



Nyt ungdomskort – rabat til alle unge

Forslag til reform af rabatter og billetprodukter til unge i den kollektive transport i Danmark



Udarbejdet i samarbejde mellem alle danske kollektive trafikvirksomheder, august 2022

Indhold

Baggrund og sammenfatning	3
Nyt ungdomskort – rabat til alle unge.....	3
Andre mulige forbedringer inden for den afsatte ramme.....	5
Hvorfor er takster og produkter til unge vigtige?	5
Transportens betydning for optag og gennemførelse af uddannelse.....	5
Nationale uddannelsesmålsætninger	6
Unge er en vigtig kundegruppe i den kollektive transport.....	6
Udfordringer med det nuværende ungdomskort	8
Nuværende model for ungdomskort	8
Nyere analyser af unge og kollektiv transport	9
Opdelingen takstområder er forældet.....	10
Når forældre bor hver for sig eller unge har to uddannelsessteder	11
Salgskanaler for ungdomskortet – ugennemskueligt og kompliceret system	11
Manglende fleksibilitet ved ungdomskortet.....	12
Unge på ungdomsuddannelser, der ikke er berettiget til UU-kort	13
Forskellige priser for ungdomskort til ungdomsuddannelser og videregående uddannelser	13
Overgang fra barn til ung – kun rabat på ungdomskort	13
To modeller for nyt ungdomskort	14
Fælles for modellerne: enkel bestilling i rejsekort og trafikskabernes apps kan være klar i 2025.	14
Model A: tæt på den nuværende model, trafikskabsområder erstatter takstområder	15
Model B: Ophævelse af takstområderne og rabat på rejsekort til alle unge	16
Økonomi og kundekonsekvenser i model A og B	16
Muligheder for yderligere forbedringer for de unge inden for den afsatte økonomiske ramme	17
Overgangsordning i model B	18
Alle erhvervsskoleelever får adgang til ungdomskort:	18
Fleksibelt ungdomskort.....	18
Undgå prisstigninger for øvrige kundegrupper	18
Sænke ungdomskortprisen for videregående uddannelser.....	19
Finansiere IT- og systemudvikling	19
Reducere egenbetalingen for ungdomskort:	19
Anvendte kilder og henvisninger	19

Baggrund og sammenfatning

Fynbus, Midttrafik, BAT, NT, Sydtrafik, DSB, Arriva, Metroselskabet og Movia står for den kollektive transport i bus, tog og metro på tværs af Danmark. Unge er en vigtig målgruppe i den kollektive transport, og selskaberne er derfor optaget af, at billetprodukter og rabatter bidrager til, at flere unge bruger den kollektive transport. Samtidig skal billetprodukter og rabatter understøtte de samfundsmæssige målsætninger om, at flere unge gennemfører en uddannelse.

Trafikvirksomhederne har i en række sammenhænge fået gennemført undersøgelser der viser, at det nuværende tilbud til unge ikke er hensigtsmæssigt. På den baggrund blev sommeren 2021 indledt et fælles projekt for at beskrive en mulig omlægning af rabatter og billetprodukter, herunder teknisk implementering, økonomi og kundemæssige konsekvenser. Arbejdet afrapporteres med dette notat.

Trafikstyrelsen og Rejsekort og Rejseplan A/S har deltaget i arbejdet. Uddannelses- og Forskningsstyrelsen har bidraget til de bagvedliggende analyser, ligesom konsulentfirmaet Incentive har beregnet de økonomiske konsekvenser af de forskellige løsningsforslag.

Anbefalingerne står alene for trafikvirksomhedernes regning.

Nyt ungdomskort – rabat til alle unge

Rabatter til unge gives i dag primært som rabat på det statsligt finansierede ungdomskort, der gives til uddannelsessøgende på godkendte uddannelser samt 16 – 19-årlig i øvrigt. En eventuel reform skal derfor ske i tæt samarbejde mellem Folketinget, de involverede ministerier og trafikvirksomhederne.

Resumé af konklusionerne fremgår af oversigten på næste side:

	I dag	Efter en reform
Adgang til rabat	<p>Unge kan i dag alene få rabat på det statslige ungdomskort samt på rejsekort og enkeltbilletter i tog over samt vest for Storebælt.</p> <p>Det indebærer, at hovedparten af alle unge i dag ikke har adgang til rabat, i stedet har brugere af ungdomskort mulighed for at rejser gratis i det takstområde, de bor, defineret før kommunalreformen ud fra de daværende amtsgrænser.</p>	<p>Analysen viser, at det inden for den nuværende anvendte statslig ramme er muligt at gennemføre en for staten provenuneutral omlægning, så alle unge får 25 pct. rabat på deres rejsekort i hele landet, uanset om de er uddannelsessøgende eller ej.</p> <p>Det vil indebære, at børn får 50 pct. rabat og unge på 16 til 25 år får 25 pct. rabat.</p> <p>Herudover kan der fås ungdomskort til rejse mellem hjem og uddannelse.</p>
Brugervenlighed	<p>Ungdomskort tilbydes ikke på de sædvanlige salgskanaler for billetter til den kollektive transport. De unge skal derfor bruge en uvant kanal, der er udfordret på brugervenlighed.</p>	<p>Analysen viser, at det er muligt at omlægge, så det i stedet tilbydes i de kanaler, de unge i øvrigt bruger til deres rejser: Det blå rejsekort samt trafikvirksomhedernes billetapps.</p> <p>En realistisk tidshorisont vil være, at sådanne kanaler kan tages i brug sommeren 2025.</p>
Bestilling	<p>Bestilling af ungdomskort mellem hjem og uddannelsessted er kompliceret og kræver login på to forskellige hjemmesider for at opnå godkendelse og bestille ungdomskortet, før det kan leveres. Det kræver tid og er kompliceret, og er vanskeligt ved eksempelvis flytning, praktikophold o.lign.</p> <p>Ansvar er delt med den visiterende myndighed og trafikvirksomheden, hvilket giver udfordringer såvel i bestillingssituationen som når der søges hjælp, fordi det ikke er tydeligt for brugeren, hvem der skal kontaktes for at få hjælp</p>	<p>Analysen viser, at det er muligt at udvikle de bagvedliggende systemer, så ungdomskortet kan bestilles og leveres direkte på rejsekort.dk eller i trafikvirksomhedernes apps, ligesom det gælder øvrige billetprodukter. Det vil også gøre det muligt at etablere en fælles kundecenterfunktion, der kan svare på alle spørgsmål ifm. ungdomskortet.</p> <p>Løsningen kan indrettes, så den kan tage hensyn til mere end en hjemadresse (hvis forældrene ikke bor sammen) og mere end ét uddannelsessted (praktik, forlagt undervisning mv.).</p>

