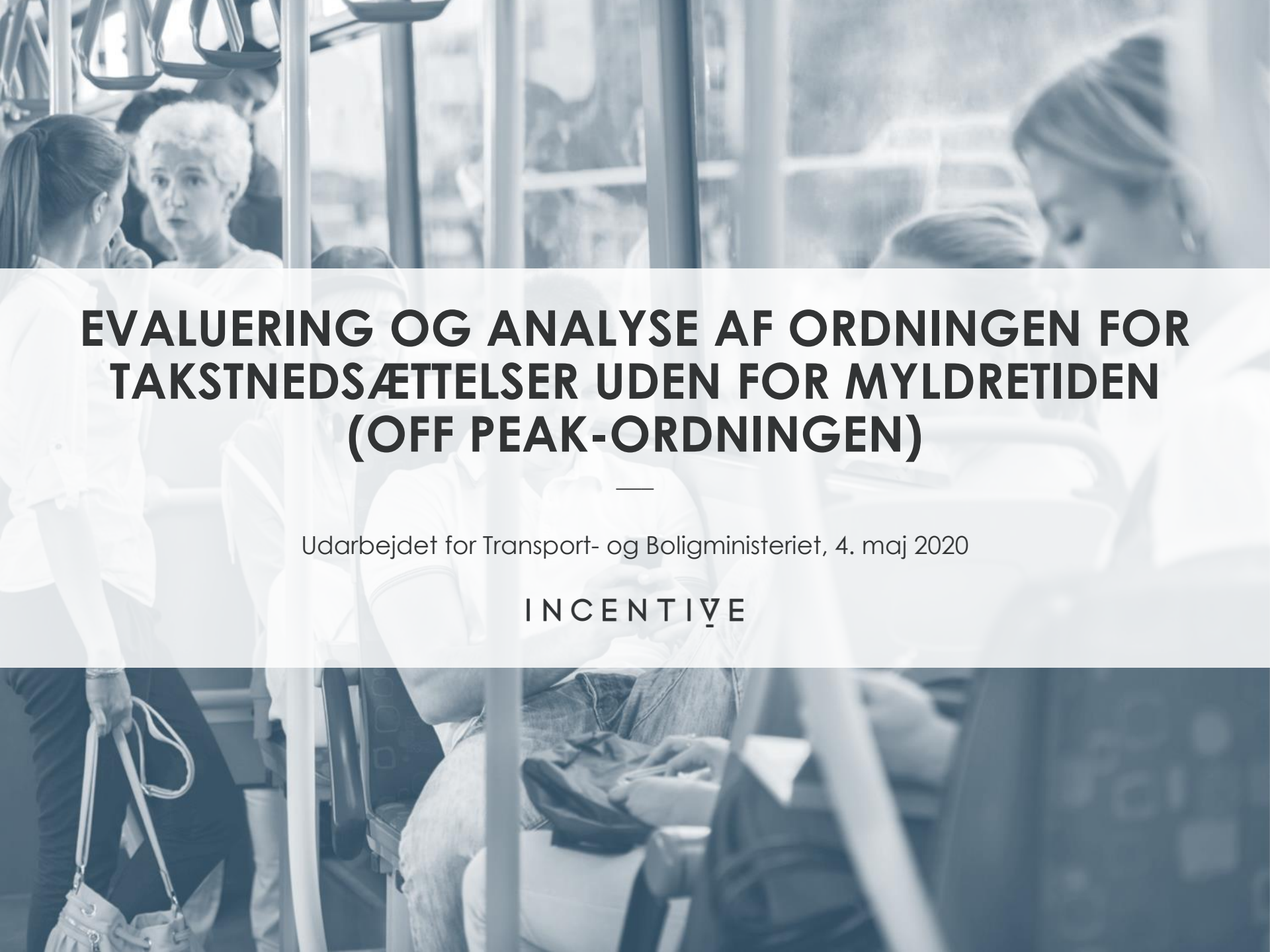


A blue-tinted photograph of a bus interior. In the foreground, a young woman with a ponytail is seen from the side, looking towards an older woman with short white hair. Other passengers are visible in the background, some looking out the windows. The text is overlaid on a semi-transparent white band across the middle of the image.

EVALUERING OG ANALYSE AF ORDNINGEN FOR TAKSTNEDSÆTTELSE UDEN FOR MYLDRETIDEN (OFF PEAK-ORDNINGEN)

Udarbejdet for Transport- og Boligministeriet, 4. maj 2020

I N C E N T I V E

INTRODUKTION

I 2012 aftalte den daværende S-SF-RV-regering med DF og EL off peak-ordningen, der betyder, at kunder i den kollektive trafik kan opnå 20% rabat på lokale rejser i off peak. Ordningen trådte i kraft i 2013.

Formålet med denne rapport er at evaluere effekterne af ordningen, samt at identificere og beskrive alternative modeller for udmøntning af ordningen, da der er risiko for, at forbruget på ordningen vil overstige bevillingen inden for en kort årrække.

I sektion 1 har vi kort opsummeret rapportens konklusioner.

I sektion 2 beskriver vi ordningen, mens vi i sektion 3 evaluerer, om ordningen har indfriet de fire målsætninger, man har formuleret for ordningen.

I sektion 4 fremskriver vi forbruget med den nuværende ordning for at vurdere, hvornår forbruget kan forventes at overstige bevillingen.

I sektion 5 beskriver og vurderer vi alternative modeller for off peak-ordningen.

I bilag 1-11 findes supplerende detaljer og dokumentation.

Analysearbejdet er afsluttet medio februar 2020.

	Struktur i rapporten	Side
1	Sammenfatning	3
2	Om ordningen • Politisk aftale, udmøntning og kompensation • Bevilling og forbrug • Målsætninger	6
3	Evaluering af ordningen • Om evalueringen • Analysetilgang for vurdering af adfærdseffekter • Kendskab til ordningen • Mål 1. Passagerfremgang i den kollektive trafik • Mål 2. Mere jævn passagerfordeling (peak versus off peak) • Mål 3. Flytte bilture til kollektiv trafik • Mål 4. Komme borgere uden for arbejdsmarkedet til gavn	12
4	Fremskrivning af forbruget med den nuværende ordning • Forbrug i fremtiden versus bevilling	26
5	Alternative modeller for off peak-ordningen • Mulige alternative modeller • Effekter af alternative modeller	29
6	Bilag 1-11	33



1

SAMMENFATNING

Om ordningen og evalueringen

Politisk aftale om 20% rabat i off peak-perioder

I juni 2012 aftalte den daværende S-SF-RV-regering med DF og EL off peak-ordningen, der betyder, at kunderne opnår 20% rabat på lokale rejser i off peak foretaget på rejsekort.

Bevillingen har ikke været udnyttet fuldt ud

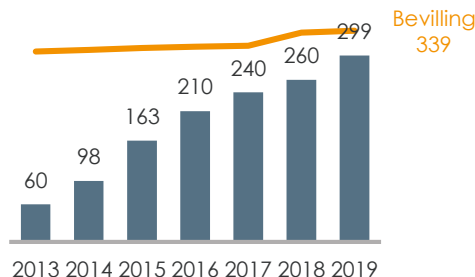
Historisk har den statslige kompensation været mindre end den samlede bevilling, der i 2013 lød på 300 mio. kr. årligt (2012-prisniveau). Bevillingen blev hævet til 315 mio. kr. (2012-prisniveau) årligt fra 2018 for at tage højde for et forventet øget træk efter åbning af Cityringen. Det svarer til 339 mio. kr. i løbende priser i 2019, jf. figur 1.

I 2018 modtog DSB 43% af kompensationen, mens Movia modtog 24%, jf. figur 2. Off peak-kompensationen udgør i dag 2-4% af selskabernes passagerindtægter.

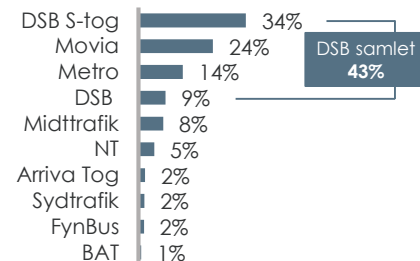
Evalueringen viser, at ordningen har påvirket alle fire mål i positiv retning

Vi har evalueret ordningen i forhold til fire målsætninger, jf. figur 3. Evalueringen viser, at alle fire mål er blevet påvirket i positiv retning. Man har dog ikke fastlagt præcise måltal for de ønskede effekter, men alene formuleret nogle overordnede målsætninger. Man kan således ikke entydigt svare på, om effekterne har levet op til det ønskede. Derfor har vi i denne evaluering fokuseret på at opføre og beskrive effekterne. Vi overlader det til modtagerne af rapporten at vurdere, om størrelsen på effekterne står mål med de ressourcer, der anvendes på ordningen.

Figur 1. Forbrug versus bevilling, mio. kr. (løbende priser)



Figur 2. Fordeling af kompensation på selskaber i 2019



Figur 3. Evaluering af ordningen

Kendskab til ordningen	61% af danskerne kender ordningen. Blandt de kollektivt rejsende kender 71% ordningen. Kendskabet er større i Øst- end i Vestdanmark. Kendskabet er steget siden 2014.
Mål 1. Passagerfremgang i den kollektive trafik	Takstnedsættelsen på 20% har givet 10-15% flere passagerer på rejsekort i off peak. Målt i % har effekten været større i Øst- end i Vestdanmark og større for lange ture end for korte. Selskaberne er kun i mindre grad overbeviste om, at off peak-rabatten tiltrækker flere passagerer.
Mål 2. Mere jævn passagerfordeling (peak versus off peak)	Rabatten har reduceret andelen af rejser på rejsekort, der foretages i peak, med 2-4%. Vi finder begrænset dokumentation for, at der overflyttes ture fra peak til off peak. Ændringen i fordelingen af ture mellem peak og off peak skyldes således næsten alene, at antallet af ture i off peak er steget. De nuværende tidsbånd, hvor der ydes rabat, passer godt med de tidspunkter, hvor der er ledig kapacitet i den kollektive trafik.
Mål 3. Flytte ture fra bil til kollektiv trafik	Mellem 4% og 6% af de rejser, der foretages i off peak på rejsekort, var blevet foretaget i bil, hvis ikke der havde været off peak-rabat.
Mål 4. Komme borgere uden for arbejdsmarkedet til gavn	Borgere uden for arbejdsmarkedet har haft særlig stor glæde af ordningen. 37-54% af borgerne uden for arbejdsmarkedet oplyser, at det har betydning for deres økonomi, at de får off peak-rabat, mod 31% for dem, der er i arbejde.

