

DSF's transportnotat 2013

Transportnotatet beskriver den kollektive transport i hovedtræk, samt studerendes brug heraf og prisudviklingen i de seneste år. Desuden beskrives de ændringer det medfører, at elevernes Hypercard og de studerendes Uddannelseskort til august 2013 erstattes af Ungdomskortet¹, samt ændringerne vi forventer at se i Wildcard-ordningen fra 2014, som følge af den videre udrulning af det elektroniske Rejsekort.

Notatet i hovedtræk

- Elever og studerende er den befolkningsgruppe, der oftest anvender kollektiv transport til at komme til og fra deres uddannelsesinstitution. 14 pct. af elever og studerende bruger bus, 7 pct. rejser med tog.
- Bussernes billetpriser er siden 2007 i gennemsnit steget 45,6 pct.
- Hypercardordningen udvides til august 2013 til også at omfatte studerende på videregående uddannelse, dog kun de SU-berettigede.
- Wildcardordningen ændres fra 2014. For brugere, der rejser 0 - 9 gange om måneden, falder den gennemsnitlige rabat fra 42 pct. til 33 pct., og antallet af dagstimer, hvor der gives 50 pct. rabat, falder med 52, svarende til en procentvis forskel på 58 pct.
- Beslutningskompetencen ift. rabatordninger såsom Wildcard-ordningen er lagt ud til de enkelte trafikselskaber.

¹ www.ungdomskort.dk/

Den kollektive transport: De store linjer

Den kollektive transport er en afgørende del af mange danskeres hverdag, og dagligt foretages omkring 1 mio. rejser med tog, bus og færge,² og den kollektive trafik udgør ca. 13 pct. af den samlede transport i Danmark.³

Selvom den kollektive transport hører under Trafikministeriet, så er driften i stigende grad udsat for konkurrenceudsættelse, selvom det offentlige fortsat støtter driften økonomisk, og fx sørger for, at visse ruter kan fortsætte, på trods af underskud. Det betyder, at det kan være vanskeligt at gennemskue, hvilke aktører der er på det transportpolitiske område:

- **EU** skaber de overordnede rammer for den kollektive trafik igennem direktiver og forordninger. EU's reguleringer omfatter bla passagerrettigheder og miljøkrav.
- **Transportministeriet** er ansvarlig for fastlæggelse af krav, regulering, planlægning og koordinering af den kollektive trafik. Ministeriets arbejde følges tæt af Trafikstyrelsen, der bla. udarbejder løbende publikationer om området. På nationalt plan indgås forlig og politiske aftaler, der udstikker retningerne for Danmarks kollektive trafik, fx regler om udbud og det kommende Uddannelseskort.
- **Kommuner og regioner** er ansvarlige for regional og lokal trafikplanlægning gennem fælleskommunale trafikselskaber. Hvis man

² www.trafikstyrelsen.dk/DA/Kollektiv-Trafik/Koordinering-af-kollektiv-trafik/Bog-om-kollektiv-trafik.aspx

³ www.trafikstyrelsen.dk/DA/Kollektiv-Trafik/Koordinering-af-kollektiv-trafik/~media/E3648D2567684022A563C5B949CD686C.ashx, side 21

har spørgsmål eller kommentarer vedr. lokal buskørsel er det altså de enkelte trafikselskaber man skal kontakte.

De seks regionale/ fælleslokale trafikselskaber i Danmark er Movia, Fynbus, Sydtrafik, Midttrafik, Norjyllands Trafikselskab og BAT (Bornholm). Disse selskaber finansieres delvist gennem tilskud fra deltagende regioner og kommuner og delvist gennem billetindtægter.

Togselskaberne er både statsejede (DSB og Bornholmstrafikken) og privatejede selskaber som Arriva. De statsejede togselskaber tildeles opgaven af staten til en aftalt pris, hvorimod privatejede selskaber tildeles en opgave, hvis de vinder udbudsrunder (fx Arriva).

Prisudviklingen

Trafikselskaberne fastsætter selv billetpriserne. Siden 2007 skal prisfastsættelsen dog ske under hensyntagen til takstloftet, der er et "loft" for hvor meget billetterne i gennemsnit må koste. Takstloftet, der administreres af Trafikstyrelsen, svarer til de forventede omkostningsstigninger til bla. brændstof og lønninger.

Billetpriserne fastsættes oftest i et tæt samarbejde trafikselskaberne imellem, da en stor del af passagerne på én enkelt rejse, rejser med flere end ét trafikselskab.