Andre mulige forbedringer inden for den afsatte ramme

I dag bliver den afsatte ramme på finansloven til ungdomskort ikke fuldt udnyttet. Det vil derfor være muligt at gennemføre yderligere forbedringer, uden at der fra statslig side skal bevilliges flere penge. Analysen peger på, at bl.a. følgende tiltag kan være relevante at gennemføre:

- En overgangsordning fra nuværende til nyt ungdomskort, så ingen nuværende brugere skal betale mere end i dag.
- I dag er ungdomskortet målrettet elever på gymnasiale uddannelser og studerende på de videregående uddannelser. Det er muligt at udvide dækningen, så bl.a. unge på ikke-gymnasiale erhvervsuddannelser får samme muligheder for et billigt ungdomskort som andre unge.
- I dag skal man købe et ungdomskort for mindst 30 dage, uanset hvor mange dage, man faktisk har brug for kortet. Der kan i forbindelse med et nyt rejsekortsystem laves en fleksibel løsning, så man rejser på rejsekort med rabat – og det automatisk bliver et ungdomskort i løbet af måneden, hvis det kan betale sig for de unge.
- I dag er ungdomskortet dyrere for studerende på videregående uddannelser end for elever på ungdomsuddannelserne – det er muligt at finansiere, så alle uddannelsessøgende betaler den lave takst, uanset uddannelse.

Tidsrammen for implementering af en ny løsning afhænger af en nærmere analyse af IT-systemerne, heraf særligt integrationsmulighederne mellem SU-, CPR- og andre statslige systemer med rejsekortet og trafikvirksomhedernes apps.

Hvorfor er takster og produkter til unge vigtige?

Der er en samfundsmæssig interesse i, at unge kan komme til uddannelse. Transportmuligheder og transporttid har betydning for at unge søger optag på og gennemfører såvel en ungdomsuddannelse som en videregående uddannelse. Det er derfor vigtigt at gode billetprodukter og kollektiv transport kan understøtte uddannelsesmål.

Der gives i dag sociale rabatter til børn og pensionister, der er kundegrupper, som ofte ikke har mange penge. Derimod ydes alene rabat til unge, der rejser med tog vest for Storebælt. Unge er vigtige kunder i den kollektive transport, også på sigt. Det skal derfor være attraktivt at bruge bus, tog og metro til uddannelse og i fritiden.

Transportens betydning for optag og gennemførelse af uddannelse

Der er meget der tyder på at afstand, rejsetid og antallet af skift i den kollektive transport har betydning for, hvilken uddannelse unge vælger, hvor mange unge, der starter på og gennemfører en uddannelse.

Fra undersøgelser vides, at:

- Unge søger i overvejende grad uddannelser nær deres bopæl: 9 ud af 10 gymnasieelever har søgt en uddannelse inden for 20 km af deres bopæl.
- Lange rejseafstande øger risikoen for frafald: For de gymnasiale uddannelser øges risikoen for frafald med 0,5% hvor hver gang rejsen bliver 10 km bliver længere.
- Høje rejseomkostninger og mange skift øger risikoen for frafald, og reducerer søgningen til disse uddannelser.
- Andelen af unge, som søger en uddannelse falder, hvis der er flere skift med offentlig transport mellem bopælen til uddannelsesstedet.

Nationale uddannelsesmålsætninger

Tal fra Børne- og Undervisningsministeriet viser, at næsten 50.000 unge mellem 15 og 24 år hverken er i gang med en uddannelse eller i job. Siden 1990'erne har uddannelsespolitiske målsætninger været med til at sætte en retning for uddannelsespolitikken.

Der er i Folketinget indgået en aftale om, at alle 25-årige skal have gennemført en uddannelse, være i uddannelse eller være i beskæftigelse. Det betyder, at:

- i 2030 skal mindst 90 procent af de 25-årige have gennemført en ungdomsuddannelse.
- i 2030 skal andelen af unge op til 25 år, som ikke har tilknytning til uddannelse eller arbejdsmarkedet, være halveret.
- alle unge under 25 år, der hverken er i gang med eller har fuldført mindst en ungdomsuddannelse, har ret til at få en uddannelsesplan. De skal gennem en opsøgende og opfølgende indsats, hvor de tilbydes vejledning om mulighederne for at øge deres formelle kompetencer på kort og på længere sigt.