Sammenfatning

Fremskrivning af forbrug med nuværende ordning og vurdering af alternative ordninger

Risiko for, at forbruget overstiger bevilling i 2021

Historisk har den statslige kompensation været væsentlig mindre end den samlede bevilling. Den gradvise stigning i brugen af rejsekort betyder, at der er *risiko for*, at forbruget allerede i 2020 vil overstige den årlige bevilling. Fra 2021 er det *sandsynligt*, at forbruget vil overstige bevillingen, hvis ordningen ikke laves om.

Alternative modeller fremtidssikrer ordningen

Vi har defineret og vurderet fire alternative modeller, der alle kan fremtidssikre ordningen som minimum frem til 2025.

Model 1. Smaller tidsbånd: I dag ydes der rabat kl. 11-13 og kl. 18-7 på hverdage samt hele døgnet lørdag, søndag og helligdage. I model 1 indskrænkes tidsbåndene, så der ikke ydes off peak-rabat på hverdage kl. 6-7, 11-13 samt 18-19.

Model 2. Lavere rabatsats: I dag ydes 20% rabat. I model 2 reduceres rabatten til 14%.

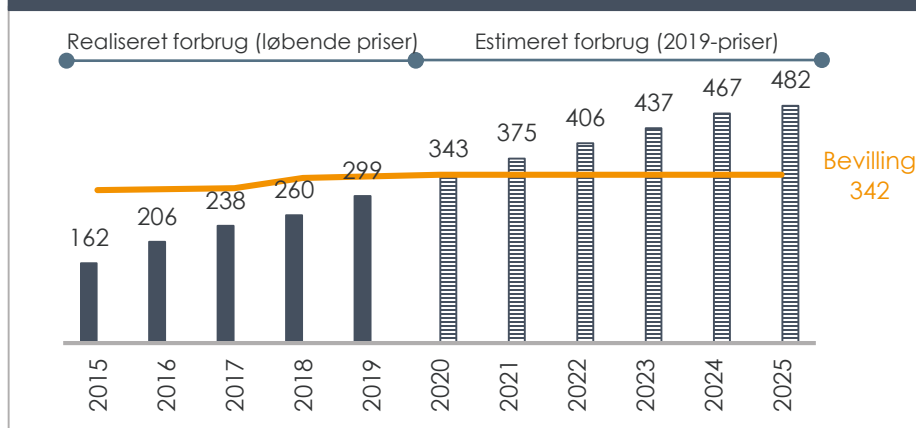
Model 3. Differentieret på kundegrupper: I dag får alle samme rabat. I model 3 reduceres rabatten for voksne til 13%.

Model 4. Tilpasset kompensationsgrad: I dag ydes der 1-1-kompensation for rabatten. Dermed overkompenseres selskaberne, da off peak-rabatten medfører passager-fremgang. I model 4 reduceres kompensationsgraden, når forbruget vil overstige bevillingen ved en fortsat 1-1-kompensation.

Model 4, tilpasset kompensationsgrad, er den mest attraktive

Vi vurderer, at en tilpasset kompensationsgrad (model 4) er den bedste af de fire modeller. Det skyldes, at kunderne ikke oplever ændringer, og at det derfor ikke påvirker ordningens fire målsætninger. Samtidig koster ordningen ikke selskaberne penge i forhold til en situation uden off peak-rabat. Hvis selskaberne har budgetteret med fuld kompensation, vil de dog opleve færre indtægter end budgetteret.

Figur 1. Forbrug versus bevilling i fremtiden



Figur 2: Alternative ordninger, der er fremtidssikret til mindst 2025

Alternativ model	Beskrivelse	Samlet vurdering
🕒 1. Smaller tidsbånd	Tidsbånd med rabat reduceres.	Ordningen forringes for alle, og ændringer er komplekse at kommunikere.
🔍 2. Lavere rabatsats	Rabatten reduceres til 14% i off peak-perioderne. ^a	Ordningen forringes for alle.
👥 3. Differentieret på kundegrupper	Rabatten reduceres til 13% for voksne ^a og fastholdes på 20% for andre.	Positivt budskab, da børn, unge og pensionister ikke rammes af ændringer.
📊 4. Tilpasset kompensationsgrad	Selskabernes kompensationsgrad reduceres.	Den mest attraktive af de fire modeller, da kunderne ikke oplever ændringer.

Noter. ^a Rabatsatserne er fastsat, så kompensationen er tættest mulig på bevillingen i 2025. I praksis kan rabatsatserne afrundes for at gøre kommunikationen enklere.

The background of the slide is a blurred, high-angle photograph of a modern building's interior. It features a glass-enclosed staircase with metal railings. Several people are visible, some standing and some moving, creating a sense of activity. The lighting is bright, with circular fixtures visible on the ceiling.

2

OM ORDNINGEN

20% rabat i off peak på lokale rejser

Politisk aftale om 20% rabat på rejser i off peak

I juni 2012 aftalte den daværende S-SF-RV-regering med DF og EL off peak-ordningen, der betyder, at kunderne opnår 20% rabat på lokale rejser i off peak.

Lokale rejser blev ved introduktion af ordningen defineret som rejser inden for ét af de 13 takstområder, der fremgår af figur 1.

Off peak dækker følgende tidsrum:

- Kl. 11.00-13.00 og kl. 18.00-7.00 på hverdage
- Hele døgnet lørdag, søndag og helligdage.

For at få rabatten skal rejsen påbegyndes inden for disse tidsrum, men der er ikke krav om, at rejsen også skal afsluttes i off peak.

Aftalen var en del af den politiske aftale om bedre og billigere kollektiv trafik. Ordningen trådte i kraft ved takstskiftet den 20. januar 2013.

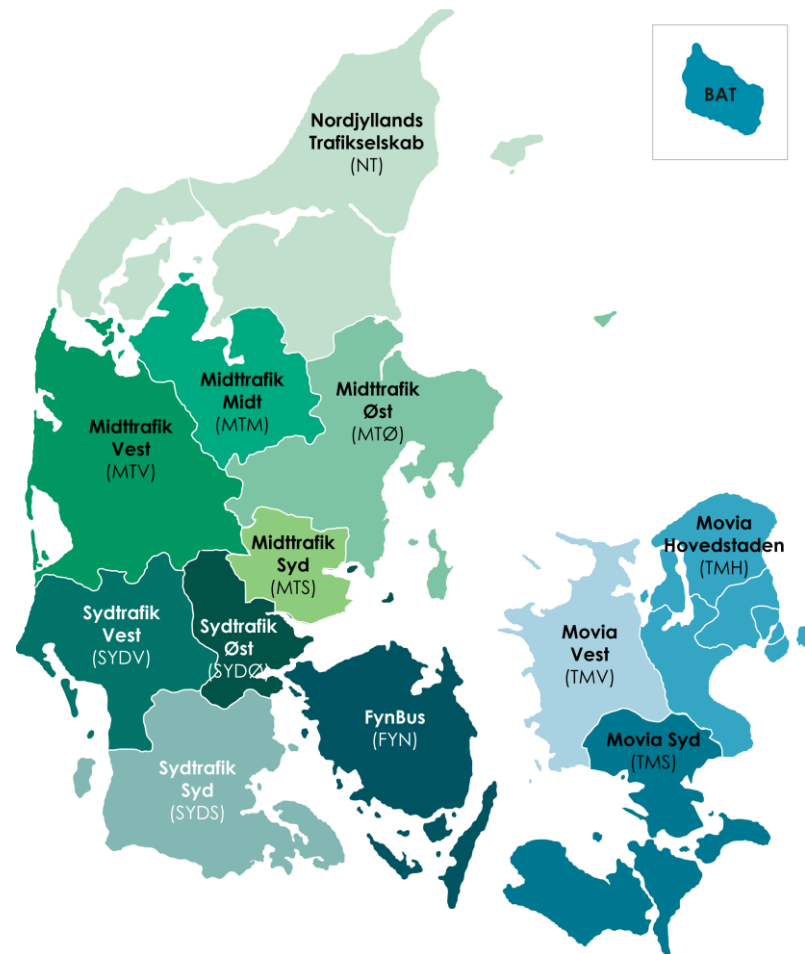
Ordningen gælder primært rejser på rejsekort

Rabatten har primært været udmøntet for rejser på rejsekort. Der har dog også været ydet off peak-rabat til Midttrafik, FynBus og BAT i perioder, hvor der ikke har været rejsekort i de tre trafikselskaber. I dag er det kun BAT, der modtager off peak-kompensation for rejser på andre rejsehjemler end rejsekort.

Selskaberne kompenseres 1-1 for rabat

Staten kompenserer selskaberne 1-1 for den rabat, de yder. Det vil sige, at staten kompenserer selskaberne for forskellen mellem normalprisen og den rabatterede pris for alle de rejser, der er omfattet af ordningen.

Figur 1. Ordningen omfatter rejser på rejsekort inden for ét af de 13 takstområder.



Brug af ordningen

Forbruget af off peak-ordningen er steget markant, fordi flere rejser på rejsekort

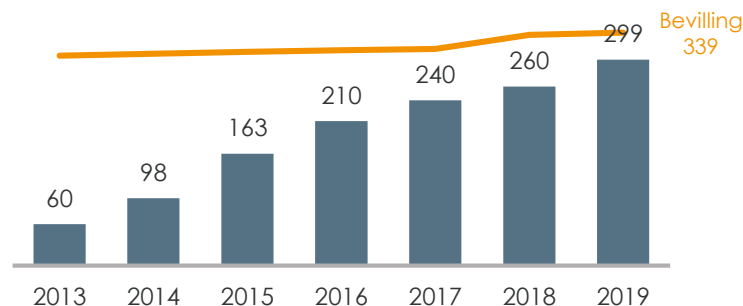
Forbruget har været mindre end bevillingen

Historisk har den statslige kompensation været mindre end den samlede bevilling, der i 2013 lød på 300 mio. kr. årligt (2012 PL).

Bevillingen blev hævet til 315 mio. kr. (2012 PL) årligt fra 2018 for at tage højde for et forventet øget træk efter åbning af Cityringen. Det svarer til 339 mio. kr. i løbende priser i 2019, jf. figur 1.

Den statslige kompensation udgjorde 299 mio. kr. i 2019.

Figur 1. Forbrug og bevilling, mio. kr.^a



Forbruget af rejsekort er næsten tredoblet fra 2014 til 2019

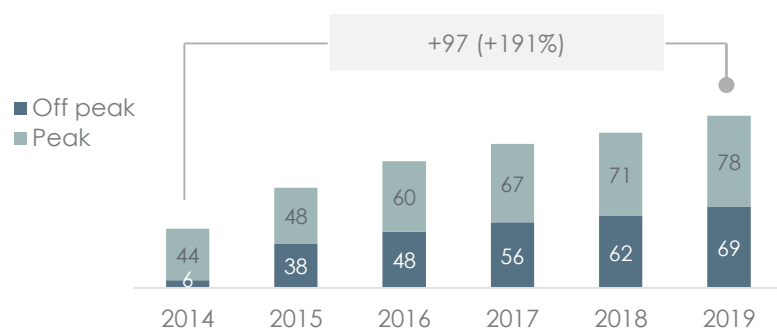
Stigningen i forbruget i kan i høj grad tilskrives, at brugen af rejsekort er vokset markant, jf. figur 2.

