

# Rapport fra Movias ungeudvalg om rabatter og priser for unge i den kollektive transport



## Indhold

1. Sammenfatning af anbefalinger.....	3
2. Baggrund.....	4
3. Ungeudvalgets sammensætning.....	4
4. Udvalgets arbejde.....	5
5. Rabatter og produkter til unge i dag.....	6
5.1. Overgang fra barn til ung.....	6
5.2. Ungdomskortordningen.....	6
5.3. Unge, der ikke rejser så meget med kollektiv transport.....	8
5.4. Unge, hvis rejsemønstre ikke kan dækkes af ungdomskort.....	8
5.5. Salgskanaler for salg af ungdomskort.....	9
5.6. Fordele og ulemper ved billetprodukter.....	9
6. Ungeudvalgets overvejelser om priser.....	10
6.1. Pendlerrejser og uddannelse.....	10
6.2. Afgrænsning af pendlerrejser til uddannelse.....	11
6.3. Prissætning rabat på pendlerrejser til uddannelse.....	11
6.4. Fritidsrejser – adgang.....	12
6.5. Fritidsrejser – prissætning.....	13
7. Overvejelser om produkter og fleksibilitet.....	13
7.1. Fælles eller målrettede produkter?.....	13
7.2. App eller fysisk kort?.....	13
7.3. Skal pendlerrabatten være for en måned eller mere fleksibelt?.....	14
8. Løsningsforslag og beregningseksempler.....	14
Bilag 1. Mulige modeller for rabat til unge.....	16
Bilag 2. Øvrige overvejelser om unge i kollektiv transport.....	17
Bilag 3. 6 prototyper for ungerabat.....	18
Bilag 4. Input fra ungeudvalgets bagland.....	20
Bilag 5. Input fra kommunale ungeråd.....	22
Bilag 6. Statens tilskud til trafikvirksomhederne i forbindelse med ungdomskort.....	25

# 1. Sammenfatning af anbefalinger

Movia har i marts 2021 inviteret repræsentanter for ungeorganisationer og uddannelsessteder i DOTs område til sammen med tre medlemmer af Movias bestyrelse til at deltage i et ungeudvalg om rabatter, produkter og priser i den kollektive transport. Ungeudvalget har fået til opgave at drøfte udfordringer og løsningsforslag for de nuværende priser og rabatter for unge i den kollektive transport.

Det er udvalgets sammenfattende vurdering, at den nuværende model med ungdomskort ikke er tidssvarende. Den bygger på en gammel teknologi, har en opdeling i takstområder, som er ugenomskejlige og ulogisk for brugerne, og har et univers, der er adskilt fra det blå rejsekort og trafikskaberens billetapps, som de unge bruger til deres øvrige rejser samt en ufleksibel gyldighedsperiode.

Ungeudvalget skal derfor opfordre de involverede ministerier i samarbejde med repræsentanter for de unge, uddannelsesstederne og trafikskaberne at udarbejde en enklere og mere tidssvarende løsning. En enklere og mere tidssvarende løsning bør have som mål, at unge får nemmere ved at bruge kollektiv transport i forbindelse med deres skolegang og uddannelse, og samtidig skal en ny løsning være med til at de unge bruger klimavenlig kollektiv transport i stedet for at skifte til at køre selv i bil.

Ungeudvalgets undersøgelser viser, at det er muligt at gennemføre en omlægning inden for de nuværende økonomiske rammer. Men det kan med fordel overvejes at øge rabatten til de unge, bl.a. for at tilgodese unge, der ikke er i uddannelse, og som i dag ikke har adgang til rabat i den kollektive transport, fra de fylder 16 år. Prisen for et ungdomskort på en videregående uddannelse svarer til 10 pct. af den studerendes SU, og det kan tale for at øge rabatten.

Ungeudvalget finder også, at det er vigtigt, at ungdomsrabatterne skal være til rådighed på de produkter, de unge kender og bruger i andre sammenhænge, nemlig både det blå rejsekort og trafikskaberens billetapps, og således at man kan bruge de kendte selvbetjeningsløsninger.

Meget undervisning foregår i dag fleksibelt, og det kan være svært at forudse, hvor tit man skal rejse til skole den kommende måned. Derfor peger ungeudvalget på, at der bør udvikles et fleksibelt produkt på rejsekort med et prisloft, så rejsekortet automatisk bliver et ungdomskort med fast pris, hvis man har rejst nok rejser i løbet af en måned til, at det er en fordel for den unge. En anden mulighed er, at der kan købes ungdomskort for en kortere periode end en måned.

Ungeudvalget peger på, at der som i dag bør være en høj rabat for rejser mellem hjem og uddannelse – også for unge med flere rejsemål, fordi forældrene bor hver for sig, eller de har forlagt undervisning og praktikforløb. Samtidig bør rabatten indrettes, så prisen mellem hjem og uddannelse som i dag er uafhængig af, hvor langt man bor fra sit uddannelsessted.

Herudover skal der være en fast rabatprocent på for elever og studerendes fritidsrejser på rejsekort og evt. i apps, uanset de gældende takstområder, der er fastlagt ud fra gamle amtsgrænser. Rabatten skal også gælde uddannelser, der ikke er SU-berettigede. Alternativt kan det være muligt frit at vælge og betale for at antal zoner, hvor man så kan rejse frit.

Hvis budgettet kan udvides, finder Ungeudvalget, at det vil være en fordel, at ungerabatten udvides til at gælde alle unges fritidsrejser.

Der er indkommet en generel mindretalsudtalelse fra Mathias Jæger fra Studenterforum UC: "Studenterforum UC bakker op om de samlede anbefalinger. Studenterforum UC opfordrer til, at der tilføres

flere midler til ungerabatterne, således at unge ikke stilles økonomisk dårligere med en ny ungerabatstruktur.”

## 2. Baggrund

DSB, Metroselskabet og Movia, der arbejder sammen i DOT – Din Offentlige Transport – har besluttet en nærmere analyse af rabatter og produkter til unge og studerende med henblik på at finde mere enkle og tidssvarende løsninger.

Da rabatter til unge overvejende gives via det statslige ungdomskort, kræver en reform et samspil mellem alle trafikvirksomheder i Danmark, og at der kan opnås opbakning fra Folketinget.

Movias bestyrelse besluttede i november 2020 at nedsætte et opgaveudvalg om ungdomsrabatter i den kollektive transport. Udvalget blev nedsat med inspiration fra Region Hovedstadens opgaveudvalg, kommunernes §17, stk. 4. udvalg og Movias Borgerpanel og afholdt første møde i marts 2021.

Målet med ungeudvalget er at understøtte arbejdet med at udvikle en ny ungdomsrabat, der kan give unge let adgang til den kollektive transport, øge deres kendskab til muligheden for rabat som ung, og på den måde medvirke til at introducere og fastholde gruppen i den kollektive transport. En generel ungdomsrabat på rejsekort til alle unge, der er fyldt 16 år, vil desuden imødegå den fordobling af prisen, som de unge oplever i dag, når de ikke længere kan køre på børnebillet.

Der gives i dag ca. 300 mio. kr. i statstilskud til ungdomskort i DOTs område. Udgangspunktet for arbejdet er at sikre, at der opnås størst mulig værdi af dette beløb, til gavn for de unge og den kollektive transport. Samtidig er udgangspunktet, at løsningerne kan implementeres inden for det nuværende offentlige tilskud til unges transport.