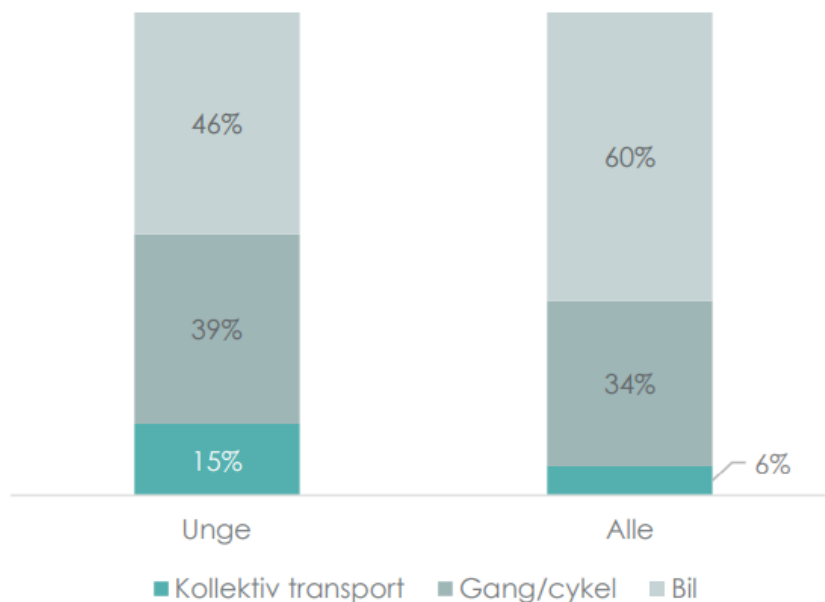
For videregående uddannelser er de nationale målsætningerne bl.a.:

- Mindst 50 pct. af de 30-årige skal have afsluttet en videregående uddannelse.
- Andelen af 30-årige med en videregående uddannelse skal øges i alle landets regioner.

Unge er en vigtig kundegruppe i den kollektive transport

Unge bruger kollektiv transport mere end dobbelt så ofte som befolkningen som helhed, primært fordi de kører mindre i bil. Samtidig kan gode erfaringer med brug af bus og tog i ungdommen forhåbentlig være med til at fastholde interessen for kollektiv transport, når man bliver ældre.

Andel af ture alt efter transportmiddel (2019)



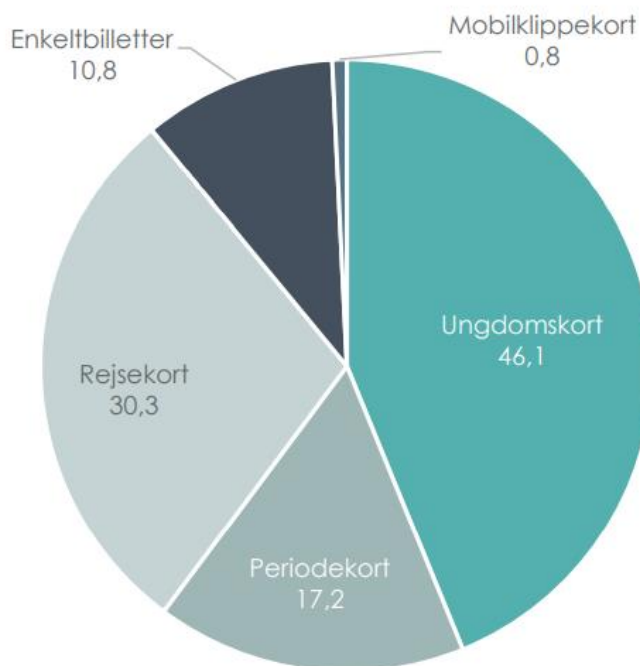
Kilde: Transportvaneundersøgelsen.

Note: Opgjort ekskl. knallert, motorcykel, fly mv. "Unge" er personer mellem 16 og 25 år eller under uddannelse.

Figur 2 Fra Incentive bilag 1, figur 1

Ungdomskortet er det mest brugte billet, hvor samlet 46 pct. af alle rejser for unge sker på ungdomskort, jf. oversigten nedenfor.

Det er til trods for, at det kun ca. hver 8. i målgruppen (unge 16 – 25 år samt ældre uddannelsessøgende), der har et ungdomskort. Ungdomskort er særligt udbredt på ungdomsuddannelserne, jf. data i næste afsnit.



Figur 1 fra bilag 1, figur 2 Mio. rejser foretaget af unge, 2019

Udfordringer med det nuværende ungdomskort

I dag har unge to muligheder for at få rabat i den kollektive transport:

- Elever og studerende på godkendte ungdoms- og videregående uddannelser købe et statsligt støttet ungdomskort
- Alle unge på 16 – 25 år kan få 25 pct. rabat på rejsekort og enkeltbilletter i DSBs og Arrivas tog vest for Storebælt, finansieret via trafikkontrakten med Transportministeriet

Nuværende model for ungdomskort

I dag er der tre forskellige slags ungdomskort:

UU-Kort (kort til Ungdomsuddannelser) koster 395 kr. for 30 dage: Unge der går på en godkendt ungdomsuddannelse, fx gymnasium eller erhvervsfaglige grundforløb uden elevløn, har mulighed for at købe ungdomskortet UU-Kort. Med et UU-kort kan man rejse mellem hjem og skole samt frit i det takstområde, man bor i. UU-kort købes af ca. 45 pct. af alle unge på godkendte ungdomsuddannelser, svarende til 64.000 årskunder.

XU-Kort (Ungdomskort rettet mod øvrige unge) koster 625,50 kr. for 30 dage: Unge mellem 16 og 19 år som ikke går på en godkendt uddannelse (erhvervsuddannelser med elevløn, unge i arbejde eller uden for beskæftigelse) kan købe et ungdomskort, hvor man frit kan rejse i det takstområde man bor i. Pga. prisen skal man have et relativt stort behov for at rejse, før det er en fordel at købe dette ungdomskort. Men hvis man rejser dagligt eksempelvis mellem Nykøbing Falster og Næstved, er et XU-kort billigere end et pendlerkort. Ca. 6.000 unge køber i gennemsnit XU-kort i løbet af et år, svarende til ca. 11. pct. af målgruppen.