I 2014 blev der foretaget 51 mio. rejser på rejsekort, mens det tilsvarende tal for 2019 var 148 mio.

Antallet af rejser i off peak er steget mere end antallet af rejser i peak.

I bilag 1 findes en detaljeret opgørelse af rejser og omsætning for rejser på rejsekort.

Figur 2. Antal rejser på rejsekort, mio. ^b



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Noter. ^a Data for 2013-2016 er baseret på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (2017): Analyse af rejser på off peak, 19. december 2017. Data for 2017-2018 er baseret på Finansministeriets finanslovsdatabase (<http://www.oes-cs.dk/olapdatabase/finanslov/index.cgi>). Data for 2019 er baseret på Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsens fordeling af off peak-kompensation og en antagelse om uændret kompensation til BAT fra 2018 til 2019. Opgjort i årets priser. ^b Tal for 2014 er behæftet med usikkerhed.

Brug af ordningen

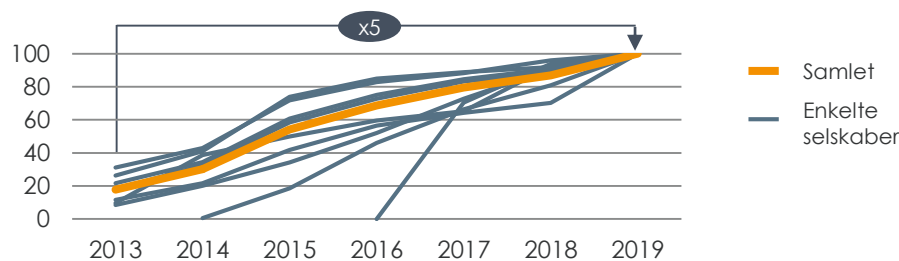
Stigningen i forbrug af ordningen gælder for alle trafikselskaber

Kompensationen er steget år for år for alle selskaber

Samlet set er kompensationen vokset med en faktor 5 siden 2013, jf. figur 1.

Kompensationen er steget markant over årene for alle selskaber. Det skyldes som nævnt primært en øget udbredelse af rejsekortet.

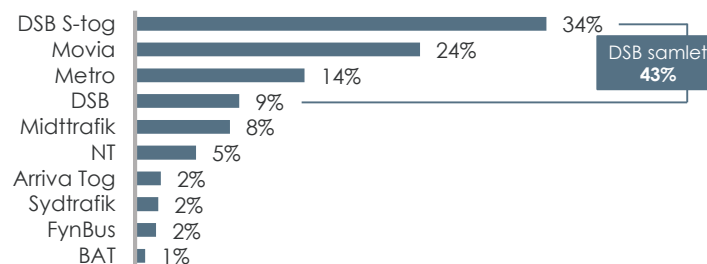
Figur 1. Kompensation, mio. kr. (indeks 2019=100)^a



DSB og Movia modtager to tredjedele af kompensationen

I 2019 modtog DSB 43% af kompensationen, mens Movia modtog 24%, jf. figur 2.

Figur 2. Fordeling af kompensation pr. selskab i 2019, %^b

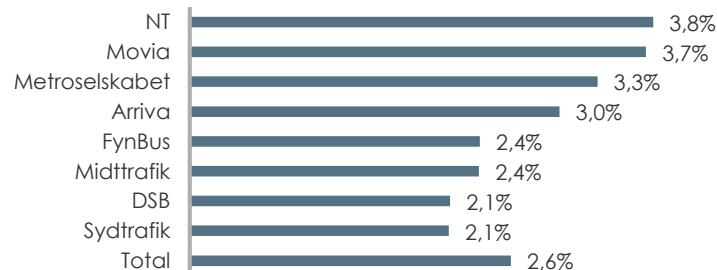


Kompensationen udgør 2-4% af selskabernes passagerindtægter

Off peak-kompensationen udgør ca. 2-4% af selskabernes passagerindtægter i dag, jf. figur 3.

NT og Movia får hhv. 3,8% og 3,7% af deres passagerindtægter fra off peak-kompensationen. De er dermed de selskaber, der får mest kompensation ift. passagerindtægterne.

Figur 3. Kompensation i % af passagerindtægter



Noter: ^a Ekskl. BAT. ^b DSB S-tog omfatter også Kystbanen og Kastrupbanen.

Brug af ordningen

Trafikselskaberne står for 44% af off peak-rejserne på rejsekort, og 55% af rejserne foretages på hverdage

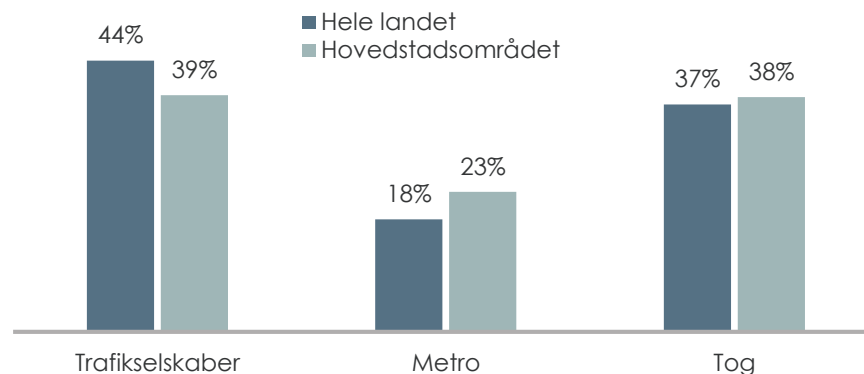
Trafikselskaberne står for 44% af off peak-rejserne på rejsekort i hele landet

Trafikselskaberne står for 44% af rejserne på rejsekort i hele landet, mens tog står for 37%.

I hovedstadsområdet står metro for 23% af rejserne, mens trafikselskaberne (Movia) og tog (DSB) står for henholdsvis 39% og 38%.

Der er en detaljeret opgørelse over rejser og omsætning i off peak i bilag 1.

Figur 1. Off peak-rejser på rejsekort fordelt på grupper af selskaber^a



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

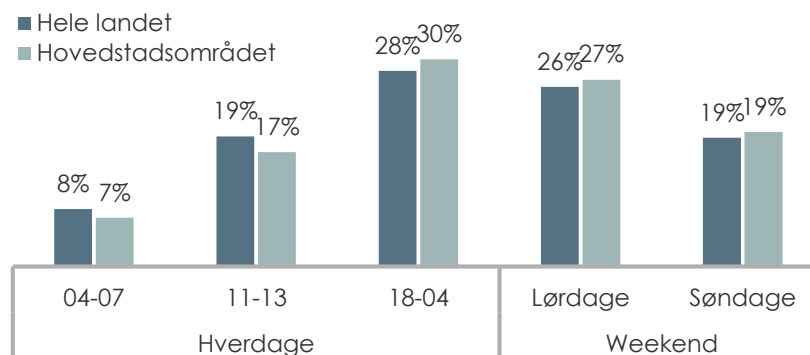
Størstedelen af rejserne i off peak foretages på hverdage

På hverdage ydes der off peak-kompensation til flest rejser i aften timerne, jf. figur 2.

I weekenden ydes der rabat til flere rejser om lørdagen end om søndagen.

Fordelingen i hovedstadsområdet er meget lig fordelingen for hele landet.

Figur 2. Off peak-rejser på rejsekort fordelt på rejsetidspunkt^b



Kilde: Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

Noter: ^a Kombirejser er talt med hos begge/alle selskaber. ^b Ekskl. helligdage.

Off peak-ordningen skal bidrage til at opnå fire målsætninger

Vi evaluerer ordningen ud fra de fire målsætninger, der kort er beskrevet i tabel 1.

Mål 3 og 4 er formuleret i den politiske aftale, mens mål 1 og 2 direkte eller indirekte fremgår af kommissoriet for denne opgave.¹

Som det fremgår af beskrivelserne af målsætningerne, har man ikke fastlagt præcise måltal for de ønskede effekter, men alene formuleret nogle overordnede målsætninger.

Man kan således ikke entydigt svare på, om effekterne har levet op til det ønskede. Derfor fokuserer vi i evalueringen på at opgøre og beskrive effekterne.

Vi overlader det til modtagerne af rapporten at vurdere, om størrelsen på effekterne står mål med de ressourcer, der anvendes på ordningen.

Tabel 1. Ordningens fire målsætninger¹

Mål 1. Passagerfremgang i den kollektive trafik	Målet er at understøtte, at den kollektive trafik er attraktiv, så flere vælger at bruge den.
Mål 2. Mere jævn passagerfordeling (peak versus off peak)	Målet er at sikre en mere jævn fordeling af passagerer mellem peak og off peak, så kapacitetsudnyttelsen bliver bedre. Det kræver, at tidsbåndene, hvor der ydes rabat, flugter med de tidspunkter, hvor der er ledig kapacitet i den kollektive trafik, og at rabatten får kunderne til at ændre adfærd.
Mål 3. Flytte ture i bil til kollektiv trafik	Målet er at understøtte, at den kollektive trafik er konkurrencedygtig sammenlignet med bilen, så flere vælger den kollektive trafik frem for bilen.
Mål 4. Komme borgere uden for arbejdsmarkedet til gavn	Med off peak-ordningen ønsker man at understøtte, at borgerne uden for arbejdsmarkedet får mulighed for at gennemføre de ønskede rejser billigere.

Kilder/noter. ¹ Transport- og Boligministeriet (2019): Kommissorium for evaluering og analyse af ordningen for takstnedsættelser uden for myldretiden (off peak-ordningen).

3

EVALUERING AF ORDNINGEN



Resumé af evalueringen

Ordningen har påvirket udviklingen i den ønskede retning i forhold til de fire mål

Evalueringen baserer sig på et solidt datagrundlag

Evalueringen baserer sig på rejsekortdata, spørgeskemaundersøgelser og input fra trafikselskaberne. Tilsammen danner materialet et solidt grundlag for evalueringen.

Off peak-rabatten er bredt kendt

61% af danskerne kender ordningen. Blandt de kollektivt rejsende kender 71% ordningen. Kendskabet er størst i Region Hovedstaden og Region Sjælland.

Evalueringen viser, at ordningen har påvirket udviklingen i den ønskede retning i forhold til de fire mål

Vi har, som nævnt, evalueret ordningen i forhold til fire målsætninger, jf. tabel 1.

Evalueringen viser, at ordningen har påvirket udviklingen i den ønskede retning i forhold til de fire mål.

Vi overlader det til modtagerne af rapporten at vurdere, om størrelsen på effekterne står mål med de ressourcer, der anvendes på ordningen.