Udvalget er rådgivende i forhold til forslag til rabatter og løsninger. Udvalget mødtes 4 gange i foråret 2021 og afrapporterede til Movias bestyrelse i juni 2021.

Udvalget sammensættes af medlemmer fra unge fra ungeorganisationer, fra ungdomsuddannelser (de nationale organisationer samt lokale rektorer), samt Movias bestyrelse. Formanden for udvalget er udpeget af Movias bestyrelse.

## 3. Ungeudvalgets sammensætning

Ungeudvalget består af følgende personer. Ungemedlemmerne og repræsentanterne fra ungdomsuddannelserne er udpeget af deres respektive organisationer.

Medlemmerne er:

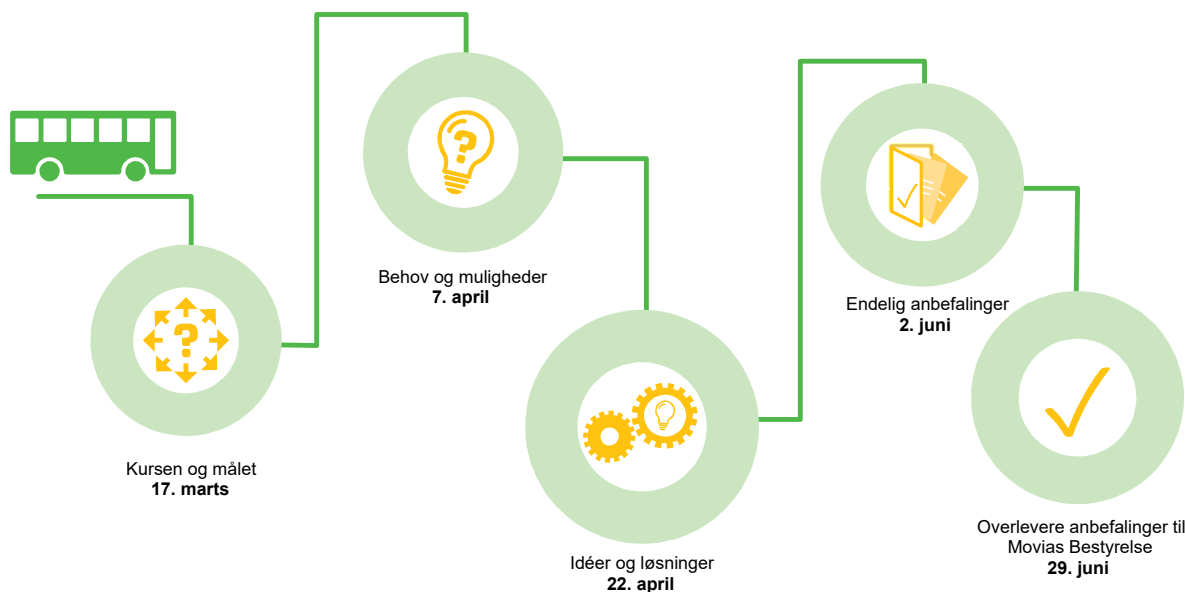
### Ungeorganisationerne

Danske Gymnasieelevers Sammenslutning	Jeppe Øberg	Hovedbestyrelsesmedlem i DGS
Danske Studerendes Fællesråd	Sif Stokholm	Forperson i Studenterrådet ved RUC
Danske Studerendes Fællesråd	Christian Rømer	Næstformand i Polyteknisk Forening

Erhvervsskolernes Elev Organisation	Benjamin Krause	HTX-koordinator i EEOs HTX-udvalg
Landssammenslutningen af Handelsskoleelever	Anton Ebsen	Bestyrelsesmedlem og Elevrådsansvarlig
Modstrøm	Helene Kristensen (møde 1-2)	Medlem af Modstrøms ungeråd
Modstrøm	Levi Ferslev (møde 3-4)	Medlem af Modstrøms ungeråd
Studenterforum UC	Mathias Jæger	Næstforperson Studenterforum UC
<b>Uddannelsesorganisationerne</b>		
Danske Erhvervsakademier	Helle Juhl Tegner	AC-medarbejder, Erhvervsakademi Zealand
Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier	Anne Wieth-Knudsen	Chefkonsulent, Danske Erhvervsskoler og -Gymnasier
Danske Gymnasier	Claus Niller	Rektor, Roskilde Katedralskole
FGU Danmark	Jørgen Ravnsbæk Andersen	Direktør, FGU Nordvestsjælland
<b>Movias bestyrelse</b>		
Movias bestyrelse	Henrik Hvidesten, formand	Borgmester i Ringsted kommune
Movias bestyrelse	Mikael Smed	Borgmester i Vordingborg kommune
Movias bestyrelse	Christoffer Buster Reinhardt	Regionrådsmedlem i Region Hovedstaden

## 4. Udvalgets arbejde

Udvalget mødtes 4 gange i første halvår 2021, efter denne plan.



Møderne blev faciliteret af konsulenthuset FLOK og blev sekretariatsbetjent af Movia. Udvalget havde

adgang til baggrundsviden og fakta om unges transport og ungerabatterne på <https://www.moviatrafik.dk/om-os/ungeudvalg/hvad-er-ungeudvalget>.

Ungeudvalget opgave var at komme med anbefalinger til, hvordan ungerabatterne skal udformes, så de opfylder de unges behov for rejser til uddannelse og i fritiden. Udvalget arbejdede ud fra præmissen, at der skal findes en løsning, uden at der skal gives mere offentlig støtte til ungerabatterne end i dag.

Udvalget blev introduceret til opgaven samt den kollektive transports opgaver og mål og organisering. Der er, jf. figuren til højre, mange aktører involveret i at fastlægge ungdomsrabatterne på landsplan, og ungeudvalgets opgave er at pege på u hensigtsmæssigheder i den nuværende ungerabatter, komme med forslag til mulige løsninger og inspirere beslutningstagerne til at se på mulighederne for at gøre ungdomsrabatterne bedre for de unge.

På denne baggrund drøftede ungeudvalget afvejning af dilemmaerne i fremtidens ungerabatter. Udvalget designes de første bud på hvordan ungerabatterne kan udformes med udgangspunkt i fire unges transportbehov. Resultatet var 6 modeller (prototyper) på ungerabatter.

Undervejs har udvalget set konsekvensberegninger for forskellige løsninger af ungerabat, som konsulentfirmaet Incentive har udarbejdet.



På den baggrund er udarbejdet de analyser og anbefalinger, der fremgår af denne rapport.

## 5. Rabatter og produkter til unge i dag

### 5.1. Overgang fra barn til ung

Børn og unge betaler i dag 50 pct. af den pris, som voksne betaler i den kollektive trafik. Når de unge bliver 16 år fordobles prisen, så de unge betaler fuld voksenpris. De unge under 16 år, som har langt til skole, har som oftest et kommunalt betalt skolekort til rejser mellem skole og hjem i henhold til folkeskolelovens § 26.

### 5.2. Ungdomskortordningen

Staten finansierer i dag, at trafikvirksomhederne giver rabat til unge via ungdomskortet. Ungdomskortordningen går i sin grundsubstans mere end 20 år tilbage og bygger på den teknologi, der var til rådighed på daværende tidspunkt, med fysiske kort.