VU-Kort (kort til videregående uddannelser) koster 625,50 kr. for 30 dage. Unge på videregående SU-godkendte uddannelser har mulighed for at købe ungdomskortet VU-Kort. Med et VU-kort kan man rejse frit mellem hjem og uddannelse samt i det takstområde man bor i. 32.000 unge bruger VU-kort, svarende til ca. 13 pct. af de studerende på SU-godkendte videregående uddannelser.

Der gælder særlige regler for unge på videregående uddannelser, der har langt til uddannelsen.

<https://www.ungdomskort.dk/priser/>

Indehavere af Ungdomskort kan købe børnebillet med 50 pct. rabat på rejser inden for andre takstområder, ligesom der er rabatmuligheder for rejser mellem takstområder.

Nyere analyser af unge og kollektiv transport

Fynbus gennemførte i perioden 2018 – 20 projektet ”Studerende fra bil til bus”. Blandt konklusioner var, at fire af fem unge vurderer, at bussen er en dyr transportform og 45 pct. af de studerende oplyser, at forældrene har indflydelse på deres transportvalg.

Midttrafik gennemførte i 2021 en større spørgeskemaundersøgelse om unges transportvaner. Om priser og produkter er konklusionen, at de unge ikke finder selve prisen som den største barriere, men mere at de skal betale for 3 måneder ad gangen, hvorfor omkostningen føles høj.

Samtidig har en del ikke brug for kortet hver dag, og derfor føles det som spild at betale for noget man ikke bruger så ofte. De unge er i dag mobilister, hvor de shopper mellem de forskellige tilbud om transport, der passer til dagens behov. De kan køre med andre elever, de kan køre med forældre eller naboer, cykle eller tage bussen. Særligt i 3 g. har de unge meget varierede skoledage og har derfor brug for fleksible transportløsninger, hvor de unge også ofte har erhvervet kørekort. Dette kan være en af flere faktorer, der påvirker andelen af unge, der bruger kollektiv trafik, her over uddannelsesforløbet.

Udover selve prissætningen peger de unge også på, at bestillingen af ungdomskortet er besværlig.

Movia nedsatte foråret 2021 et ungeudvalg med repræsentanter for de unges organisationer, uddannelsesstederne samt fra Movias bestyrelse. Ungeudvalget konkluderede:

- Rabatten til unge skal være tilgængelig på de kanaler, de unge kender – rejsekort og trafikvirksomhedernes app
- Det skal som i dag være muligt at køre mellem hjem og skole for en fast pris hver måned
- Rabatten på rejser i fritiden skal være den samme for alle unge – uanset hvor og hvor langt de rejser
- Rejsekortet skal automatisk blive til et ungdomskort, hvis man rejser nok pendlerrejser mellem hjem og uddannelsessted i løbet af en måned til, at det bedre kan betale sig

Som den af den bagvedliggende analyse indgik også observationer fra uddannelsesinstitutionernes administratives personales oplevelse af unges brug af ungdomskortet:

- Udenlandske studerende har meget svært ved at forstå reglerne for ungdomskortet.
- Det er ofte problemer at kortet minimum skal gælde i 30 dage. Hvis de unge ikke har fået passet perioderne ind, eller hvis uddannelsen forlænges, kan det give problemer, da uddannelsen så vil være afsluttet før perioden på de 30 dage, og det vil ikke være muligt for dem at bestille kortet.
- Konstruktionen med lange uafbrudte perioder betyder, at studerende spekulerer i fravælgelse af ungdomskortet i perioder med begrænset fremmøde - og når de så oplever at skulle betale fuld pris, så bliver fremmøde pludselig udfordret af en daglig afvejning ift. transportomkostningen.

- Ungdomskortet repræsenterer en væsentlig udskrivning for de studerende og derfor noget som mange af dem prøver at optimere og time ift. anskaffelse. Det betyder at vi relativt ofte ser studerende, der bestiller for sent og derfor ikke møder op til semesterstart.

Uddannelses- og Forskningsministeriet fik i 2018 gennemført en Analyse og brugertest af ungdomskort.dk og selvbetjeningsløsningen. Blandt indsigterne var:

- Ungdomskort.dk webside vs. selvbetjening – det bør smelte mere sammen
- Forståelse af grænseflader og instanser. Hvem er hvem, hvem gør hvad? DSB, MOVIA, UFM...
- Tekniske problemer - vi skal tage det alvorligt, selvom det ligger uden for projektet. Kan man kommunikere bedre om det, end man gør i dag?
- Du skal have to forskellige ungdomskort ved praktik og forlagt undervisning.
- Du skal selv melde flytning til ungdomskort, selvom alt andet er automatisk i dag
- Du skal bestille et nyt kort, selvom din flytning ikke påvirker område og pris
- Du skal godkende ét sted og købe et andet

Opdelingen takstområder er forældet

Som nævnt ovenfor, kan man med sit ungdomskort rejse frit i et "takstområde", der stort set svarer til amtsgrænserne fra før kommunalreformen, jf. figuren til på næste side.

Rigsrevisionen kritiserede i 2015 brugervenligheden i billetsystemerne i den kollektive transport, herunder opdelingen i takstområder. Siden da er der gennemført takstreformer for ordinære billetter, der ophæver takstområderne. Men for ungdomskort gælder takstområderne fortsat.

Det gør det ufleksibelt for unge, der skal rejse uden for takstområdet, for de unge som bor tæt på en takstområdegrænse, eller unge, der bor i et takstområde og går i skole i et andet takstområde.