Tabel 1. Evaluering af ordningens fire målsætninger

Mål 1. Passagerfremgang i den kollektive trafik	Takstnedsættelsen på 20% har givet 10-15% flere passagerer på rejsekortet i off peak. Målt i % har effekten været større i Øst- end i Vestdanmark og større for lange ture end for korte. Selskaberne er kun i mindre grad overbevist om, at off peak-rabatten tiltrækker flere passagerer.
Mål 2. Mere jævn passagerfordeling (peak versus off peak)	Rabatten har reduceret andelen af rejser på rejsekort, der foretages i peak, med 2-4%. Vi finder begrænset dokumentation for, at kunderne har flyttet rejser fra peak til off peak ud fra analyser af rejsekortdata. Ændringen i passagerfordelingen skyldes således næsten alene, at antallet af rejser i off peak er steget. Det står delvist i modstrid med, at selskaberne vurderer, at kunderne i nogen grad har flyttet rejser fra peak til off peak, og at kunderne selv giver udtryk for, at de har flyttet tidspunktet for rejser. De nuværende tidsbånd, hvor der ydes rabat, passer godt med fordelingen af kunderne over døgnet og dermed kapacitetsudnyttelsen hos trafikselskaberne.
Mål 3. Flytte ture fra bil til kollektiv trafik	Kunderne indikerer, at de ekstra rejser i off peak i 46% af tilfældene er overflyttet fra bil. Det svarer til, at 4-6% af alle off peak-rejser på rejsekort havde været taget i bil, hvis ikke der havde været off peak-rabat.
Mål 4. Komme borgere uden for arbejdsmarkedet til gavn	Borgere uden for arbejdsmarkedet har haft særlig stor glæde af ordningen. 37-54% af borgerne uden for arbejdsmarkedet oplyser, at det har betydning for deres økonomi, at de får off peak-rabat mod 31% for dem, der er i arbejde.

Om evalueringen: Datakilder

Evalueringen baserer sig på et solidt datagrundlag

Evalueringen er primært baseret på følgende kilder:

Rejsekortdata

Vi har haft adgang til detaljerede rejsekortdata for alle rejser fra 2015 til 2019, så vi kan observere, hvordan kunderne har reageret i praksis på off peak-rabatten (se næste side). Herefter benævnes denne datakilde "Rejsekort (2015-2019)".

Data fra trafiksselskaberne

Alle trafiksselskaber har leveret data om fordelingen af kunder over døgnet for en række strækninger. Enkelte selskaber har leveret kapacitetsdata. Derudover er selskaberne blevet bedt om at bidrage med deres holdninger til og erfaringer med off peak-ordningen. Herefter benævnes denne datakilde "Selskabsnavn (2020)" eller "Trafiksselskaber (2020)".

Spørgeskemaundersøgelser fra Wilke

Wilke har i perioden 2013-2018 årligt gennemført en spørgeskemaundersøgelse om off peak-ordningen for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen. I 2013 og 2014 deltog henholdsvis 1.500 og 1.700 respondenter i undersøgelsen. I 2015-2018 deltog godt 3.000 i undersøgelsen hvert år. Herefter benævnes denne datakilde "Wilke (2013-2018)".

Spørgeskemaundersøgelse fra Incentive

I forbindelse med denne evaluering har Incentive gennemført en detaljeret spørgeskemaundersøgelse blandt 6.652 respondenter, hvoraf 2.711 benytter kollektiv transport mindst én gang om måneden. Undersøgelsen er gennemført i januar 2020. Herefter benævnes denne datakilde "Incentive (2020)".

I tabellen nedenfor har vi vist, hvordan datakilderne bruges til at svare på evalueringsspørgsmålene.

Tabel 1: Evalueringsspørgsmål og datakilder

Evalueringsspørgsmål	Rejsekort-data	Trafik-selskaber	Wilke	Incentive
Kender befolkningen ordningen?		•	•	•
Mål 1. Passagerfremgang i den kollektive trafik	•	•		•
Mål 2. Mere jævn passagerfordeling (peak versus off peak)	•	•		•
Mål 3. Flytte ture fra bil til kollektiv trafik	•	•		•
Mål 4. Komme borgere uden for arbejdsmarkedet til gavn	•	•		•

Ændringer i, hvem der får off peak-rabat, giver mulighed for at observere kundernes reaktioner på off peak-rabatten

Naturlige eksperimenter giver mulighed for robuste analyser

De seneste års reformer af taksterne på Sjælland (Takst Sjælland) og i Vestdanmark (Takst Vest) har ændret på, hvilke kunder der får off peak-rabat.

Vi har således "naturlige eksperimenter", der viser, hvordan kunderne reagerer på off peak-rabatten.

Vi kan belyse kundernes reaktioner ved at sammenligne deres rejseadfærd før ændringen med deres rejseadfærd efter ændringen ud fra detaljerede rejsekortdata (i anonymiseret form) om hver rejse, som kunderne har foretaget.

I bilag 2 har vi redegjort for den præcise udvælgelse af de rejser, der indgår i analysen af adfærdseffekterne.

Før takstreformerne

Forud for takstreformerne var off peak-rabatten for voksne begrænset til rejser inden for hver af de 13 takstområder.



Efter takstreformerne

Efter takstreformerne får voksne off peak-rabat på rejser inden for trafikskabsområderne i Vestdanmark samt på hele Sjælland. Ændringerne på Sjælland trådte i kraft den 15. januar 2017, mens ændringerne i Vestdanmark trådte i kraft den 18. marts 2018.



Kendskab til ordningen

61% af danskerne kender ordningen. Blandt kollektivt rejsende kender 71% ordningen

61% af danskerne kender ordningen

Hvis kunderne skal reagere på off peak-rabatten, er det selvsagt en forudsætning, at de kender til ordningen. Evalueringen viser, at 61% af danskerne i dag kender til ordningen, jf. figur 1.

Større kendskab blandt kollektivt rejsende

Kendskabet er højere blandt kollektivt rejsende, hvor 71% kender til ordningen.

Flere og flere kender ordningen

Kendskabet har været svagt stigende siden 2014, hvor 55% af danskerne kendte til ordningen, til 61% i dag, jf. figur 2.

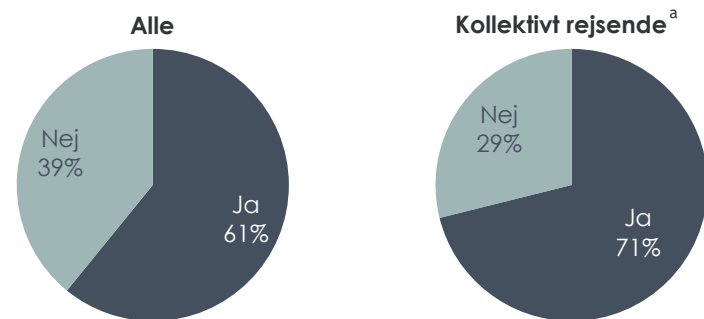
Selskabernes kommentarer til kendskab

DSB bemærker, at de oplever, at mange kunder er forvirrede over ordningen. DSB oplyser, at kunderne synes, at det er uklart, hvad der udløser off peak-rabat, og på hvilke tidspunkter man får off peak-rabat. DSB bemærker endvidere, at ordningen bidrager til en opfattelse af, at priserne på rejsekort er uigennemskuelige.

NT bemærker, at man med fordel kan promovere ordningen mere.

Figur 1. Kendskab afhængig af brug af kollektiv trafik

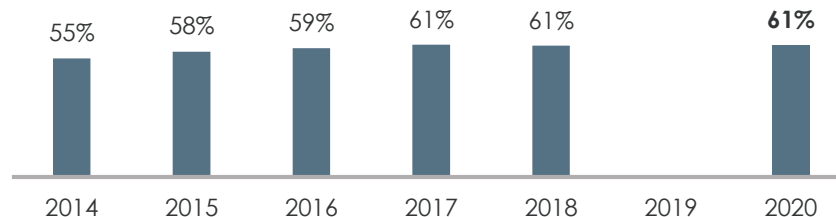
Har du hørt, at du kan få rabat på rejser med kollektiv trafik i off peak? Andel, der svarer ja.



Kilde: Incentive (2020). Note: ^a Rejser minimum 1-5 gange halvårligt med kollektiv trafik.

Figur 2. Udvikling i kendskab over tid

Har du hørt, at du kan få rabat på rejser med kollektiv trafik i off peak? Andel, der svarer ja.



Kilder: Wilke (2013-2018) og Incentive (2020).

Kendskab til ordningen

Kendskabet er størst i Region Hovedstaden og Region Sjælland

Flere i Østdanmark end i Vestdanmark kender til off peak-ordningen

Kendskabet er størst i Region Hovedstaden og Region Sjælland med en kendskabsgrad på ca. 70% for alle indbyggere og næsten 80% for kollektivt rejsende, jf. figur 1. I de øvrige regioner er kendskabsgraden ca. 55% for alle indbyggere og ca. 65-70% for kollektivt rejsende.

Forskellen mellem Øst- og Vestdanmark er mindre for kollektivt rejsende end hele befolkningen, hvilket afspejler, at det bedre kendskab i Østdanmark delvist kan tilskrives, at flere bruger kollektiv transport.

Kendskabet er højest blandt de unge på 20-29 år og de ældre på 60-79 år. Kendskabet varierer ikke væsentligt på tværs af beskæftigelsesstatus og køn. Se bilag 3 for yderligere detaljer.

Oplysningskampagner har været kundernes vigtigste kilde til kendskab

Det er vanskeligt præcist at afdække, hvorfra befolkningen har fået kendskab til ordningen.

Vores undersøgelse indikerer, at særligt selskabernes oplysningskampagner har bidraget til kendskabet, jf. figur 2.

Detaljerede opgørelser viser, at flere indbyggere i Region Hovedstaden har fået information fra rejsekortstandere og opsøgt information på rejsekorts hjemmeside, mens flere jyder har hørt om ordningen fra venner/familie/bekendte. Se bilag 4 for yderligere detaljer.

Særligt i Østdanmark har trafikselskaberne promoveret ordningen

Den regionale forskel i kendskab kan også delvist tilskrives forskelle i trafikselskabernes kommunikation. I Østdanmark har DSB, Movia og Metroselskabet koordineret kommunikationen gennem DOT. DOT har flere gange om året kørt awareness-kampagner for ordningen (senest uge 15-17 og 34-37 i 2019), som formidles via mange kanaler.