Rabatten i ungdomskortordningen bygger desuden på en opdeling, jf. de tidligere amtsgrænser. På

Sjælland er det hhv. Vestsjælland Amt, Storstrøms Amt og hovedstadsområdet (HUR), jf. kortet nedenfor. Unge, der i år starter på en ungdomsuddannelse, var 2 år gamle, da amterne blev nedlagt.

Hovedparten af de unge starter en ungdomsuddannelse, når de har afsluttet folkeskolen. Afhængig af afstand mellem skole og uddannelsessted har de unge mulighed for at købe et ungdomskort til en ungdomsuddannelse (UU-kort) som giver fri rejseret mellem hjem og skole/uddannelse samt til alle rejser i fritiden i det takstområde, de bor i. UU-kortet gives også til voksne på ungdomsuddannelser.

UU-kortet, koster 382 kr. pr. 30 dage og er således kun relevant for unge som har et rejsebehov over et vist niveau. En ung med en rejseafstand på 2 zoner mellem skole og hjem og som ofte cykler, skal foretage 12 returrejser pr. måned, for at ungdomskort er billigere end rejsekort. For en ung med en rejseafstand på 3 zoner er det en fordel at have et ungdomskort, hvis man har 9 returrejser pr. måned.

De unge, som ikke går videre med en ungdomsuddannelse, kan frem til de fylder 20 år også købe et ungdomskort (XU-kort) med fri rejseret inden for det takstområde de bor i. Et XU-kort koster 666 kr. pr. 30 dage og er således kun relevant for unge som har et rejsebehov over et vist niveau.



Målgruppe	Navn på ungdomskort	Pris for 30 dage
Unge under ungdomsuddannelse	UU-kort	382 kr
Unge under videregående uddannelse	VU-kort	666 kr
Alle unge under 20 år	XU-kort	666 kr

Unge som går på en videregående uddannelse kan ligeledes købe ungdomskort (VU-kort) med samme gyldighed som UU-kort og XU-kort og en pris på 666 kr. pr. 30 dage.

For rejser foretaget uden for hjemtakstområde, men inden for DOTs område, kan den unge købe billetter til halv pris. Det gælder både som enkeltbillet og som rejsekort.

Der er således rabatordninger til en stor del af de unge, men der er også en stor del, som ikke har adgang til rabat. Enten fordi de ikke rejser så meget, eller fordi deres rejsemønster ikke kan dækkes af ungdomskort. Det anslås, at 30–35 pct. af de 15 til 19-årige har et ungdomskort (UU-kort eller XU-kort), mens 10–15 pct. af de 20 til 25-årige har et ungdomskort (VU-kort).

### 5.3. Unge, der ikke rejser så meget med kollektiv transport

En del unge på ungdomsuddannelser bor tæt på deres skole/uddannelsessted, hvorfor de cykler, eller går til skole. Nogle har også adgang til bil. Men udover transport til/fra skole, har mange af dem et fritidsliv som gør at de skal rejse længere, hvilket kan foregå med kollektiv transport. Fordi de ikke skal bruge bus og tog til rejser mellem hjem og skole har de ofte ikke et ungdomskort.

Unge over 16 år, der ikke har et ungdomskort, rejser i stedet på voksenpris i den kollektive transport. Så medmindre det samlede månedlige rejsebehov overstiger ca. 382 kr. pr. måned, så et ungdomskort kan betale sig, har de ikke adgang til rabat.

---

#### Unge uden ungdomskort med få korte fritidsrejser om måneden

#### Prisændring

Ung, der

Prisstigning på 100 pct. fra 15 til 16 år:

- Er mellemløbet (ca. 15 rejser pr. måned)
- Primært rejser korte ture – fx 2 zoner
- Går på en ungdomsuddannelse

Fra 8 kr. pr. tur til 16 kr. pr. tur (rejsekort – ungdomskort kan ikke betale sig)

### 5.4. Unge, hvis rejsemønster ikke kan dækkes af ungdomskort

Unge, som bor i ét takstområde, men som går i skole i et andet takstområde, kan få et ungdomskort som giver fri rejseret i det takstområde de bor, i og derudover til strækningen mellem skole og hjem.

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 Syd samt til strækningen mellem Faxe og CAMPUS Køge. Da skolen ligger i Køge må det forventes, at en stor del af den unges fritids rejser til venner vil være i området omkring Køge, men kortet er kun gyldig til selve Køgezone.

Herudover er der udfordringer for de unge, som har skiftende skole/uddannelsessteder, f.eks. praktikophold, hvis der er tale om flere takstområder.

---

#### Ung med 1-2 lange fritidsrejser om måneden

#### Prisændring

6) Ung, der

- Er lavfrekvent (ca. 5 rejser pr. måned)
- Primært rejser lange ture – fx 13 zoner
- Går på ungdomsuddannelse i andet takstområde end sin bopæl.

Prisstigning på 100 pct. fra 15 til 16 år.

Fra 217 kr. pr. måned (rejsekort) til 434 kr. pr. måned (Rejsekort voksen)



## 5.5. Salgskanaler for salg af ungdomskort

Ungdomskort udstedes i dag via forskellige platforme. I DOT udstedes ungdomskort på et plastikkort eller på en app. I det øvrige Danmark er der trafikselskaber, som er overgået – eller er i gang med at overgå – til at udstede ungdomskort på det grønne rejsekort, som er et pendlerrejsekort.

Ungdomskort udstedes for minimum 1 måned. Den unge skal derfor kende sit rejsemønster den kommende måned for at kunne vurdere, om ungdomskort kan betale sig. Desuden skal ungdomskortet betales forud, hvilket kan være en udfordring for unge, der ikke har så mange penge.

Movia vurderer, at den nuværende løsning er dyr og ufleksibel. Løsningen på et almindeligt plastikkort kræver, at beslutningen om et ungdomskort sker så betids, at man kan få tilsendt et ungdomskort med posten. Ungdomskortappen er utidssvarende og kan ikke længere supporteres – og har ingen sammenhæng til de apps, som trafikselskaberne sælger deres billetter i øvrigt (DOT-app).

Løsningen på et grønt rejsekort pendlerkort (se billede til højre) er bedre. Men den er stadig ufleksibel, ikke mindst hvis man skal rejse uden for takstområde. I dette tilfælde skal man stå af toget på sidste station i sit 'eget' takstområde for at tjekke sit ordinære rejsekort ind på de særlige standere, der kan håndtere omstilling til rabat. Det vil i praksis ofte betyde, at man må vente på næste tog, før man kan rejse videre.



Ungdomskort bestilles på en særskilt hjemmeside, ungdomskort.dk, i et digitalt univers, der er væsentligt forskelligt fra det, de unge (og deres forældre) allerede har lært at kende: rejsekort og trafikvirksomhedernes apps.