Det indebærer, at de unge skal planlægge deres rejser ud over takstområdet. De kan evt. tjekke ind på rejsekort undervejs, og huske 2 forskellige kort. Når man skal at krydse takstgrænse i tog med ungdomskortet, skal man stå af toget på sidste station i sit ' eget ' takstområde for at tjekke sit ordinære rejsekort ind.

De unge, der bor i samme takstområde som deres uddannelsessted, kan rejse frit indenfor uddannelses-takstområdet. mens de unge der bor i et andet takstområde, skal betale halv voksentakst for rejser i zoner, der ikke er dækket af rejsen mellem hjem og skole.

Eksempel på effekten af takstområdedegrænser på unges fritidsrejser med ungdomskort:

En ung der bor i Karise og går på Erhvervsakademiet Zealand på CAMPUS Køge vil kunne købe et ungdomskort som giver fri rejseret i takstområde Movia Syd samt til strækningen mellem Faxe og CAMPUS Køge. Da skolen ligger i Køge må det forventes, at en stor del af den unges fritidsrejser vil ske i området omkring Køge, men kortet er kun gyldigt til selve Køgezonen.

En ung, der bor i nabobyen St. Heddinge i Movia Hovedstaden, kan derimod rejse uden yderligere betaling i hele hovedstadsområdet.



Figur 3 fra bekendtgørelse om ungdomskort

Når forældre bor hver for sig eller unge har to uddannelsessteder

Mange unge har mere end ét rejsemål, eksempelvis fordi forældrene bor hver for sig, og dette tilgodeser den nuværende ordning ikke. De unge kan kun få ungdomskort til én hjemmeadresse. Dette er selvsagt en problematik for de unge, der bor skiftevis hos forældre, der ikke bor i samme takstområde.

Nogle unge har også forlagt undervisning og praktiksted. Hvis det går på tværs af takstområder, skal de unge igennem endnu en godkendelsesprocedure for at få et ekstra ungdomskort, så der kan rejses til både uddannelse og praktik på ungdomskortet. Uddannelses- og Forskningsministeriets brugertest viste, at 70 pct. af kundehenvendelser for unge på videregående uddannelser handler om praktik.

Salgskanaler for ungdomskortet – ugennemskeligt og kompliceret system

Køb af ungdomskort foregår i to adskilte processer: godkendelse og bestilling/køb, fordi ansvaret er fordelt mellem hhv. Uddannelses- og Forskningsstyrelsen og trafikvirksomhederne:

Først skal den unge indhente en godkendelse til at kunne købe et ungdomskort på ungdomskort.dk. Det kræver i ca. en tredjedel af tilfældene manuel sagsbehandling, hvorfor det kan tage tid.



Figur 4 fra ungdomskort.dk

Herefter kan den unge gå i gang med at bestille/købe sit ungdomskort på mitungdomskort.dk.

Herefter kan ungdomskortet leveres til app, rejsekort eller et fysisk kort. Ventetiden på leverance af ungdomskortet afhænger af billetmediet. Et fysisk kort skal sendes med posten, men ungdomskort på app kan tage indtil 5 dage, før det virker.

Skal den unge bruge en supplerende strækning i forbindelse med praktik, gentages processen. Det samme gælder i tilfælde af skift af uddannelse eller flytning.

Det opdeltede ansvar betyder at brugerne kan have vanskeligt ved at finde ud af, hvor de skal henvende sig med spørgsmål og problemer, og de risikerer at blive sendt rundt mellem flere instanser og de unge risikerer at ringe til det forkerte sted: Uddannelses- og Forskningsstyrelsen, befordringsmedarbejder på uddannelsessted eller trafikvirksomhedernes kundecentre.

Ungdomskort.dk er et digitalt univers, der er væsentligt forskelligt fra det, de unge (og deres forældre) har lært at kende fra eksempelvis det blå rejsekort og trafikvirksomhedernes billetapps, som de unge bruger til deres øvrige rejser. At ungdomsrabatten ikke er til rådighed på de kendte selvbetjeningsløsninger de unge kender og bruger i andre sammenhænge, gør købsprocessen ugennemskuelig for brugerne.

Den tidligere omtalte brugertest af ungdomskort.dk fra efteråret 2018 viste, at der er forvirring om generel information i forhold personlig handling hos brugerne af sitet. Det er forvirrende for den unge at forstå grænseflader, svært at finde frem til hvilke instanser man skal henvende sig til, og svært at forstå hvad man selv aktivt skal gøre, og hvad der bliver gjort automatisk for en.

Manglende fleksibilitet ved ungdomskortet

Ungdomskortet skal købes for mindst 30 dage ad gangen. Det indebærer, at de unge skal forudse deres rejsemønster den kommende måned for at kunne vurdere, om ungdomskortet kan betale sig. Men for mange unge er det lang tid at planlægge frem.

På de videregående uddannelser kan det også ofte variere, hvor ofte, man skal møde op til undervisning, og mange unge veksler mellem cykel og kollektiv transport – eller har adgang til en bil nogle dage. Desuden skal ungdomskortet betales forud, hvilket kan være en udfordring for unge, der ikke har så mange penge.

Fra uddannelsessteder er det blevet oplyst, at der er et særlig udfordring i forbindelse med afslutningen af uddannelser, for man kan kun købe ungdomskort, hvis der er mindst 30 dage tilbage af den planlagte uddannelsestid. Hvis de unge ikke optimerer deres valg af gyldighedsperiode, eller hvis uddannelsen forlænges, har de ikke adgang til ungdomskort de sidste uger af uddannelsen.