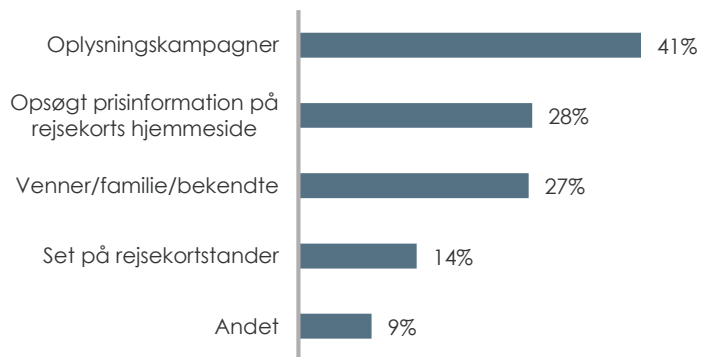
Flere selskaber i Vestdanmark har ligeledes gjort reklame for ordningen, men generelt vurderer vi, at der er gjort mere for at informere om ordningen i Øst- end i Vestdanmark.

Figur 1. Geografiske forskelle i kendskab

Region	Alle	Kollektivt rejsende
Region Hovedstaden	74%	77%
Region Sjælland	68%	78%
Region Syddanmark – Fyn	57%	68%
Region Syddanmark – Syddjylland	53%	67%
Region Midtjylland	55%	64%
Region Nordjylland	55%	65%
Alle	61%	71%

Kilde: Incentive (2020).

Figur 2. Kilder til kendskab



Kilde: Incentive (2020).

Mål 1. Passagerfremgang i den kollektive trafik

Rabatten har givet 10-15% flere passagerer på rejsekort i off peak

Rabatten har givet 10-15% flere passagerer i off peak

Det første mål med ordningen er, at den skal føre til passagerfremgang i den kollektive trafik. Vi estimerer på basis af detaljerede analyser af rejsekortdata, at ordningen har medført en passagerfremgang på 10-15% i off peak-perioden for de rejser, der er omfattet af ordningen, jf. figur 1. Som det fremgår af figuren, har vi lavet analysen på to forskellige måder, der er yderligere beskrevet i bilag 2. Resultaterne af de to metoder er stort set ens.

Fremgangen svarer til en samlet vækst i den kollektive trafik på 1-2%.

Passagerfremgangen er større i Øst- end i Vestdanmark

Effekterne er større i Øst- end i Vestdanmark, hvilket kan skyldes, at det kollektive trafikudbud er bedre i Øst- end i Vestdanmark. Andre studier viser nemlig, at kunderne reagerer mere på prisændringer, når det kollektive trafikudbud er godt.^b

Større fremgang på lange ture end på korte

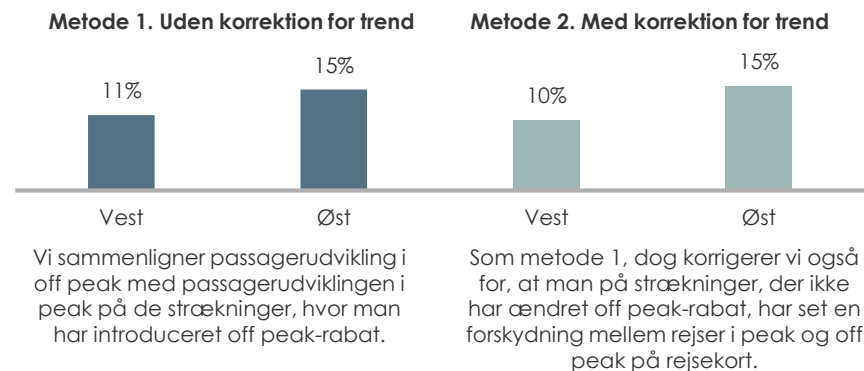
Effekten er større for lange ture end for korte ture, jf. figur 2. Det flugter med resultaterne fra andre studier, der viser, at kunderne er mere prisfølsomme på lange end på korte ture.^c

Priselasticiteter stemmer overens med forudsætningerne i beslutningsgrundlaget

Omregner man passagereffekterne til priselasticiteter, finder vi, at priselasticiteten er mellem -0,8 og -0,3 med et gennemsnit på -0,5. Til sammenligning anvendte man i beslutningsgrundlaget for off peak-rabatten forudsætninger om priselasticiteter mellem -0,9 og -0,2. Disse forudsætninger viste sig altså at holde stik.

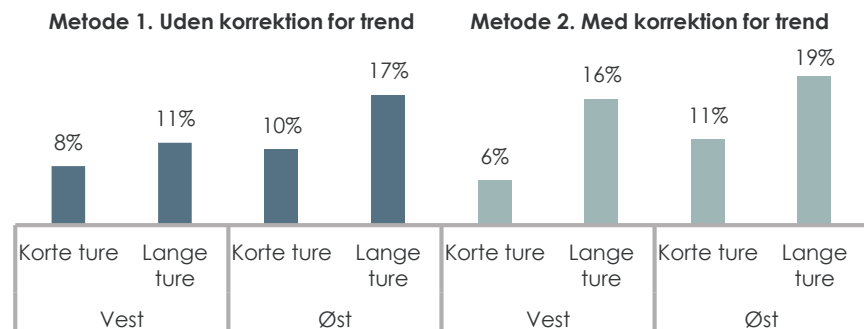
Effekten er større end gennemsnittet for rejsende i den kollektive trafik, da off peak-rabatten i høj grad berører fritidsrejsende. Typisk opgøres den gennemsnitlige priselasticitet til -0,3 til -0,4^d.

Figur 1. Passagerfremgang i Vest- og Østdanmark for alle kunder, der har fået off peak-rabat



Kilde: Incentive Rejsekort (2015-2019).

Figur 2. Passagerfremgang i Vest- og Østdanmark for alle kunder, der har fået off peak-rabat – opdelt på korte og lange ture



Kilde: Incentive Rejsekort (2015-2019).

Noter. ^a Opgørelsen af det samlede andel rejser i den kollektive trafik er behæftet med usikkerhed, ^b Se fx Renolen (1998) samt Strange og Nordheim (1995), ^c Se fx Vinnova (2001). ^d Dette estimat er baseret på en gennemgang af tilgængelige studier fra ind- og udland. I disse studier finder man også, at fritidsrejsende er mere prisfølsomme end pendlere og erhvervsrejsende.

Mål 1. Passagerfremgang i den kollektive trafik

Selskaberne vurderer, at off peak-rabatten til en vis grad har genereret flere rejser, mens 22% af kunderne siger, at rabatten har fået dem til at tage flere ture med kollektiv trafik

Selskaberne vurderer, at off peak-rabatten til en vis grad har genereret flere rejser

Selskaberne har en opfattelse af, at off peak-rabatten til en vis grad har genereret flere rejser med kollektiv trafik, jf. figur 1.

Fem af de otte trafikselskaber vurderer, at ordningen i nogen grad har ført til passagerfremgang i den kollektive trafik, mens to vurderer, at det i mindre grad er tilfældet. Ét selskab vurderer, at ordningen slet ikke har medført flere rejser.

Knap en ud af fire kunder siger, at rabatten har fået dem til at tage flere ture med kollektiv trafik

22% af kunderne angiver, at de er meget enige eller enige i, at ordningen har fået dem til at tage flere ture med kollektiv trafik. Det skal bemærkes, at det ikke kan tolkes, som om de angiver, at rejsetallet er steget med 22% i off peak.

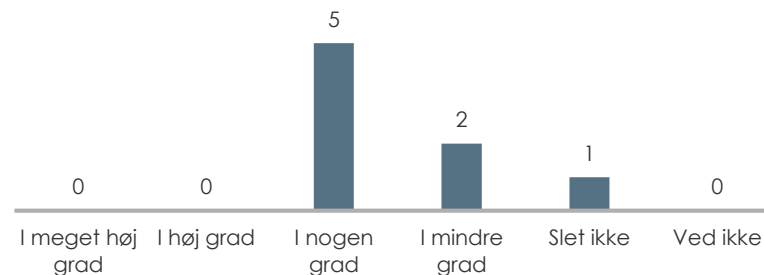
Detaljerede opgørelser viser, at det særligt er de unge, mænd og dem, der ofte rejser med kollektiv trafik, der angiver, at off peak-rabatten har fået dem til at tage flere ture med kollektiv trafik.

Se bilag 6 for yderligere detaljer.

Figur 1. Selskabernes vurdering

Hvor enige er I i følgende udsagn:

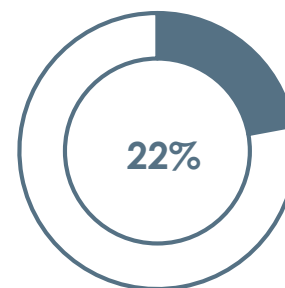
"Off peak-rabatten har genereret flere rejser med kollektiv trafik"



Kilde: Trafikselskaber (2020).

Figur 2. Kundernes vurdering

Tidsrabatten har fået mig til at tage flere ture med kollektiv trafik*



*Andel meget enig/enig.

Kilde: Incentive (2020).

Mål 2. Mere jævn passagerfordeling (peak versus off peak)

Rabatten har reduceret andelen af rejser i peak med 2-4%, fordi antallet af rejser i off peak er øget

Det andet mål med ordningen er at skabe en mere jævn passagerfordeling, når man sammenligner peak med off peak. Det skal være med til at sikre en bedre kapacitetsudnyttelse i den kollektive trafik.

Off peak-rabat har fået andelen af rejser i peak til at falde med 2-4%

Vi estimerer, at rabatten har reduceret andelen af rejser på rejsekort, der foretages i peak, med 2-4%.

Uden rabatten ville ca. 52% af rejserne være foretaget i peak. Til sammenligning er ca. 32% af timerne i løbet af en almindelig uge peak-timer*.

Effekten er større for lange end for korte rejser, og større for rejser i Øst end i Vest, jf. figur 2.

Ændringen i passagerfordeling skyldes, at flere rejser i off peak

Som beskrevet finder vi, at andelen af rejser i peak er faldet.

Vi finder begrænset dokumentation for, at der er overflytning fra peak til off peak. Det er dog følsomt over for specifikationen af modellen, og vi vurderer derfor ikke, at overflytningen fra peak til off peak er væsentlig.

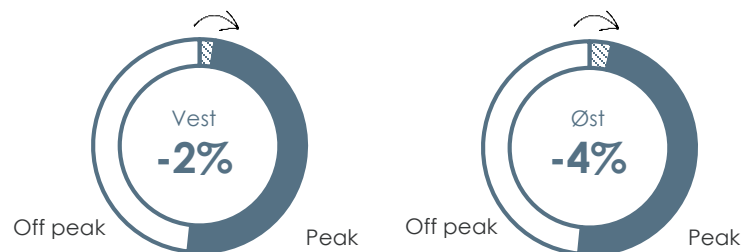
Ændringen i passagerfordelingen skyldes således næsten alene, at antallet af rejser i off peak er steget.

En årsag til, at vi ikke finder en nedgang af rejser i peak, kan være, at nogle af de ekstra rejser, der kommer i off peak, rejser ud eller hjem i peak. Det opvejer således, at nogle kunder kan have flyttet rejser fra peak til off peak.