## 5.6. Fordele og ulemper ved billetprodukter

Ungeudvalget har fået gennemgået Movias vurdering af fordele og ulemper til forskellige mulige produkter til at give rabat til unge:

### 1. Ungerabat på Ungdomskort, plast

#### Fordele

- En forudsigelig pris – hvis man kun rejser i egen takstområde
- Ingen tjek ind/tjek ud
- Der er et kendt produkt – det vi har i dag

#### Ulemper

- Det er ikke muligt at give rabat til unge uden ungdomskort
- Man skal kende sit rejsemønster god tid i forvejen – så man kan få tilsendt kort
- Man skal planlægge rejser ud over gyldighedsområdet - købe billet, evt. tjekke ind på rejsekort undervejs
- Man skal betale forud – har penge bundet på kortet
- Man skal huske 2 kort - hvis man rejser ud over gyldighedsområdet

## 2. Ungerabat på ungdomskort, App

### Fordele

- En forudsigelig pris – hvis man kun rejser i egen takstområde
- Ingen tjek ind/tjek ud
- Man har alligevel altid mobilen med

### Ulemper

- Det er ikke muligt at give rabat til unge uden ungdomskort
- Man skal planlægge rejser ud over gyldighedsområdet - købe billet, evt. tjekke ind på rejsekort undervejs
- Man skal betale forud – har penge bundet på kortet
- Man kan løbe tør for strøm

## 3. Ungerabat på rejsekort

### Fordele

- Det er et smart kort – tænker for dig i forhold til takstzoner
- Det er fleksibelt – behøver ikke at regne ud hvad der passer bedst
- Man behøver ikke at have så mange penge bundet på kortet – kan tankes op løbende med tank-op aftale
- Det kan også give rabat til unge uden ungdomskort

### Ulemper

- Man kan ikke forudse prisen pr måned - dog mulighed for prisloft-løsning
- Tjek ind/tjek ud hver gang
- Man skal huske kortet
- Kan ikke fås som app

# 6. Ungeudvalgets overvejelser om priser

Ungeudvalget har drøftet en række aspekter af, hvordan rabatten kan gives til unge under uddannelse.

En drøftelse har handlet om pendlerrejser, dvs. de daglige rejser i samme relation mellem hjem og uddannelsessted og for ikke-studerende mellem hjem og arbejde. Herudover er der overvejelser om fritidsrejser, der er øvrige rejser både i lokalområdet og længere væk.

## 6.1. Pendlerrejser og uddannelse

I dag giver ungdomskortet adgang til at rejse gratis mellem hjem og uddannelsessted (UU-kort og VU-kort) samt for en afgrænset aldersgruppe også mellem hjem og arbejde (XU-kort). Rabatten er højere for UU-kort end for de øvrige løsninger.

Ungeudvalget har drøftet tre mulige måder at give rabat på

- A. Høj rabat i en daglig relation skal alene gives til unge under uddannelse mellem hjem og skole/praktiksted – men rabatten skal være den samme, uafhængig af uddannelse

B. Fortsættelse af gældende regler: Rabat gives alene til unge under uddannelse – og højere rabat for ungdomsuddannelser end for videregående uddannelser

C. Alle unge skal have adgang til samme rabat for deres pendlerrejser

Der er en samfundsmæssig interesse i, at unge har mulighed for at komme til skole, uddannelse og praktiksted, uafhængig af, hvor de bor. Samtidig vil unge i fuldtidsjob have en bedre økonomi end unge under uddannelse – og dermed bedre mulighed for at betale fuld pris for deres pendlerrejser.

Ungeudvalget vil derfor anbefale løsning A eller B. Den nuværende forskel i rabatter for ungdomsuddannelser og videregående uddannelser er besluttet politisk – og det må være en politisk afgørelse i Folketinget, om den skal ophæves.

## 6.2. Afgrænsning af pendlerrejser til uddannelse

Det nuværende ungdomskort giver fri rejseret i et takstområde, og vil derfor oftest også dække i situationer, hvor unge skal rejse fra mere end ét hjem og til mere end et uddannelsessted/praktiksted. Men der er udfordringer, hvis der ligger rejsemål uden for takstområde.

I dag kan ungdomskortet rekvireres af alle skolesøgende unge, uanset indtægtsgrundlag.

Ungeudvalget har drøftet følgende principper:

A. Høj rabat skal alene gives mellem 1 hjem og skole

B. Høj rabat skal også gives til praktiksteder og forlagt undervisning

C. Høj rabat skal også gives til 2 hjemadresser, eksempelvis hvis forældre er skilt

D. Rabat skal være afhængig af indtægt

Der bør være mulighed for at komme til både uddannelse og praktiksted, uanset hvor og hvordan man bor. Ungeudvalget mener derfor både princip B og C skal være gældende.

Det er sympatisk at give højere rabat til unge med lav indkomst. Men det gør rabatsystemet væsentligt mere kompliceret, ligesom det kan være svært at opgøre unges indkomst før året er omme. Derfor er der alene set på løsningsforslag, hvor alle unge under uddannelse har samme rettigheder.

## 6.3. Prissætning rabat på pendlerrejser til uddannelse

I dag koster et ungdomskort det samme, uanset hvor langt der er i skole. Derimod er et almindeligt pendlerkort dyrere, jo længere man rejser. Ungeudvalget har drøftet tre muligheder

A. Fast rabatpct ift. generel pendlerpris

B. Højere rabat for lange pendlerrejser (progressiv rabat)

C. Samme pendlerpris uanset rejselængde

De tre løsninger er illustreret på figuren nedenfor.

Pendlerrejsen skal ikke være dyrere, fordi man har langt i skole. Eksempel har elever på erhvervsskoler ofte længere rejseafstande end det almene gymnasium, og unge, der bor langt fra uddannelsessteder skal ikke stilles ringere. Ungeudvalget anbefaler derfor løsning C, hvor der som i dag er samme pris uanset rejse længde.

#### 6.4. Fritidsrejser – adgang

Udover rejser mellem hjem og uddannelse, har unge også et fritidsliv med interesser og fritidsjob, ligesom der også kan være læsegruppemøder og andre uddannelsesrelaterede aktiviteter, det er nødvendigt at rejse til.

I dag kan unge med ungdomskort rejse frit i deres takstområde, og til halv pris uden for takstområdet men inden for DOTs område. Men som nævnt indledningsvist, har 2 af 3 af de 15 til 19-årige og 6 af 7 de 20 til 25-årige ikke ungdomskort – og betaler derfor i dag fuld voksenpris for deres fritidsrejser.

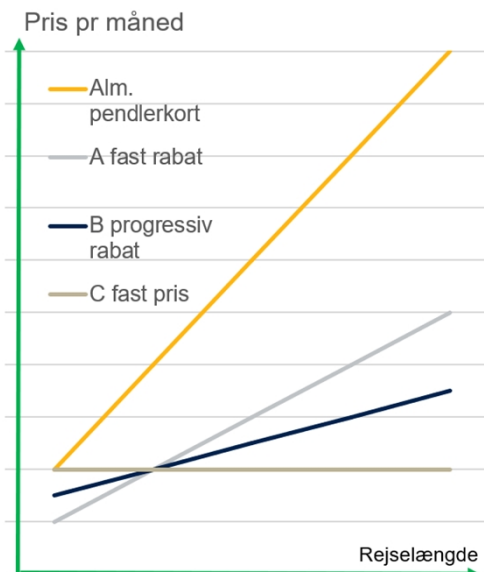
Men hvis de 100 mio. kr i årlig statslig fritidsrejsekompensation skal udstrækkes til flere unge end i dag, bliver der mindre rabat til hver ung. Med andre ord i stedet for gratis fritidsrejser kan man forestille sig, at der bliver rabat på fritidsrejser, ligesom børn og pensionister i dag også får hhv. 50 og 25 pct. rabat på deres rejsekortrejser.

Ungeudvalget har drøftet fire mulige principper for rabat på fritidsrejser.

