggere') og en tilsvarende undervurdering af prisstigningerne for geografier med mange rejsende (særligt 'hovedstadsområdet'). Dette uddybes i den tekniske dokumentation.

Effekter efter indkomstgruppe

Gennemsnitlig prisændring (kr. pr. rejse) ved uændret rejsemønster

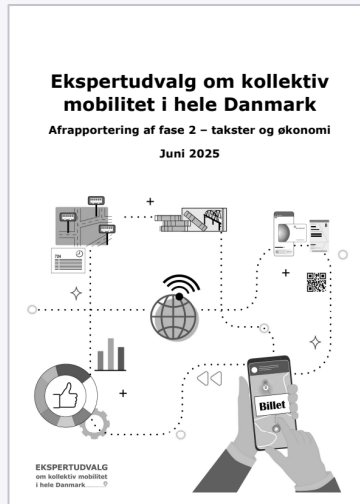
						Prisfald på over 2%	Lille prisændring	Prisstigning på over 2%
Årlig bruttoindkomst (kun kundetype 'voksen')	Model 1. Fladere priskurve	Model 2. Syv storzoner med fladere priskurve	Model 3a. Dynamiske zoner, 'flad' variant	Model 3b. Dynamiske zoner, 'stejl' variant	Model 4. Storbyzone			
Under 200.000 kr.	+2,2 kr. +11%	+4,0 kr. +19%	+3,5 kr. +17%	+2,5 kr. +12%	+0,9 kr. +4%			
200.000-400.000 kr.	+1,0 kr. +4%	+2,2 kr. +9%	+1,7 kr. +8%	+1,3 kr. +6%	+1,2 kr. +5%			
400.000-600.000 kr.	-1,5 kr. -6%	-1,0 kr. -4%	-1,6 kr. -6%	-1,2 kr. -5%	-0,1 kr. -0%			
600.000-800.000 kr.	-2,8 kr. -10%	-2,2 kr. -8%	-3,3 kr. -12%	-2,4 kr. -8%	-0,9 kr. -3%			
Over 800.000 kr.	-2,4 kr. -9%	-1,0 kr. -4%	-2,6 kr. -9%	-1,8 kr. -7%	-0,7 kr. -2%			
I alt	-1,0 kr. -4%	-0,5 kr. -2%	-1,1 kr. -4%	-0,8 kr. -3%	+0,0 kr. +0%			

Kilde: Beregninger baseret på EY's takstberegningsmodel og Transportvaneundersøgelsen (2016-2024, ekskl. coronaårene 2020 og 2021).
Note: Alle tal er ekskl. rejser over Storebælt. Der er ikke indregnet en effekt af forenkling.

Læs mere i rapporten:



- Yderligere resultater (kunderkonsekvenser, detaljeret samfundsøkonomi m.m.)
- Reform af ungeprodukter
- 25 siders teknisk dokumentation



Spørgsmål