Vi finder således ikke, at off peak-ordningen samlet har reduceret antallet af rejser i peak.

Figur 1. Effekt på andel rejser i peak i Vest- og Østdanmark

Rabatten har reduceret andelen af rejser på rejsekort, der foretages i peak med **2%** i Vestdanmark og **4%** i Østdanmark. Årsagen er, at antallet af rejser er øget i off peak.



Figur 2. Effekt på andel rejser i peak opdelt på rejselængde

Geografi	Turlængde	Metode 1 Uden korrektion for trend	Metode 2 Med korrektion for trend
Vestdanmark	I alt	-3%	-2%
	Korte ture	-2%	-1%
	Lange ture	-2%	-4%
Østdanmark	I alt	-3%	-4%
	Korte ture	-2%	-2%
	Lange ture	-4%	-4%

Noter. * Beregnet fra kl. 4 til midnat. ^b Med korrektion for trend.

Mål 2. Mere jævn passagerfordeling (peak versus off peak)

Selskaberne vurderer, at kunderne i nogen grad har flyttet rejser fra peak til off peak. Kunderne giver udtryk for det samme

Selskaberne vurderer, at off peak-rabatten i nogen grad har fået kunder til at flytte rejser fra peak til off peak

Fem af de otte selskaber vurderer, at off peak-rabatten i nogen grad har fået kunderne til at flytte rejser fra peak til off peak. Et selskab vurderer, at det i høj grad er tilfældet, mens to selskaber vurderer, at det i mindre grad er tilfældet.

Nogle kunder mener, at rabatten har fået dem til at bruge mere kollektiv trafik i off peak

Til sammenligning giver de kollektivt rejsende udtryk for følgende, jf. figur 2:

- 31% siger, at tidsrabatten har fået dem til at flytte ture fra peak til off peak. Det skal bemærkes, at det ikke kan tolkes, som om de angiver, at 31% af turene er flyttet fra peak til off peak.
- 20% siger, at rabatten i off peak er afgørende for deres valg af rejsetidspunkt.

Dette står altså i nogen grad i kontrast til, at vi ikke finder klar dokumentation i rejsekortdata for, at kunderne flytter ture fra peak til off peak.

Det kan skyldes flere ting:

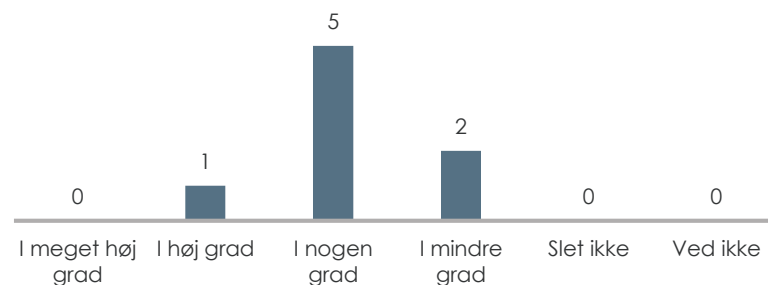
- Kunder har svaret, at de har flyttet rejser, men der kun er tale om et meget lille antal rejser.
- Off peak-ordningen har genereret flere rejser i peak, fordi nogle af de ekstra rejser i off peak rejser ud eller hjem i peak.

Det er i særlig grad unge, mænd og personer uden for arbejdsmarkedet, der siger, at de har flyttet rejser fra peak til off peak. Se bilag 7 for yderligere detaljer.

Figur 1. Selskabernes vurdering

Hvor enige er I i følgende udsagn:

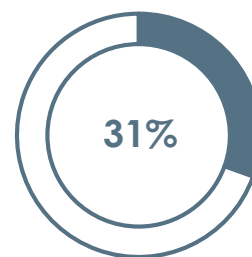
"Off peak-rabatten har fået kunder til at flytte rejser fra peak til off peak"



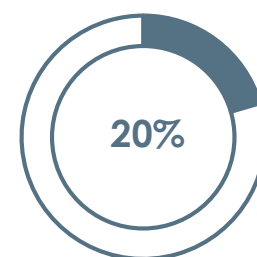
Kilde: Trafikselskaber (2020).

Figur 2. Kundernes vurdering

Tidsrabatten har fået mig til at flytte ture fra peak til off peak*



Rabatten uden for peak er afgørende for mit valg af transportmiddel*



*Andel meget enig/enig.

Kilde: Incentive (2020).

Mål 2. Mere jævn passagerfordeling (peak versus off peak)

De nuværende tidsbånd passer godt med kapacitetsudnyttelsen hos trafikselskaberne

Tidsbånd skal flugte med ledig kapacitet

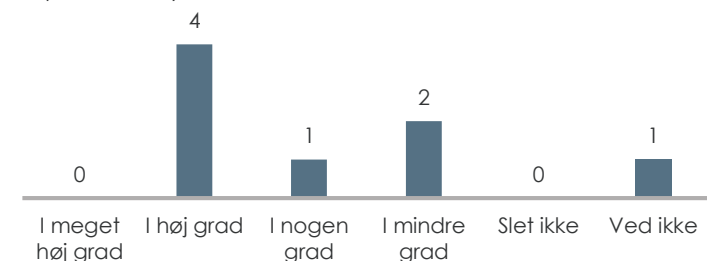
En betingelse for, at selskaberne bliver hjulpet til at opnå en bedre kapacitetsudnyttelse, når passagerfordelingen udjævnes, er, at tidsbåndene, hvor der ydes rabat, flugter med de tidspunkter, hvor der er ledig kapacitet i den kollektive trafik. Da selskaberne kun i mindre omfang har kunnet levere data for kapacitetsudnyttelsen, har vi vurderet dette ud fra fordelingen af passagerer over døgnet. På basis af opgørelsen i figur 1, der viser fordelingen af passagerer over døgnet og perioderne, hvor der ydes off peak-rabat, vurderer vi, at tidspunkterne, hvor der ydes rabat, stemmer godt overens med tidspunkterne, hvor der mindre pres på kapaciteten i den kollektive trafik.

Fire ud af seks selskaber mener, at tidsbånd passer med kapacitetsudnyttelse

Fire selskaber vurderer også, at det i høj grad er tilfældet, jf. figur 2. Metroselskabet og NT mener, at det i mindre grad er tilfældet. Metroselskabet peger på, at det for Metroselskabet ville være mere relevant at give rabat kl. 10-11 end kl. 18-19 på hverdage. Som det fremgår figur 2, er dette ikke det generelle billede for alle selskaber, da passagergrundlaget i gennemsnit er højere fra kl. 10 til 11 end fra kl. 18 til 19.

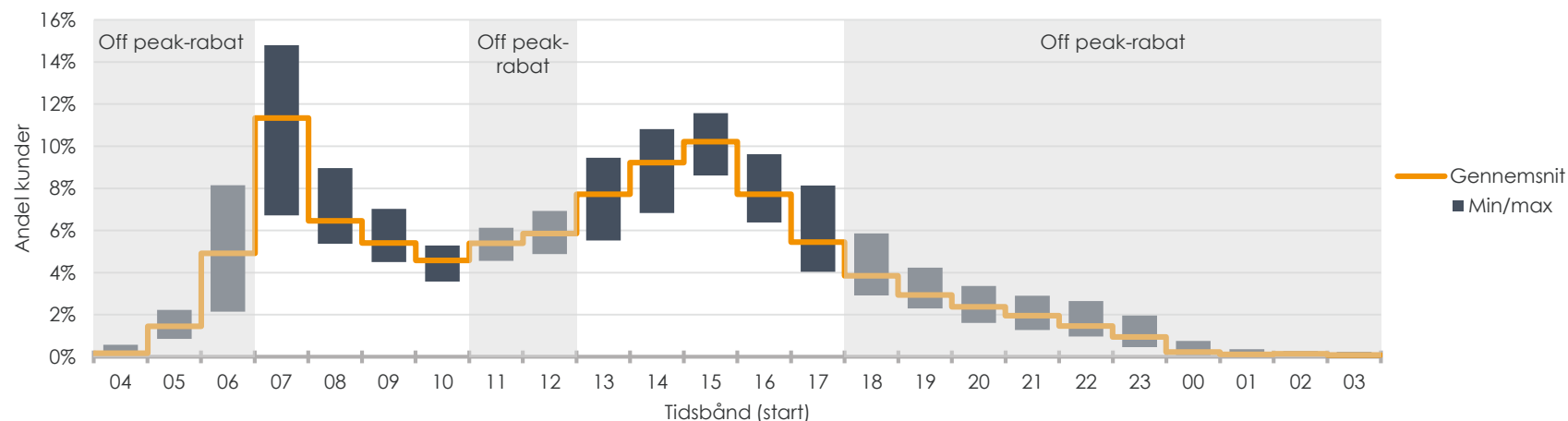
Figur 2. Selskabernes vurdering

Hvor enige er I i følgende udsagn:
"De nuværende tidsbånd passer godt med vores kapacitetsudnyttelse"



Kilde: Trafikselskaber (2020).

Figur 1. Fordeling af passagerer over døgnet
(hverdag, simpelt gennemsnit af eksempler for hvert selskab, snittal)



Kilde: Trafikselskaber (2020).

Mål 3. Flytte ture i bil til kollektiv trafik

Mellem 4% og 6% af alle off peak-rejser var blevet taget med bil, hvis ikke der havde været off peak-rabat

Passagerfremgang i off peak

Det tredje mål med ordningen er at overflytte kunder fra bil til kollektiv trafik.

Vi estimerer, at off peak-rabat har ført til en passagerfremgang i off peak på **10-15%** (se slide 16).

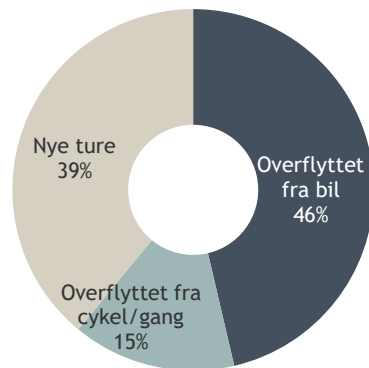
Det bruger vi som udtryk for, at off peak-rabatten generelt har genereret 10-15% flere togrejser i off peak.

Vi har ikke fundet belæg for, at turene i nævneværdig grad skulle være overflyttet fra peak.

Turene kan derfor være overflyttet fra andre transportmidler (bil/gang/cykel), eller det kan være nye ture, der ellers ikke var blevet foretaget.

Andel af fremgang overflyttet fra bil

46% af kunderne mener, at off peak-rabatten har fået dem til at erstatte bilture med kollektive ture.^a



Kilde: Incentive (2020).

Baseret på følgende spørgsmål fra Incentive (2020):

Hvilket udsagn er du mest enig i?