- A. Kun unge under uddannelse med rabat på pendlerrejser skal have rabat på fritidsrejser (svarende til situationen i dag)
- B. Kun unge under uddannelse skal have rabat på fritidsrejser
- C. Alle unge og alle under uddannelse skal have rabat på fritidsrejser
- D. Ingen rabat på fritidsrejser

Generelt ønsker ungeudvalget fritidsrejserabatten udvidet, så den gælder alle unge under uddannelse (løsning B) – og ikke kun dem, der også har et ungdomskort/får rabatter på deres pendlerrejser til uddannelse. Ordningen skal gælde alle under uddannelse – og ikke kun unge på SU-berettigede uddannelser.

Der er også sympati for, at alle unge får adgang til rabat (løsning C). Det giver et enklere system, og man undgår at skulle godkendes af sin skole for at få rabat på fritidsrejser, og selvom man ikke er under uddannelse, kan man som ung godt have et stramt budget. Men modsat er der også en bekymring for, at rabatten bliver for lav – målet må være at give mindst 25 pct. i rabat til unges fritidsrejser, svarende til den rabat, pensionister får. Som det fremgår af beregningseksemplerne nedenfor, vil der med det nuværende statstilskud alene være mulighed for give 12½ pct. i fritidsrejserabat i løsning



C.

Det skal i den forbindelse afklares, hvad aldersgrænsen for ungerabatten skal være. I beregningerne er der regnet på unge fra 16 til 25 år, mens eksempelvis Dansk Ungdoms Fællesråd definerer, at grænsen for unge går ved 30 år.

## 6.5. Fritidsrejser – prissætning

For unge med ungdomskort er lokale rejser i takstområdet gratis, og der er halv pris for rejser længere væk i DOTs område. Men som nævnt er der ingen rabat til unge uden ungdomskort, og der er også udfordringer for unge, som bor tæt på en takstområdegrænse.

Ungeudvalget har drøftet tre principper:

- A. Rabatten skal være højest i lokalområdet
- B. Rabatten skal være højest ved lange rejser
- C. Der skal være den samme rabat, uanset hvor langt man rejser på Sjælland

Udgangspunktet er, at løsningen bør være så enkel så mulig, så man som ung ikke skal tænke på zoner i dagligdagen. Dette opnås med løsning C.

## 7. Overvejelser om produkter og fleksibilitet

### 7.1. Fælles eller målrettede produkter?

I dag er ungdomskortet i eget univers med egen hjemmeside, eget fysisk kort, app og rejsekortløsning.

Ud fra dette har ungeudvalget drøftet følgende principper:

- A. Rabatten skal som i dag gives på et særskilt kort/app
- B. Rabatten skal gives på de kanaler (rejsekort/app), der normalt anvendes

Der er ikke brug for at have flere kort og apps, og det er enklest, hvis ungdomsrabatten gives på de kanaler, de unge bruger i forvejen (rejsekort, trafikvirksomhedernes billetapps) – dvs. princip B.

### 7.2. App eller fysisk kort?

Det andet væsentlige spørgsmål er, hvilket type produkt, der er bedst for unge:

- A. Et fysisk kort
- B. App
- C. Både app og fysisk kort

Fordelen ved en app er, at man altid har telefonen med sig. Fordelen ved et rejsekort er, at det aldrig

løber tør for strøm – og at er den bedste måde at give rabat på fritidsrejser. Unge har forskellige behov, og derfor skal ungdomsrabatten som i princip C både være tilgængelig på rejsekort og i trafikelskabernes apps.

Det skal nærmere undersøges, om det også er muligt at få rabat på fritidsrejser i appen, eller om det kun kan gives på rejsekortet.

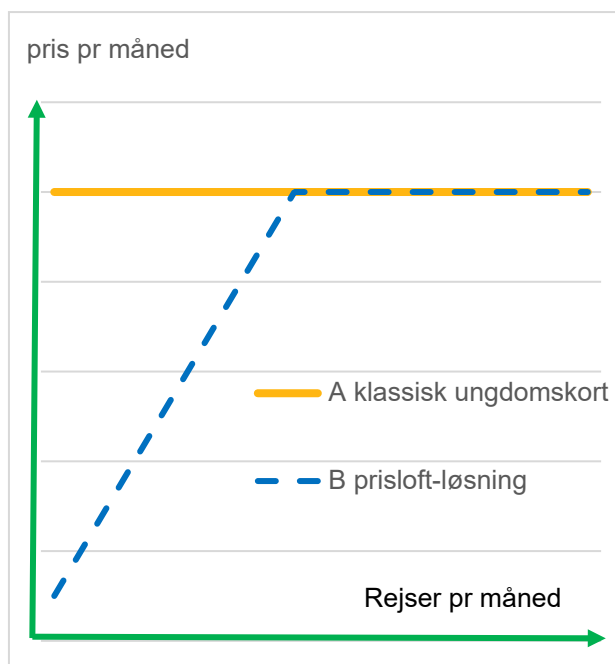
### 7.3. Skal pendlerrabatten være for en måned eller mere fleksibelt?

I dag skal ungdomskortet købes for mindst en måned ad gangen. Men for mange unge er det lang tid at planlægge frem. På de videregående uddannelser kan det variere, hvor mange dage om ugen, man skal møde op til undervisning. Mange unge veksler mellem cykel og kollektiv transport – eller har adgang til en bil nogle dage. Samtidig betyder forudbetalingen for ungdomskort, at der bindes penge til at betale for en hel måned.

Ungeudvalget har derfor efterspurgt mere fleksible løsninger, og følgende principper har være til drøftelse (se også figur nedenfor)

- A. Man skal bestille ungdomskort for mindst 1 måned (svarende til i dag)
- B. 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
- C. Ungdomskortet kan købes for kortere perioder – eksempelvis en uge

Ungeudvalget ser gode perspektiver i model B, fordi det giver en maksimale bekymringsfrihed: Man behøver ikke tænke over sine daglige rejser, binder ikke penge på kortet, og er alligevel sikre på at få den billigste løsning hver måned. Men løsning B kan kun indføres på rejsekort. Som udgangspunkt gælder prisloftet for en måned (30 dage) – det kan undersøges, om der skal være mulighed for kortere tidsrum.



For nogle unge kan model C også være en god løsning, der kan indføres på såvel rejsekort som i app – men ikke som plastikkort.

## 8. Løsningsforslag og beregningseksempler

Udgangspunktet er, at der skal gives pendlerrabat mellem hjem og skole, og prisen skal være den samme, uanset afstanden. Rabatten finansieres i DOTs område af et årligt statstilskud på ca. 200 mio.

kr., og prisen er i dag 382 kr. pr måned for unge i ungdomsuddannelse og 666 kr. pr måned for unge i videregående uddannelser. Såfremt prisen skal være ens, uanset uddannelse, vil den blive ca. 450 – 500 kr/mdr.

Det særligt kort til unge der ikke er under uddannelse (XU-kortet) er ikke medtages. Dette kort bruges i dag kun af få unge.

Ungeudvalget vurderer, at en højere fleksibilitet og bekymringsfrihed kan opnås med en prisloft-løsning på rejsekort, hvor kortet automatisk skifter fra rejsekort til pendlerkort, hvis man rejser nok i løbet af en måned. Et sådant kort kan blive dyrere end i dag. Det skyldes, at prisloftet vil betyde billigere rejser for unge, der ikke rejser nok til, at et ungdomskort kan betale sig. Dette indtægtstab skal dækkes af øvrige unge, når den samlede løsning ikke må koste mere end i dag. Merprisen er meget afhængig af rejsemønstre blandt unge, og hvor mange, der vælger pendlerloftmodellen. Det vil skulle analyseres grundigere, før ordningen sættes i værk.