Det kan, som tidligere omtalt, føre til, at de studerende spekulerer i fravælgelse af ungdomskortet i perioder med begrænset fremmøde, og når de unge så oplever at skulle betale fuld pris, så bliver fremmøde pludselig udfordret af en daglig afvejning af transportomkostningen.

Unge på ungdomsuddannelser, der ikke er berettiget til UU-kort

Unge der går på en ikke godkendt ungdomsuddannelse kan ikke købe UU-kort. Er de 16 - 19 år, kan de købe et XU-kort, men fra de er fyldt 20 år, er der ikke adgang til rabat. Udfordringen gælder bl.a. erhvervsuddannelserne, hvor der kun er adgang til ungdomskort for unge, der ikke modtager lærlingeløn. Dvs. at der ikke kan fås UU-kort i praktikperioder eller efterfølgende skoleperioder. Det samme gælder uddannelse på folkeskoleniveau på erhvervs- og ungdomsskoler, for visse elever på EGU mv.

På en række uddannelser er der i overenskomster eller i andre regelsæt adgang til forskellige refusions- og tilskudsordninger, ligesom elever i lønnet praktik vil kunne få transportfradrag. Men disse løsninger er ofre komplicerede at bruge, og er ikke nødvendigvis lige så fordelagtige som ungdomskortet.

Forskellige priser for ungdomskort til ungdomsuddannelser og videregående uddannelser

Som beskrevet ovenfor, koster et ungdomskort til videregående uddannelser 230 kr mere månedligt – eller knap 60 pct. – end et ungdomskort til ungdomsuddannelser. For videregående uddannelser svarer udgiften til ca. 10 pct af SUnen, før skat. Det er derfor en ikke ubetydelig udgift, og det fremgår ikke klart, hvorfor prisen er højere for videregående uddannelser end for ungdomsuddannelser.

Overgang fra barn til ung – kun rabat på ungdomskort

Fra man er 12-15 år gammel, får man 50 pct. rabat, når man tager bus, tog eller metro. Unge over 16 år, der ikke har et ungdomskort, rejser i stedet på voksenpris i den kollektive transport. Dette betyder en prisstigning på 100 pct. Dette prishop kan virke voldsomt, og kan være en barriere for at de unge bruger kollektiv transport. Den eneste måde at få rabat på er at med ungdomskort.

Det er kun hver 8. unge, der har ungdomskort. Enten fordi den unge ikke er under uddannelse, fordi ungdomskortet ikke er relevant, fordi de bor tæt på deres skole/uddannelsessted, hvorfor de cykler eller går i skole, kører i bil, ikke rejser så meget, eller fordi deres rejsemønstre ikke kan dækkes af ungdomskortet.

To modeller for nyt ungdomskort

På baggrund af de udfordringer, der er beskrevet i det foregående afsnit, har trafikvirksomhederne med udgangspunkt i tre principløsninger med række varianter udvalgt to modeller for et forbedret ungdomskort til nærmere bearbejdning.

Udgangspunktet for arbejdet har været, at løsningen er provenuneutral – dvs. at der ikke fra statslig side skal anvendes flere penge, end der bruges på det eksisterende ungdomskort.

Fælles for modellerne: enkel bestilling i rejsekort og trafikselskabernes apps kan være klar i 2025

Det er helt afgørende, at ungdomskortet bliver enklere og mere brugervenligt, end det er i dag. Derfor er der taget udgangspunkt i, at kortet bestilles og leveres i de kanaler, de unge og deres forældre kender i forvejen: rejsekortet og trafikselskabernes billetapps.

Det indebærer, at det nuværende bestillings- og købsflow erstattes af en model, hvor det bagvedliggende IT-system automatisk ved opslag i relevante registre kan fastslå, om den unge er berettiget til ungdomskort og for hvilken rejserelation. Købet kan derfor ske i én samlet proces, hvor den unge kun skal ind et sted, og ungdomskortet kan udstedes på rejsekort eller trafikselskabernes apps uden unødige forsinkelse. Det vil også betyde, at der kan etableres en fælles kundeservice, der kan svare på alle spørgsmål og reducere den administrative belastning, ikke mindst på uddannelsesstederne.

Løsningen kan udarbejdes, så den kan håndtere to hjemadresser og to adresser på uddannelse/praktik, så unge hvis forældre bor hver for sig og unge med praktikophold og forlagt undervisning fortsat kan anvende ungdomskort. Ændringer som følge af flytning, uddannelseskift mv. kan automatisk slå igennem i form af ændret gyldighedsområde for ungdomskortet, uden fornyet ansøgning.

Dette vil i sig selv mindske barriererne for, at unge bruger kollektiv transport til skole og uddannelse. Særligt for ressourcetsvage unge og for unge med bogligt svag baggrund er det af stor betydning, at IT-systemer og administration ikke udgør barrierer for at passe sin uddannelse. Da ungdomskortet er mest relevant for unge, der har langt til skole og uddannelse, vil fordelene være størst for unge uden for de største byer.

Udgiften for til den tekniske implementering i rejsekortsystemet er opgjort til knap 6 mio. kr. Udgiften til implementering i trafikvirksomhedernes apps er ikke opgjort. Det vil også afhænge af, hvilke ændringer der er nødvendige for at Rejsekort & Rejseplan A/S systemer kan understøtte dette – og antallet af apps, der skal have funktionaliteten. Hertil kommer udgifter til at ændre det statslige SU-systemet m.v., så det kan understøtte direkte bestilling i trafikvirksomhedernes systemer.

Løsningen kan også gennemføres i flere etaper, så der startes med en at skabe større brugervenlighed i trafikvirksomhedernes systemer, og det så kobles til direkte visitation, når de statslige systemer er klar til at understøtte dette.