- ☒ Tidsrabatten har fået mig til at tage ture med kollektiv trafik, som jeg før tog i bil.
- ☐ Tidsrabatten har fået mig til at tage ture med kollektiv trafik, som jeg før tog på cykel eller gående.
- ☐ Tidsrabatten har fået mig til at tage nye ture, som jeg ellers ikke ville have taget.

Off peak-rejser, der var foregået med bil, hvis ikke det var for rabatten

Off peak-rabatten har genereret 10-15% flere togrejser i off peak. Heraf er 46% overflyttet fra bil. Derfor har off peak-rabatten overflyttet mellem

$$\frac{10\% \cdot 46\%}{1 + 10\%} \text{ og } \frac{15\% \cdot 46\%}{1 + 15\%}$$

rejser fra bil. Beregningen viser andelen af alle rejser, der ville have været taget med bil, skaleret med, at der havde været 10%/15% færre rejser uden rabatten.

Det svarer til, at off peak-rabatten har skabt 4-6% ekstra rejser i off peak, som alternativt var foregået med bil.

4-6%

af alle off peak-rejser var foregået med bil i fraværet af off peak-rabat

Kilder/noter. ^a Dette stemmer rimeligt overens med vurderingerne af effekten af at forbedre den kollektive betjening. Fx finder man, at 27-76% af den passagerfremgang, man forventer ved at etablere letbaner i Aarhus, Odense og København, samt Metro Cityringen i København, kommer fra bilture.

Mål 3. Flytte ture i bil til kollektiv trafik

Selskaberne vurderer, at nogle kunder kan have flyttet ture fra bil til kollektiv trafik. Kundens besvarelser tyder på det samme

Selskaberne vurderer, at off peak-rabatten til en vis grad har fået kunder til at flytte rejser fra bil til kollektiv trafik

Tre af trafikselskaberne ved ikke, om off peak-rabatten har overflyttet rejser, der ellers ville foregå med bil, til kollektiv trafik. Blandt de øvrige fem trafikselskaber mener tre, at rabatten i nogen grad har overflyttet bilture. Ét selskab mener, at det kun er i mindre grad, mens ét selskab slet ikke mener, at bilture er blevet overflyttet.

Vurderingerne skal ses i lyset af, at antallet af "ved ikke"-besvarelser tyder på, at trafikselskaberne har begrænset viden om emnet.

Næsten halvdelen af kunderne mener, at pris er afgørende for deres valg af transportmiddel

44% af kunderne svarer, at de er meget enige eller enige i, at prisen på kollektiv trafik er afgørende for deres valg af transportmiddel.

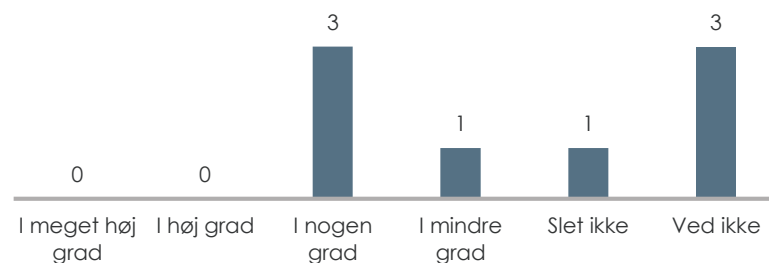
Når kollektiv transport gøres billigere i off peak relativt til bil, må man derfor forvente, at nogle af disse kunder erstatter bilture med kollektive rejser.

Detaljerede opgørelser viser, at prisen betyder mere forvalg af transportmiddel, jo hyppigere en bruger af kollektiv transport, kunden er. De viser desuden, at prisen betyder mere for unge end for ældre. Se bilag 8 for yderligere detaljer.

Figur 1. Selskabernes vurdering

Hvor enig er I i følgende udsagn:

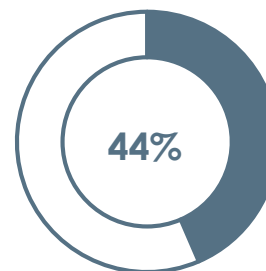
"Off peak-rabatten har overflyttet rejser, der ellers ville foregå med bil, til kollektiv trafik"



Kilde: Trafikselskaber (2020).

Figur 2. Kundens vurdering

Prisen på kollektiv trafik er afgørende for mit valg af transportmiddel*



*Andel meget enig/enig.

Kilde: Incentive (2020).

Mål 4. Komme borgere uden for arbejdsmarkedet til gavn

Borgere uden for arbejdsmarkedet har haft særlig stor glæde af ordningen

Det fjerde mål handler om, at man vil sikre, at borgerne uden for arbejdsmarkedet får mulighed for at gennemføre de ønskede rejser billigere.

Selskaberne vurderer i høj grad, at borgere uden for arbejdsmarkedet har haft særlig stor glæde af ordningen

Selskaberne giver udtryk for, at ordningen i væsentlig grad kommer borgerne uden for arbejdsmarkedet til gavn, jf. figur 1.

Off peak-rabatten har størst betydning borgere uden for arbejdsmarkedet

Godt en tredjedel af kunderne giver udtryk for, at det har betydning for deres økonomi, at de kan få rabat på kollektiv transport i off peak, jf. figur 2.

For borgere uden for arbejdsmarkedet, dvs. studerende, personer på orlov, personer uden for beskæftigelse, arbejdssøgende, pensionister etc. er det 37-54%.

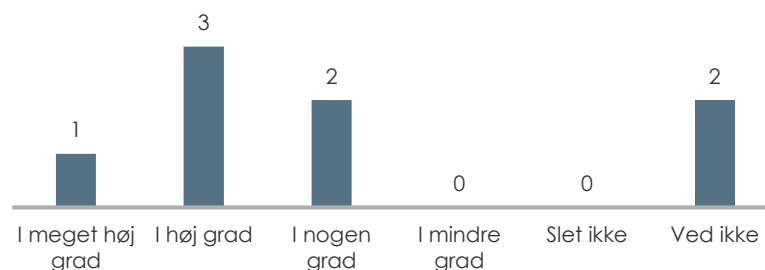
Detaljerede opgørelser viser endvidere, at det særligt er de unge og de personer, der hyppigt rejser med kollektiv trafik, der oplyser, at det har betydning for deres økonomi, at de kan få rabat på kollektiv transport i off peak.

Se bilag 9 for yderligere detaljer.

Figur 1. Selskabernes vurdering

Hvor enige er I i følgende udsagn:

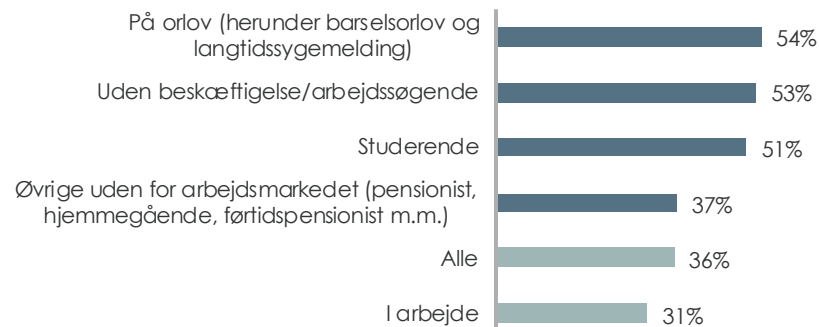
"Borgere uden for arbejdsmarkedet har haft særlig stor glæde af ordningen"



Kilde: Trafikselskaber (2020).

Figur 2. Kundernes vurdering

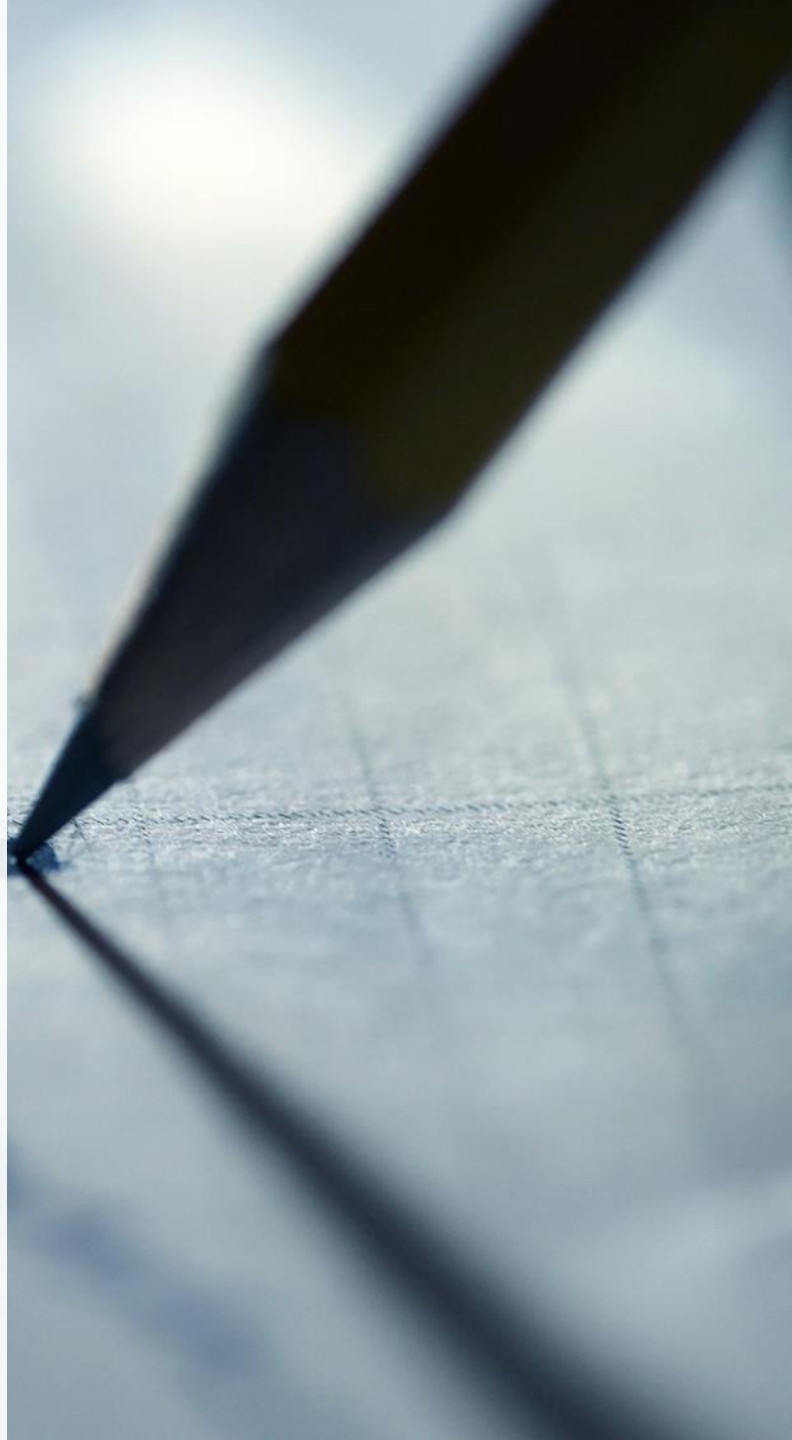
Andel, der er meget enige eller enige i: "Det har betydning for min økonomi, at jeg kan få rabat på kollektiv transport i off peak"



Kilde: Incentive (2020).