For fritidsrejser er det årlige statstilskud til rabatter til unge i DOTs område på ca. 100 mio. kr. Det kan finansiere en rabat på rejsekortet på ca 12½ pct. til alle unge – og ca. 25 pct. hvis rabatten alene gives til unge under uddannelse.

Såfremt alle unge skal have adgang til en fritidsrejserabat på 25 pct, vil der skulle tilføres yderligere 100 mio. kr. årligt til rabatter i DOTs område.

Det er opsummeret i tabellen nedenfor:

<b>Rabat</b>	<b>Varianter</b>	<b>Pris/rabat</b>
Pendlerrabat mellem hjem og skole	Fast pris uanset afstand	Ca. 450 – 500 kr/mdr
	Prisloft (rejsekort med maks. pris pr måned): den maksimale pris er den samme uanset afstand	Indtil 675 kr/mdr (høj usikkerhed)
	Pris meget afhængig af, hvor mange der bruger det – og rejsemønstre for unge på ungdomskort (data ikke tilgængelige)	
Fritidsrejser	Fast rabatprocent til alle unge	Ca. 12½ pct.
	Fast rabatprocent alene til unge i uddannelse.	Ca. 25 pct.
	Rabatprocent følsom for rejsemønstre for unge i uddannelse ift. øvrige unge (ikke analyseret)	(høj usikkerhed)

## Bilag 1. Mulige modeller for rabat til unge

I arbejdet har der været analyseret en række konkrete løsningsmuligheder, jf. oversigten nedenfor:

Rabat	varianter	Kan det indføres på Rejsekort?	Kan det indføres i DOT app?
Pendlerrabat mellem hjem og skole	Fast pris uanset afstand	Ja (pendler kombi)	Ja
	Progressiv (stigende) rabat	Ja (pendler kombi)	Ja
Prisloft i pendlerrelationen	Prisloft (rejsekort med maks. pris pr måned): den maksimale pris er den samme uanset afstand	Ja (skal udvikles)	Nej
	Prisloft (rejsekort med maks. pris pr måned): den maksimale pris har en progressiv (stigende) rabat	Ja (skal udvikles)	Nej
Fritidsrejser	Fast rabatprocent til alle unge	Ja (kundetype-rabat)	Ja (men dyrere end rejsekort)
	Fast rabatprocent alene til unge i uddannelse	Ja (skal udvikles)	Ja (men dyrere end rejsekort)
	Udvalgte zoner med rabat	Ja (skal udvikles)	Ja (skal udvikles)



## Bilag 2. Øvrige overvejelser om unge i kollektiv transport

Ungeudvalget havde som hovedopgave at komme med anbefalinger til ungerabatter, der matcher unges behov for at rejse med kollektiv trafik til uddannelse og i fritiden. Udvalget pegede også på løsninger der ligger ud over ungerabatterne, der kan være med til at gøre bus, tog og metro samt andre delemobilitetsløsninger attraktive for unge. Og understøtter at unge bliver i den kollektive transport.

Forslagene falder indenfor nedenstående hovedoverskrifter

God adgang til den kollektive trafik, flere afgang og bedre plads

- Prioritere at bussen holder tæt på alle uddannelsesinstitutioner også selvom det betyder en omvej
- Koordiner ringetiderne på uddannelsesinstitutionerne med bussens køreplan - eller omvendt
- Samarbejde med uddannelsesinstitutioner, så der kører bus efter fest/fredagscafe
- Det skal være let at tage cyklen med i bus, tog og metro
- Flere busser i myldretiden omkring kl. 7-9 & kl.14.30-1600 så der er plads
- Busserne til campus-områder er ofte meget fyldte og når der mangler information om de ekstra-busser der er sat ind, myldre alle ind i de første busser
- Sætte nedtællings-moduler op ved hovedindgangen til uddannelsesinstitutionerne

Ungerabatten/ungdomskortet giver adgang til billigere transport med andre delemobilitetsløsninger

- Koble alternative grønne transportmuligheder sammen – så det er mindre attraktivt at køre i bil
- Ungdomskortet dækker ture med samkørsel – det giver flere muligheder for unge for at transportere sig grønt, også der hvor bussen ikke kører så ofte
- Mere fleksible løsninger vil gøre den kollektiv transport mere attraktiv. F.eks. kan pendlerkort og ungdomskort også bruges til - eller give rabat til - løbehjul og delecycler
- Unge, der bor udenfor de større byer, kan få dækket flex-ture på deres ungdomskort, når bussen ikke kører.

Loyalitetsrabatter til den kollektive transport

- Bonus når man har rejst meget med kollektiv transport - ligesom når man får den 10. kop kaffe gratis
- Gratis ungdomskort de første 30 dage af skoleåret for første årgang - ligesom Netflix, for at lokke flere kunder til

## Bilag 3. 6 prototyper for ungerabat

Ungeudvalget udviklede på dets 2. møde disse seks prototyper for ungerabatter. Prototyperne er delelementer, der indgår i de endelige modeller ungeudvalget anbefaler for fremtidige ungerabatter.

### 1. **Alle unge mellem 16-25 år får samme rabat på alle rejser.**

Alle unge mellem 16 og 25 år får rabat, når de rejser med bus, tog og metro. Modellen betyder, at springet fra børne-priser (under 16 år) til voksenpriser (over 16 år) bliver mindre. Ungdomskortet afskaffes.

**Men** når alle unge får rabat, bliver rabatten pr tur mindre. Og unge, der tidligere rejste på ungdomskort, kan komme til at betale mere for deres rejser.

### 2. **Hele Movia-området samles i én takszone, så alle med ungdomskort kan rejse på ungdomskort i hele Sjælland og Lolland-Falster.**

Unge med ungdomskort kan rejse frit i hele Movia-området, også i fritiden. Modellen løser udfordringerne for unge, der krydser de nuværende takstgrænser.

**Men** når også lange rejser på tværs af Sjælland skal dækkes af ungdomskortet, vil prisen for ungdomskortet stige for alle. Der er desuden ikke rabat til unge, der ikke har ungdomskort.

### 3. **Unge mellem 16-25 år får en generel rabat og betaler maksimalt for deres rejser på en måned.**

Ungdomskortet erstattes af et rejsekort med generel rabat til unge. Der sættes en max-pris pr måned. Modellen betyder, at unge ikke måned for måned skal vurdere, om de får mest ud af et ungdomskort eller af at rejse på rejsekort.

**Men** modellen vil betyde, at de der tidligere havde ungdomskort kommer til at betale mere for deres rejser. Det vil også betyde, at der skal tjekkes ind og ud på rejsekort på alle rejser.

### 4. **Unge under uddannelse får en ekstra høj rabat på bolig-uddannelsesrejsen og alle unge får en generel rabat på fritidsrejser.**

Unge under uddannelse får en særlig høj rabat på deres rejse til uddannelse. Og alle unge, uanset om de er i uddannelse eller ej, får en lavere rabat på fritidsrejser. Modellen vil understøtte uddannelsessøgning og stille unge i og uden for uddannelse ens i forhold til prisen for deres fritidsrejser.

**Men** modellen vil betyde, at unge med ungdomskort kommer til at betale for deres fritidsrejser.

### 5. **Ungdomskortet købes til et antal zoner, som man selv kan fastsætte.**

Unge kan selv tilpasse deres ungdomskort til deres specifikke behov for at rejse til uddannelse, i forbindelse med uddannelse og i fritiden. Unge får en særlig rabat på rejsen mellem hjem og uddannelse, og en generel rabat på de tilkøbte zoner. Modellen vil give høj fleksibilitet.