Da det er trafikselskaberne selv, der fastsætter taksterne, under hensyntagen til takstloftet, er der enkelte steder, hvor den kollektive transport er blevet gratis. Oftest skyldes en sådan beslutning et ønske om at få flere passagerer til at anvende den kollektive trafik, samt en økonomisk vurdering af, at administreringen af et billetsystem ikke altid kan betale sig. Brug af offentlige

transportmidler forventes at ville stige med 75 pct., hvis den var gratis. En stor del af de nye passagerer er dog rejsende, der ellers ville gå eller cykle.⁴

På trods af takstloftets indførelse er priserne i de fælleskommunale trafikelskaber i gennemsnit steget 45,6 pct. siden 2007.⁵

Tabel 3 Trafikelskabernes gennemsnitlige procentvis takstudvikling i perioden 2007-2012 samt den summerede udvikling over perioden 2002-2012

Trafikelskab	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Udvikling 2002-2012
Movia hovedstaden	2,6	3,0	2,7	2,8	2,0	3,1	47,2
Movia vest	2,6	3,0	3,1	3,5	1,3	3,1	47,7
Movia syd	2,6	3,0	3,1	3,1	1,7	3,1	47,7
Nordjyllands Trafikelskab	3,0	2,9	3,1	3,9	0,0	4,0	43,3
Midttrafik	3,2	3,0	3,1	3,1	1,7	3,1	42,5
Sydtrafik	3,2	2,9	2,9	4,0	0,0	3,8	43,5
Fynbus	3,0	3,0	3,1	3,0	1,8	3,1	44,1
BAT	5,0	0,0	3,1	3,1	0,0	2,2	30,7
Vægtet landsgennemsnit	2,9	3,0	2,9	3,1	1,5	3,2	45,6

Noter: Data for 2007 fra Midttrafik og FynBus muliggør ikke en præcis opgørelse og skal derfor tages med et vist forbehold. De vægtede landsgennemsnit for takstudviklingen er beregnet på baggrund af trafikelskabernes indberettede regnskabs- og budgettal for passagerindtægter.

Kilde: Tal indberettet af trafikelskaberne til Trafikstyrelsen

For at sikre, at unge og studerende, på trods af de store prisstigninger, også anvender den kollektive transport, har flere trafikelskaber lavet rabatordninger såsom DSB's Wildcard og Arrivas Wundercard. Disse forhandles af de deltagende selskaber i fællesskab. Rabatter skal dog også koordineres med trafikelskabernes bidragsydere, da eksempelvis busselskaberne er afhængige af den finansielle

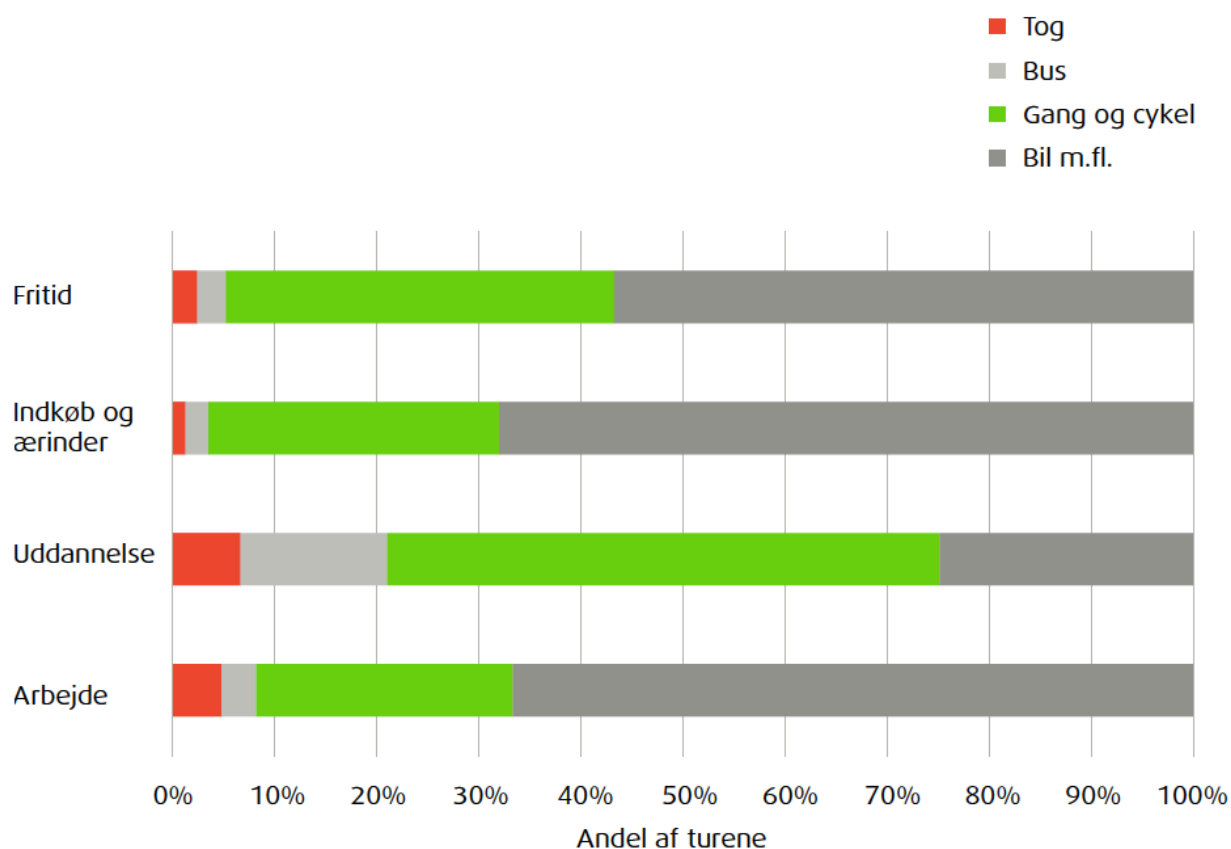
⁴ Trafikstyrelsen (2010) "Med tog, bus og færge". Side 98