På denne baggrund vurderes, at det vil være realistisk at stille efter, at en ny ungdomskortløsning tages i brug ved skoleårets start medio 2025. Dette vil også give tid til politisk stillingtagen og en mere præcis kravsspecifikation og vurdering af de samlede IT-omkostninger.

Model A: tæt på den nuværende model, trafikelskabsområder erstatter takstområder



Figur 5 fra Trafikstyrelsen "Den kollektive trafik i Danmark", 2015

I model A er priser og regler for ungdomskort som i dag. Men i stedet for, at man kan rejse frit i et takstområde, udvides gyldigheden til at dække hele trafikelskabets område, jf. figuren til venstre.

NT, Fynbus og BAT har i dag kun ét takstområde, hvorfor dette ikke vil føre til ændringer.

Det vil indebære, at unge kan rejse frit i hele trafikelskabets område, hvilket vil gøre det mindre vanskeligt for en mange unge.

Men der vil fortsat være udfordringer for unge, der bor tæt ved eller skal krydse en trafikelskabsgrænse. En ung, der bor i Middelfart og går på Fredericia Gymnasium vil have samme udfordringer som i dag. Det samme gælder en universitetsstuderende på Aalborg Universitet, der er bosat Randers.

Herudover vil løsningen betyde, at der er meget stor forskel på, hvilke rejsemuligheder, et ungdomskort giver, alt efter bopæl. En ung i Næstved vil kunne rejse frit i alle 45 kommuner i Movias område, mens en ung i Allinge alene kan rejse frit internt i Bornholms Regionskommune.

Trafikvirksomhederne vurderer derfor, at denne løsning kan være relevant, hvis der ikke kan opnås politisk enighed om en mere gennemgribende reform.

Model B: Ophævelse af takstområderne og rabat på rejsekort til alle unge

En mere vidtgående model vil være at lægge sig tættere på de principper, der gælder for almindelige billetter. Den indebærer:

- Alle unge mellem 16 og 25 år samt ældre uddannelsessøgende får 25 pct. rabat på rejsekort, uanset om de har et ungdomskort eller ej
- Uddannelsessøgende kan tilkøbe ungdomskort på rejsekort eller app, der giver adgang til at rejse frit mellem hjem og uddannelsessted (fastprisområde), svarende til reglerne for et pendlerkort
- Hvis der vælges ungdomskort på rejsekort, kan kortet automatisk afgøre om man er i fastprisområdet og derfor rejser frit, eller er uden for fastprisområdet, hvor man får 25 pct rabat. Løsningen svarer til det eksisterende rejsekort pendler kombi-produkt

Løsningen vil dermed gøre det langt enklere at rejse som ung. Der er ikke behov for at holde styr på takstområder og zoner, og forskellige billettyper. Der kan rejses i hele landet med 25 pct. rabat på rejsekortet – og hertil frit i fastprisområdet mellem hjem og uddannelsessted, hvis man har tilkøbt ungdomskort.

Det indebærer også en indfasning, så børn rejser med 50 pct rabat, unge fra 16 – 25 år rejser med 25 pct. rabat på rejsekort, og der betales fuld voksenpris fra det 26. år. Uddannelsessøgende over 25 år vil dog fortsat kunne få både ungdomskort og ungdomsrabat på rejsekort.

Trafikvirksomhederne anbefaler derfor, at der arbejdes videre med udgangspunkt i model B.

Økonomi og kundekonsekvenser i model A og B

Prisen for unge er uændret i model A og B i forhold til UU og VU-kort i dag. XU-kortet udfases, til gengæld får alle unge 25 pct. rabat på rejsekort.

Hvis der tages udgangspunkt i den nuværende statslige kompensation til trafikselskaberne for ungdomskortet (2019-tal), vil løsningen give en mindre årlig meromkostning for trafikvirksomhederne under et på 45 mio. kr. i model A og 72 mio. kr. i model B. Denne meromkostning vil kunne dækkes ved at generelt at hæve taksterne med ca. en procent for alle rejsende i den kollektive transport.

Model A vil indebære, at brugere af ungdomskort, der skal passere en takstgrænse (men ikke en trafikselskabsgrænse) får billigere rejsemuligheder end i dag. Till gengæld betyder udfasningen af XU-kortet, at unge på ikke godkendte ungdomsuddannelser, kommer til at betale mere end i dag.

Model B vil indebære, at alle unge får adgang til 25 pct. rabat på rejsekort i hele landet. Langt de fleste unge vil derfor kunne rejse billigere end i dag.

Dette finansieres ved, at brugere af ungdomskort ikke kan rejse gratis i hele deres takstområde, men alene mellem hjem og uddannelsessted. For øvrige rejser (fritidsrejser) gives 25 pct. rabat, som øvrige unge.

Det vil især påvirke unge med ungdomskort, der rejser ofte og langt i fritiden. Eksempelvis vil en studerende, bosat i Helsingør, der går på sygeplejerskeuddannelsen i Hillerød og har fritidsjob på Frederiksberg, i modsætning til i dag skulle betale for rejsen syd for Humlebæk.

Det vil mest påvirke unge i områder med god kollektiv trafikbetjening, for det er svært at bruge bus og tog til fritidsrejser, hvis der kun er et begrænset tilbud. Hvis der eksempelvis alene er busbetjening i skoletiden, er gevinsten ved gratis fritidsrejser begrænsede.

Herudover indebærer udfasningen af XU-kort, at brugerne af disse kort i stedet skal rejse på rejsekort med 25 pct. rabat. Hvis man rejser langt og/eller ofte i eget takstområde, kan det indebære en prisstigning i forhold til i dag. Endelig kan brugere af ungdomskort i dag rejse til halv pris uden for eget takstområde. Fremover vil rabatten være 25 pct.

