



MINISTEREN

Folketingets Trafikudvalg
Christiansborg
1240 København K

Dato 23. april 2008
Dok.id 658027
J. nr. 004-u18-399

Frederiksholms Kanal 27 F
1220 København K

Telefon 33 92 33 55

Trafikudvalget har i brev af 26. marts 2008 stillet mig følgende spørgsmål 404 (TRU alm. del), som jeg hermed skal besvare.

Spørgsmål nr. 404:

”Vil ministeren udarbejde en sammenligning af prisudviklingerne på kollektive billetter i de 3 byer under ét henholdsvis hver for sig, hvor de er korrigeret for inflation fra 1994 til 2000 og fra 2001 til 2008 (de to perioder særskilt).”

Svar:

Jeg henviser til nedenstående tabeller:

Simpelt gennemsnit af taksterne i København, Århus og Odense:

Prisudvikling	1994***	2000	2001	2008
Gennemsnitspris (vejjet)*, løbende priser	8,87	9,28	9,80	13,98
Indekseret	100	105,2	100	142,6
Indekseret og deflateret**	100	93,9	100	124,8

København:

Prisudvikling	1994	2000	2001	2008
Gennemsnitspris (vejjet)*, løbende priser	8,13	9,38	10,05	15,04
Indekseret	100	115,4	100	149,6
Indekseret og deflateret**	100	101,7	100	131,0

Århus***:

Prisudvikling	1996	2000	2001	2008
Gennemsnitspris (vejjet)*, løbende priser	9,91	9,76	10,03	13,61
Indekseret	100	98,5	100	135,6
Indekseret og deflateret**	100	90,4	100	118,7



Odense:

Prisudvikling	1994	2000	2001	2008
Gennemsnitspris (vejret)*, løbende priser	8,57	8,72	9,32	13,29
Indekseret	100	101,7	100	142,5
Indekseret og deflateret**	100	89,7	100	124,8

* klippekort og enkeltbillet tildeles 3 gange så meget vægt som periodekort.

** Deflateret med forburgerprisindeks, Danmarks Statistik.

*** Takster for Århus er først tilgængelige fra 1996. Kontantbilletten i Århus er en 4 zonebillet idet det er "mindste" billet indenfor Århus.

En del af forklaringen på udviklingen i taksterne er det statslige tilskud til nedsættelse af taksterne. Tilskuddet blev indført i 1997, hvorfor det påvirkede taksterne i nedadgående retning i perioden 1994-2000, mens fjernelsen af tilskuddet i 2004 påvirkede taksterne i opadgående retning for perioden 2001-2008.

En evaluering af takstnedsættelsen fra 2002 viste, at den gennemsnitlige takststigning i perioden 1997-2002 i en række tilfælde oversteg den generelle pris- og lønudvikling. Den reelle takstnedsættelse blev derfor i mange tilfælde mindre end 10 pct. Denne udvikling kunne indikere, at de trafikansvarlige myndigheder ikke alene anvendte takstkompensationen til at nedsættelse af takster, men også til nedbringelse af egne tilskud til den kollektive trafik.

Ovenstående bekræftes af takststudviklingen i København og Århus fra 2001 til 2003, hvor taksterne beregnet efter samme metode som i tabellerne ovenfor steg med omkring 8 pct. i faste priser. I Odense var takstniveauet stort set uændret fra 2001 til 2003.

Takstnedsættelsesmidlerne er i stedet omprioriteret til en forbedring af vedligeholdelses- og reinvesteringsindsatsen på baneområdet. Omprioriteringen indebærer, at der fra og med 2004 årligt er overflyttet ca. 360 mio. kr. ekstra til genopretning af infrastrukturen på baneområdet.

Med venlig hilsen

Carina Christensen