⁵ Trafikstyrelsen (2012) "Rapportering om udviklingen i den offentlige transportsektor – marts 2012"

støtte fra deltagende kommuner og regioner. Det betyder, at forhandlinger på området oftest tager omkring 6 måneder.

Studerende og kollektiv transport

Ser man på, hvem der benytter den offentlige transport og til hvilke formål, så står det klart, at størstedelen af den offentlige transports anvendelse sker i byområder, samt at studerende anvender kollektiv transport mere end nogen anden befolkningsgruppe. Nedenstående figur illustrerer, hvorledes 21 pct. af de studerende anvender kollektiv transport, når de skal til og fra deres uddannelsesinstitution (14 pct. rejser med bus, 7 pct. med tog).⁶



⁶ Trafikstyrelsen (2010) "Med tog, bus og færge". Side 28f

Ser man på de foretagede rejser med kollektiv transport, så foretages 35 pct. af rejserne af elever og studerende.⁷

Elever og studerende er altså klart den befolkningsgruppe, der er mest afhængig af kollektiv transport. Derudover er elever og studerende økonomisk set en af de grupper i samfundet med det laveste rådighedsbeløb, hvorfor prisstigninger kan få stor betydning for deres økonomiske situation. I takt med at flere studerende fremover forventes at må flytte længere væk fra deres uddannelsesinstitution pga. den stigende studieboligmangel, kan det forventes, at flere studerende fremover vil anvende den kollektive transport som primære transportmiddel.

Ungdomskortet 2013

Fra august 2013 erstattes elevernes Hypercard og de studerendes Uddannelseskort af det nye Ungdomskort.⁸

Ungdomskortet er en forlængelse og udvidelse af Hypercardet, der har kørt i en forsøgsordning fra studiestarten 2011 til august 2013. 98 pct. af brugerne har været tilfredse med Hypercardet⁹, og DSF har længe arbejdet for, at ordningen også skal gælde studerende på videregående uddannelser.

Ungdomskortet kommer til at koste 587 kr. pr. måned, og...

- Gælder mellem bolig og uddannelsessted
- Giver ubegrænset rejse i det lokale takstområde (Bilag 1)
- Gør, så man kan køre til børnetakst på tværs af andre takstområder

⁷ Trafikstyrelsen (2010) "Med tog, bus og færge". Side 29

⁸ www.ungdomskort.dk

⁹ <http://www.trm.dk/da/nyheder/2013/billig+kollektiv+trafik+til+unge+er+en+stor+succes/>

- Giver rabat på rejser med DSB's og Arrivas tog i hele landet

Ungdomskortet er altså en forbedring ift. det nuværende Uddannelseskort, og studerende, der allerede har Uddannelseskortet, får besked om, hvordan Ungdomskortet fungerer. En mindre god ting ved Ungdomskortet er, at det fortsat kun gælder for SU-berettigede studerende, hvorfor internationale studerende og andre, der ikke kan modtage SU, ikke kan bruge ordningen.