Muligheder for yderligere forbedringer for de unge inden for den afsatte økonomiske ramme

På finansloven var der i 2021 var der afsat 588 mio. kr. og der blev anvendt ca. 365 mio. kr. til kompensation for ungdomsrabat. Det indebærer, at der var ca. 220 mio. kr., der var afsat, men ikke anvendt. For 2020 var der ikke anvendte midler for 133 mio. kr og i 2019 for 157 mio. kr. Omfanget af ikke-anvendte midler i de kommende år vil være afhængige af rejsemønstrene efter COVID-19. Beregningerne i dette notat tager udgangspunkt i bevillinger og rejsemønstre for 2019.

Hvis der er politisk ønske om det, vil disse midler kunne anvendes til yderligere forbedringer for unge.

Trafikvirksomhederne har umiddelbart kunne identificere nedenstående initiativer, der kan indgå i de politiske overvejelser. Beregningerne er opgjort med nogen usikkerhed, der henvises til gennemgangen i bilag 1.

Initiativ	Anslået omkostning
<p>Overgangsordning i model B: Brugere af ungdomskort får i model B 25 pct. rabat på rejser i stedet for at kunne rejse gratis i hjemtakstområdet.</p> <p>Der kan laves en overgangsordning, så unge, der har et ungdomskort efter den gamle løsning, kan fortsætte på denne ordning, inden deres uddannelse er afsluttet (for brugere af XU-kort til de fylder 20 år), så ingen nuværende brugere stilles ringere.</p>	<p>31 mio. kr årligt det første år, faldende til 0 fuldt indfaset</p>
<p>Alle erhvervsskoleelever får adgang til ungdomskort: I dag er ungdomskortet målrettet elever på gymnasiale uddannelser (STX, HTX, HHX) og studerende på de videregående uddannelser.</p> <p>Det er muligt at udvide dækningen, så øvrige uddannelsessøgende får samme muligheder for et billigt ungdomskort som andre unge. Det vil gælde unge på ikke gymnasiale uddannelser på erhvervsskoler, STU m.fl.</p>	<p>41 mio. kr årligt</p>
<p>Fleksibelt ungdomskort: I dag skal man købe et ungdomskort for mindst 30 dage, uanset hvor mange dage, man faktisk har brug for kortet. Der kan laves en fleksibel løsning, så man rejser på rejsekort med 25 pct. rabat – og rejsekortet automatisk bliver et ungdomskort i løbet af måneden, hvis det kan betale sig for den unge. Det kan også indrettes, så den kan anvendes af unge, der har mindre end 30 dage tilbage af deres uddannelse.</p> <p>Det kræver dog, at der er indført en ny forbedret rejsekortløsning, der tidligst forventes klar i 2024. I den mellemliggende tid kan der gennemføres lokale forsøg for at sikre, at modellen er attraktiv og forståelig for de unge.</p>	<p>7 mio. kr årligt for en fuld løsning fra 2025</p> <p>Evt. forudgående forsøg maks. 1 mio. kr årligt</p>
<p>Undgå prisstigninger for øvrige kundegrupper: Såvel model A som B vil medføre marginale prisændringer for øvrige kundegrupper. Hvis en sådan ændring ikke er ønskeligt, kan compensationen i stedet øges inden for den afsatte ramme.</p>	<p>72 mio. kr. årligt første år, faldende de efterfølgende år</p>

Initiativ	Anslået omkostning
<p>Sænke ungdomskortprisen for videregående uddannelser: Unge på videregående uddannelser betaler 230 kr mere om måneden eller 60 pct. mere end unge på ungdomsuddannelser for ungdomskort.</p> <p>Det er muligt at sænke prisen for ungdomskort for unge på videregående uddannelser til samme niveau som for ungdomsuddannelser.</p>	54 mio. kr årligt
<p>Finansiere IT- og systemudvikling: Ungdomsrabat på rejsekort kan indføres middelbart. Men en mere effektiv og brugervenlig model for ungdomskort kræver IT-udvikling såvel i de statslige systemer som i rejsekort og trafikvirksomhedernes apps.</p> <p>I det omfang det ikke kan finansieres inden for de selskabernes og ministeriernes udviklingsbudgetter, vil det kunne finansieres af den afsatte ramme.</p>	Ikke opgjort.
<p>Reducere egenbetalingen for ungdomskort:</p> <p>Endelig kan det man vælge at reducere egenbetalingen for ungdomskort generelt, så det bliver billige for unge af benytte ordningen.</p>	51 mio. kr. årligt

Anvendte kilder og henvisninger

1. Incentive: "Landsdækkende reform af rabatordninger for unge i den kollektive trafik", 2022
2. Rejsekort og Rejseplan A/S: "Foranalyse på løsninger til ny ungerabat", 2022
3. Rapport fra Movias ungeudvalg, 2021
4. Jysk Analyse for Midttrafik "Undersøgelse af unges valg af transport", 2021
5. Fynbus: "Studerende fra bil til bus", 2020
6. Kommissorium for fælles arbejde om ny ungdomsrabat, august 2021
7. UX Mentor for Uddannelses- og Forskningsministeriet "Analyse og brugertest af ungdomskort.dk og selvbetjeningsløsningen", 2018
8. Rigsrevisionen: "Beretning til Statsrevisorerne om harmonisering af taksterne i den kollektive trafik", 2015

Øvrige kilder

- Danmarks Statistik
- Salgsdata om ungdomskortkunders bopælskommune fra Trafikstyrelsen
- Rejsehjemmelundersøgelsen 2012-20
- DOT Segmenteringsstudie 2021-22