**Men** modellen vil betyde, at nogen unge vil komme til at betale mere for deres fritidsrejser end de i dag gør på ungdomskortet. Og der er ikke rabat, hvis man skal rejse uden for de valgte zoner.

6. **Prisen for ungdomskortet afhænger af den unges indtægt (SU) og unge mellem 16-18 år betaler en fast pris.**

Der er kun én type ungdomskort, hvor prisen afhænger af den unges indkomst, reguleret på SU-indkomsten. Modellen giver ikke rabat til unge uden ungdomskort.

**Men** mange unge vil skulle betale mere og nogen mindre for deres ungdomskort. Hvis man tjener mere end forventet et år på sit fritidsjob er der risiko for at få en ekstra regning.

## Bilag 4. Input fra ungeudvalgets bagland

Mellem møderne i ungeudvalget har medlemmerne inddraget deres bagland gennem mini-surveys på bl.a. mail og Facebook. Bidragene er indgået i udvalgets arbejde med ungerabatterne i den kollektive trafik.

I dette bilag er de indkomne forslag samlet i temaer.

### Forslag til rabatstruktur

- Rabat til skole/mødetider – altså rabat på rejser mellem kl 7:00 til 8:15.
- Weekendrabatter vil lave mange flere ture med kollektiv trafik.
- Ungdomskortet skal gælde for en hel landsdel, for det giver bare en god frihed at kunne tage hjem til venner uden at det koster kassen frem og tilbage.
- Ude på landet vil det være en god ide at busserne og lokalbaneren på udvalgte strækninger kørte som "skolebusser" i tidsrummet 7 til 9 og igen fra 13 til 15 med 50% rabat.
- For DEG er det vigtigt, at de unge har gode muligheder for at få pris- og rabatløsninger på transport til uddannelsessted og praktiksted (eud'erne).
- En rabat også til unge, der ikke studerer eller bruger offentlig transport ofte
- At unge kan rejse hvor de vil i Danmark med deres ungdomskort og ikke kun i deres egen region.
- At man kan customize sin egen løsning ved at vælge præcis de zoner man vil bruge.
- Rabat ved høj rabat til og fra uddannelse og en anden mindre rabat takst ved fritidsrejser.
- Det skal være muligt for alle unge afhængig af indkomst at opnå rejserabat - således at efterskolelver f.eks. også kan rejse med rabat.
- Jeg ville gøre rabatsystemet så enkelt som muligt: én rabat til alle - baseret på alder med mulighed for at rejse lige billigt i hele landet.
- Hvis studiezonerne tilpasses fx ifm. praktik vil det give ekstra fleksibilitet.

### Om korttypen (ungdomskort, rejsekort eller app)

- Ærgerligt at der nu er kommet et rejsekort, så man skal tjekke ind og ud.
- Umiddelbart er kommunikationen om produkterne vigtigst. Der kan sikkert ikke findes noget enkelt, hvis alle behov skal tilfredsstilles.
- Jeg ville integrere alle typer kort i Rejsekortet.
- Rejsekortet skal kobles til mobile pay.
- Et kort/app, hvor man betaler for de rejser man rent faktisk foretager, fremfor den faste månedlige pris.
- Lav et special rabat system, der udelukkende kører via rejsekort, der giver ekstra rabat til og fra uddannelsesinstitution.
- At rabatter indlejres i rejsekortet - således man har et rejsekort, der kan bruges i hele landet.
- At samle alle de forskellige ungdomskort til en overskuelig tjeneste, som alle unge kan bruge.
- At det fremgår hvilke zoner ungdomskortet gælder til.

#### Uddannelsesinstitutioners 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.
- Det er min opfattelse at 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.

#### Prisen for unges rejse med tog, bus og metro

- Priserne i mit takstområde er sat gevaldigt op det synes jeg er synd for studerende med rejsekort at skulle bruge 80 kr om dagen på at komme i skole.
- Indkomstreguleret pris på ungdomskortet.
- Lave politisk pres for at få gratis offentlig transport. Det er det mest retfærdige om samfundsøkonomisk rentable.

#### Løsninger der øger mobiliteten og gør det mere attraktivt at bruge bus, tog og metro

- Indgå et samarbejde med uddannelsesinstitutionerne, om "delebusser " hvor der er delt ejerskab og delt anvendelse. Eller uddannelsesinstitutionerne kan leje busserne på meget billige vilkår for at sikre de unges mobilitet til og fra skole og rundt mellem skolens afdelinger.
- Beløn evt. dem der bruger deres rejsekort meget - som fx Lagkagehuset - hvor man pludselig får sin kaffe eller brød gratis, fordi man har samlet point!
- Lav afgangstider der passer sammen og tager bedre hånd om sidste kilometer problematikken.

## Bilag 5. Input fra kommunale ungeråd

Det har være et ønske fra Movias bestyrelse at inddrage kommunale ungeråd i dialogen om ungerabatterne i den kollektive transport.

### Input fra Furesø Ungeråd

Mange af medlemmerne i Furesø Ungeråd pendler dagligt til gymnasier og videregående uddannelser.

- Deres anbefalinger er: Vi ser rigtig gerne at al offentlig transport blev gratis for unge.
- Alle unge skal have glæde af rabatten – både i forbindelse med fritid og studie.
- Kortløsningen fungerer umiddelbart godt.
- Det er vigtigt at fremsendelsen af kort, når frem til tiden. Det er ikke altid at det gør det.
- Flere har givet op i deres forsøg på at bestille til enkle dage frem for en hel måned.
- Bestillingssystemet er vanskeligt og besværligt.
- Generelt efterspørges der en billigere og simplere løsning når det kommer til ungdomskort.

### Ungeforum i Vordingborg

Ungeforum i Vordingborg har taget udgangspunkt i en række af de dilemmaer Ungeudvalget har arbejdet med.

*Skal alle unge have adgang til rabat - selv om rabatten så bliver lavere eller skal al rabatten gives til unge, der bor langt fra uddannelse.*

- Det er forældrenes beslutning at man bor langt væk, men samtidig er ikke noget, de unge skal straffes for.
- Måske kunne man indføre procentvis rabat – jo længere du rejser, jo større rabat. Østmøn – Vordingborg Gymnasium & HF udløser f.eks 50% rabat, og Nyråd - Vordingborg Gymnasium & HF udløser 5% rabat. På den måde kompenseres man også økonomisk for den tid man bruger.

*Skal alle unge have høj rabat på fritidsrejser tæt på hvor de bor eller skal alle unge have rabat på rejser længere væk - selv om rabatten så bliver mindre*

- Skole er vigtigt, men det betyder også meget at kunne besøge venner, eller kunne forberede afleveringer hos hinanden, når man bor i en stor kommune-geografi.
- Ét rejsekort "med det hele" foretrækkes. (unges mobiltelefoner løber alt for hurtigt tør for strøm).

Og om typen af unge-kort, zoner og rabattyper

- Ét rejsekort "med det hele" foretrækkes. (unges mobiltelefoner løber alt for hurtigt tør for strøm). Og det ville være en fordel, hvis alt kunne håndteres på samme kort. Både bus og tog.