Wildcard efter 2014

Da det blå Rejsekort er i gang med at blive implementeret, kommer det til at få betydning for Wildcardordningen. Fremover vil man formentligt, for at kunne anvende rabatordningen, være nødt til at købe Ungbilletter igennem Rejsekortet.

Allerede nu er det muligt at købe Ungbilletter over Rejsekortet, hvilket giver andre rabatter end hvad man får med de kendte papirbilletter. Netop nu forhandler trafikselskaberne hvordan den præcise rabatordning skal være fremover, men et realistisk bud er, at det nuværende rabatsystem, der gælder hvis man anvender Rejsekortet, fortsætter stort set uændret.

Udover at give rabat til unge, er et væsentligt element af Wildcard-ordningen, at det skal være attraktivt for brugerne *ikke* at rejse i myldretiden, hvilket ordningen hidtil har "defineret" som fredag og søndag. Denne tænkning fortsætter i det nye rabatsystem, men i stedet for at definere myldretiden som udvalgte dage, defineres det fremover som nøjere udvalgte timer. Rabatten vil desuden variere, afhængigt af om man rejser mellem 0-9 gange pr. måned, 10-15 gange eller derover.¹⁰

¹⁰ www.dsb.dk/om-billetter-og-kort/indland/kort/rejsekort/rejsekort-ung-med-wildcard/

De forventede rabatter ved mellem 0 – 9 rejser pr. måned ses i bilag 2, men samlet set bliver der færre dagtimer, hvor brugere får 50 pct. rabat, ligesom rabatterne generelt set bliver mindre.

ÆNDRINGER I WILDCARDRABATTEN¹¹	Nuværende ordning	Ny ordning (0-9 rejser/mnd.)
Gennemsnitlig rabat over en uge (kl. 04:00-03:59)		
Gennemsnitlig rabat	43%	38%
Difference (pct.-point)		-5%
Forskel i procent		-11%
Gennemsnitlig rabat over en uges dagtimer (kl. 06:00-23:59)		
Gennemsnitlig rabat	42%	33%
Difference (pct.-point)		-9%
Forskel i procent		-22%
Timer i ugen, hvor der er 50 % rabat eller mere (kl. 04:00-03:59)		
Antal timer	120,00	74,00
Difference (antal)		-46,00
Forskel i procent		-38%
Dagtimer i ugen, hvor der er 50 % rabat eller mere (kl. 06:00-23:59)		
Antal timer	90,00	38,00
Difference (antal)		-52,00
Forskel i procent		-58%

¹¹ Beregninger foretaget af Momentum

Bilag I: Takstområder i Danmark



Bilag 2: Wildcard-rabat ved 0 – 9 rejser pr. måned

Rabatter med rejsekort

Kundetype - Ung med DSB WildCard

Rabattrin 0-1 (0-9 rejser om måneden)

Fra kl.	Til kl.	Mandag til fredag	Lørdag	Søndag
0:00	0:59	50%	50%	50%
1:00	1:59	50%	50%	50%
2:00	2:59	50%	50%	50%
3:00	3:59	50%	50%	50%
4:00	4:59	50%	50%	50%
5:00	5:59	35%	35%	50%
6:00	6:59	20%	20%	50%
7:00	7:59	20%	20%	50%
8:00	8:59	20%	20%	50%
9:00	9:59	35%	35%	50%
10:00	10:59	35%	35%	50%
11:00	11:59	50%	50%	35%
12:00	12:59	50%	50%	35%
13:00	13:59	35%	35%	35%
14:00	14:59	20%	35%	20%
15:00	15:59	20%	35%	20%
16:00	16:59	20%	35%	20%
17:00	17:59	20%	35%	20%
18:00	18:59	35%	35%	20%
19:00	19:59	35%	35%	35%
20:00	20:59	35%	35%	35%
21:00	21:59	50%	50%	50%
22:00	22:59	50%	50%	50%
23:00	23:59	50%	50%	50%

Rabatterne gælder ved rejser over en takstgrænse med rejsekort personligt med kundetype ung og WildCard. Skemaet viser den samlede udmøntede rabat (kundetyperabat, tidsrabat og mængderabat) ved rabattrin 0-1