- Tid har næsten mere betydning end penge. Ved at køre alt over samme rejsekort er det måske nemmere at håndtere rabatter ud fra, hvor lang tid man bruger på transport. Så fortætter man jo bare samme rejse, når man tjekker man ind, i næste transportmiddel også.
- Det kunne være rigtig rart, hvis zonerne ikke eksisterede. F.eks. Er der eksempler på, at man kan spare 50% ved at bruge 10% mere tid (f.eks. på at skifte bus eller tage en længere tur, fordi man kører ind og ud ad så mange forskellige zoner).
- Bedst hvis alle rejser kunne udløse rabat - også gerne samme rabat i weekender, ferie, helligdage.
- Man kan også diskutere tid som en faktor! Der er mange busser der ikke passer med togene.

### Hvidovre Kommunes Fælles Elevråd

Medlemmerne af Fælles Elevrådet i Hvidovre går i 6.-9. klasse og har derfor ikke erfaring med Ungdomskortet. De tog udgangspunkt i en tre spørgsmål: Hvornår har du sidst brugt tog og bus?, Hvorfor er der færre der bruger kollektiv trafik? Og hvad der kunne få dem selv til at bruge kollektiv transport mere.

Om rejsekort og månedskort

- Flere vil bruge offentlig transport, hvis minimumsgrænsen (kroner) på rejsekortet blev nedsat. Den er lige nu på ca. 70 kr. Man skal tanke op igen, inden man kan køre med tog igen. Det er mange penge at have stående for en ung.
- Det er besværligt at tanke kortet op. Og der går noget tid før pengene er på kortet. Derfor skal man planlægge sin tur i god tid, hvis man ikke har en tank-op-aftale. De som har månedskort, synes det er til at finde ud af.

Om deres egne rejser

- Mange af fællesrådets medlemmer tager ikke bus og tog ofte, da de bor i samme by, hvor de går i skole.
- Bruger mest bus eller tog, hvis de skal en tur ind til København eller skal besøge nogen uden for byen.
- Bruger kun offentligt transport, hvis deres forældre ikke kan køre dem, eller turen er for lang væk på cykel.
- Alle har det fint med at tage offentligt transport.

### Holbæk Ungdomsråd

Ungdomsrådet har drøftet spørgsmålet om fremtidens rabatter til unge i den offentlige transport, og kommer med følgende anbefalinger

- Det er vigtigt, at der er mere fleksibilitet i ungdomskortene, så man fx kan tilkøbe zoner til kortet, sådan at man ikke er låst til sit takstområde.
- De længere ture kan være dem, der vælter budgettet – derfor skal der stadig være rabat til rejser længere væk.
- Spørgsmålet om, hvordan rabatten skal gives (kort, app, etc.), er ikke så vigtigt.

- Idéen med "At man har et unge-rejsekort med rabat - men at man maksimalt på en måned kommer til at betale prisen på et ungdomskort, hvis man rejser meget" lyder god.

## Ungdomsrådet i Stevns Kommune

Flere af medlemmerne af ungdomsrådet er i gang med gymnasiale uddannelser og er geografisk meget bredt repræsenteret i Stevns Kommune. Ungdomsrådet vil gerne udtrykke glæde og tilfredshed med at de, som stor-brugere, bliver hørt. Udvalget har samlet deres kommentarer i hovedbudskaber:

Uhensigtsmæssige lange ventetider

*Det er ikke prisen, som er problemet, det er ventetiden*

- Vi oplever, flere steder i kommunen, at der er lige dele transport og ventetid.
- Valget står ofte mellem at komme et par minutter for sent – eller vente på skolen.
- En harmonisering af køreplaner, bedre sammenhæng mellem bus og togdrift ønskes.
- Vi oplever, at det kun er meget få, som ikke har råd til transporten

Uhensigtsmæssig stram zoneinddeling

*Vi vil foretrække selv at kunne vælge zoner – som med TV-pakker*

- Ungdomskortet fungerer fint, men passer ikke altid sammen med et aktivt studiemiljø fordelt på flere forskellige institutioner og private lokaliteter. Projektarbejdsform giver skiftene mødesteder.
- Rabatsystemer er indviklet og ikke kommunikeret godt nok ud.
- Det er kunstigt med en opdeling i i fritid og uddannelse, eksempelvis når man har studierelevant arbejde.
- Ungdom er ikke en retvisende betegnelse. Der er også studerende over 34 år.

Rejsekortet

- Rejsekortet ønskes som app. God idé med både apps og kort.
- Det er udfordrende at tjekke ud og ind ved mange skift.
- Upraktisk med hensyn til usikkerhed i forbindelse med pengeoverførsel, som kan tage noget tid.

## Ringsted Ungdomsforum

Ringsted Ungdomsforum havde nedenstående kommentarer:

"Her er vores forslag til, hvordan man kan forbedre ungerabatterne i tog, bus og metro.

Hvis man skal fra Ringsted til København i dag, kan det bedre betale sig at tage bilen og betale for parkering, end at tage toget derind og hjem igen. Vores forslag til at gøre det mere attraktivt at tage tog er derfor følgende.

Ungdomskort er lige nu kun for studerende. Mange unge arbejder andre steder end den by, de bor i. Et pendlerkort er her mere end dobbelt så dyrt, som et ungdomskort er. Et ungdomskort burde være til alle unge, der enten studerer eller arbejder udenbys.



For dem der ikke studerer eller arbejder udenbys, men som stadig vil en tur til København for at se fodbold eller en tur til Jylland for at møde en ven, bør der også være mulighed for mere rabat. Der findes lige nu orangebilletter, men de ofte går på skæve afgang, og de unge har ikke monopol på dem. Derudover kræver det også meget planlægning. Her kunne man have en form for rejsekort, der var forbeholdt unge, og som kunne matche orangebilletternes priser – et orangerejsekort.”

## Bilag 6. Statens tilskud til trafikvirksomhederne i forbindelse med ungdomskort

Ungdomskortordningen betyder, at trafikvirksomhederne giver en særlig rabat i forhold til prisen på et pendlerkort. Når trafikvirksomhederne sælger et UU-kort modtager de, den unges betaling fra ungdomskort plus en kompensation fra staten på forskellen mellem prisen for et pendlerkort til den unges rejse mellem bolig og uddannelsessted og den unges egen betaling.

For VU-kort kompenseres trafikvirksomhederne for 90 pct. af forskellen mellem den unges betaling og et almindeligt pendlerkort.

For XU-kort gælder en anderledes afregning mellem staten og trafikvirksomhederne, da der ikke er en skole-hjem relation tilknyttet kortet. Dertil kommer en kompensation for de fritidsrejser, det vurderes at de unge tager på ungdomskortet udover de rejser der foregår mellem bolig og uddannelsessted (fritidsrejsekompensation).

Efter bekendtgørelse om ungdomskort beregnes Bolig-Uddannelse-kompensationen årligt af Trafikstyrelsen i henhold til de unges egenbetaling hhv. gældende takster for pendlerkort i de enkelte trafikskaber. Fritidsrejsekompensationen er fastlagt iht. et gennemsnit af de tre seneste rejsemønsterundersøgelser foretaget af Trafikstyrelsen og pristalsreguleres årligt.

Samlet set modtager DSB, Metroselskabet og Movia i DOTs område ca. 200 mio. kr. årligt i statskompensation til bolig-uddannelsesrejser og ca. 100 mio. kr. årligt i fritidsrejsekompensation til ungdomskortet.