4

FREMSKRIVNING AF FORBRUGET MED DEN NUVÆRENDE ORDNING



Risiko for overforbrug fra 2020

Risiko for, at forbruget overstiger bevillingen allerede i 2020

Den gradvise stigning i brugen af rejsekort øger trækket på ordningen, så vi estimerer, at (se figur 1):

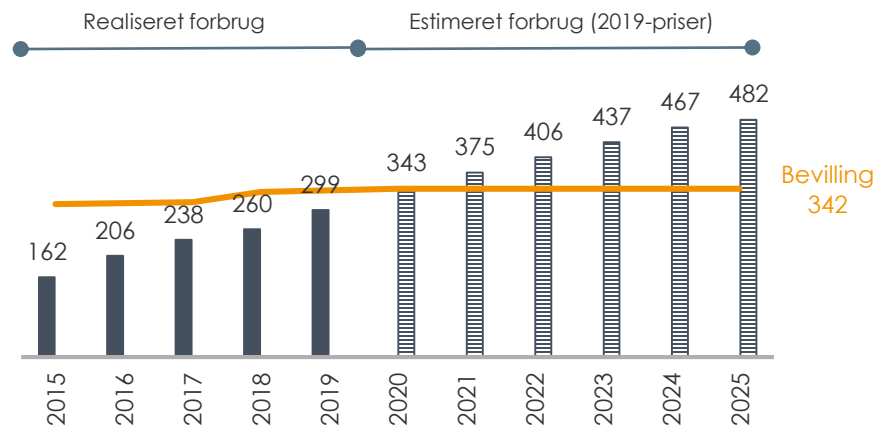
- Der er risiko for, at forbruget allerede i 2020 vil overstige den årlige bevilling, hvis ordningen ikke laves om.
- Det er sandsynligt, at forbruget vil overstige den årlige bevilling fra 2021, hvis ordningen ikke laves om.

Baggrunden for, at vi forventer en fortsat stigning i forbruget, er:

- Åbningen af Cityringen vil føre til et væsentligt løft i passagertallet i den kollektive trafik i København.
- Takstreformerne Takst Sjælland og Takst Vest har gjort det tydeligere for kunderne, at rejsekortet er det billigste alternativ for lav- og mellemfrekvente rejsende. Dertil kommer, at selskaberne efter reformerne yder off peak-rabat på flere rejser.
- Midttrafik og FynBus lancerede rejsekort senere end de øvrige selskaber. De har således et efterslæb, som vi forventer, at de indhenter i de kommende år.
- Lanceringen af pendler kombi på rejsekort vil øge brugen af rejsekort blandt kunder, der tidligere rejste på traditionelle pendlerkort. Derudover kan lanceringen af traditionelle pendlerkort på rejsekort gøre, at flere vil anskaffe sig et traditionelt rejsekort.

Vi bemærker, at fremskrivningerne er behæftet med væsentlig usikkerhed.

Figur 1. Forbrug versus bevilling i fremtiden



Kort om prognosen

Prognosen er primært baseret på:

- Data for udviklingen i den historiske off peak-kompensation pr. selskab.
- Data for selskabernes indtægter og dermed, hvor stor en del af selskabernes indtægter der stammer fra off peak-kompensation.
- Viden om, hvornår de enkelte selskaber lancerede rejsekort.
- Prognose for effekten af åbningen af Cityringen.

På næste side uddyber vi fremskrivning, og der findes yderligere detaljer i bilag 10.

Forbruget forventes at vokse – også efter, at rejsekortet er fuldt indfaset

Basisfremskrivning samt korrektion for særlige effekter

Fremskrivningen af kompensationen med den nuværende ordning er lavet i to trin:

Trin 1. Basisfremskrivning

Trin 2. Korrektion for åbning af Cityringen.

Basisforbruget forventes fortsat at vokse

Basisfremskrivning er baseret på den historiske vækst i bevillingen, der har ligget på mellem 22 og 72 mio. kr. de seneste år.

Vi forventer på den baggrund en stigning på 23 mio. kr. om året til og med 2024 og herefter en vækst på 10 mio. kr. om året frem til 2030, jf. figur 1.

Den fortsatte vækst skyldes bl.a. at man kan endnu ikke spore en tydelig afmatning af væksten i kompensationen, som man måske kunne forvente, efter den indledende udrulning af rejsekortet er overstået. Det gælder også for DSB S-tog og Movia, der var blandt de tidligste selskaber til at komme på rejsekortet, jf. figur 2.

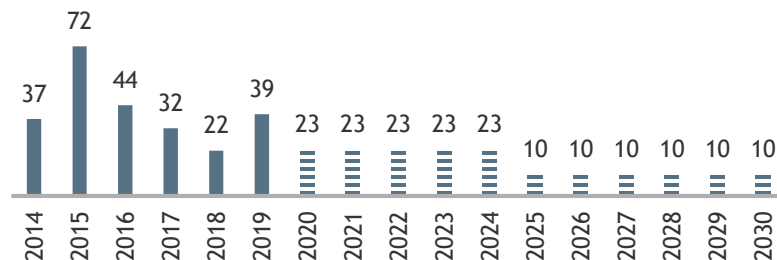
Åbningen af Cityringen giver yderligere vækst i forbruget

I trin 2 korrigerer vi for effekten af åbningen af Cityringen.

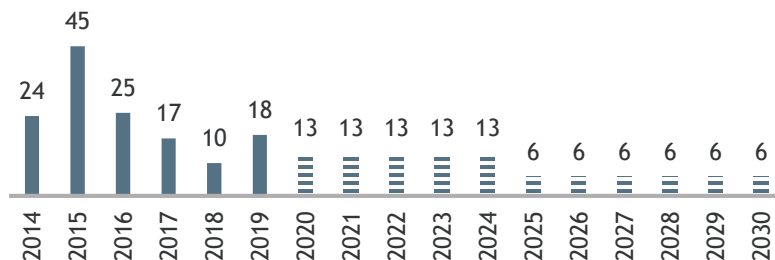
Åbningen af Cityringen fører til en væsentlig stigning i det samlede passagerantal i hovedstaden og en forskydning mellem særligt Metroselskabet og Movia. Vi forventer, at Cityringen giver en stigning i forbruget på 22 mio. kr. i 2020 og en stigning på mellem 9 og 2 mio. kr. frem til 2030.

Der findes yderligere detaljer om fremskrivningen i bilag 10.

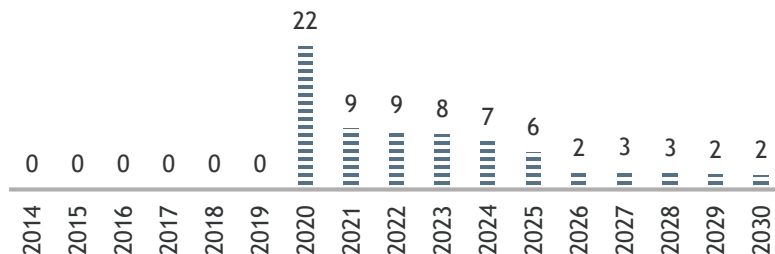
Figur 1. Årlig vækst i basisforbrug i hele landet, mio. kr.



Figur 2. Årlig vækst i basisforbrug hos DSB S-tog og Movia mio. kr.



Figur 3. Årlig vækst i forbrug pga. åbning af Cityringen, mio. kr.



5

ALTERNATIVE MODELLER FOR FREMTIDIG OFF PEAK-RABAT



Den nuværende ordning kan ændres på fire måder

Risiko for overforbrug

Som det fremgik af afsnit 3, er der risiko for, at forbruget overstiger bevillingen allerede i 2020.

Alternative modeller fremtidssikrer ordning til minimum 2025

Vi har derfor i samarbejde med Transport- og Boligministeriet identificeret fire mulige alternative modeller, der som minimum kan fremtidssikre off peak-ordningen frem til 2025. De fire modeller og den samlede vurdering af dem er beskrevet til højre. Yderligere detaljer findes i bilag 11.

På de følgende sider beskriver vi effekterne af de alternative modeller.

Model 4 er mest attraktiv

Med tilpasset kompensationsgrad får selskaberne højere indtægter end i et scenarie uden off peak-rabatten. Kompensationsgraden fastsættes i hvert år, så selskaberne får udbetalt den fulde bevilling på 342 mio. kr.

Kunderne oplever ikke ændringer i forhold til i dag.

Hvis selskaberne har budgetteret med fuld kompensation, vil de dog opleve færre indtægter end budgetteret.

Figur 1: Alternative ordninger, der er fremtidssikret til mindst 2025

Alternativ model	Beskrivelse	Samlet vurdering
 1. Smallere tidsbånd	I dag ydes der rabat kl. 11-13 og kl. 18-7 på hverdage samt hele døgnet lørdag, søndag og helligdage. I model 1 indskrænkes tidsbåndene, så der ikke ydes off peak-rabat på hverdage kl. 6-7, 11-13 samt 18-19.	 Blandt de mindst attraktive af de fire modeller, fordi ordningen forringes for alle, og ændringerne er mere komplekse at kommunikere.
 2. Lavere rabatsats	I dag ydes der 20% rabat i off peak-perioderne. I den alternative model ydes der 14% rabat.*	 Blandt de mindst attraktive af de fire modeller, fordi ordningen forringes for alle.
 3. Differentieret på kundegrupper	Udgifterne til off peak-ordningen reduceres ved at sænke rabatten for voksne til 13% i stedet for 20% som i dag.* Rabatten på 20% fastholdes for børn, unge og pensionister.	 Mere attraktiv end 1 og 2, fordi effekterne samlet set er de samme som 1 og 2, men positivt budskab, at børn, unge og pensionister ikke rammes af ændringen.
 4. Tilpasset kompensation	I dag overkompenseres selskaberne, da off peak-rabatten medfører passagerfremgang. I model 4 reduceres kompensationsgraden, så den ikke længere er 1-1. Selskaberne får stadig højere indtægter end i et scenarie uden off peak-rabatten, jf. bilag 11.	 Den mest attraktive af de fire modeller, fordi kunderne ikke oplever ændringer, selskaberne ikke taber penge i forhold til en situation uden off peak-rabat, og ordningen fremtidssikres til senere end 2030.

* Rabatsatserne er fastsat, så kompensationen er tættest mulig på bevillingen i 2025. I praksis kan rabatsatserne afrundes for at gøre kommunikationen enklere.

Alle modellerne sænker forbruget væsentligt, så forbruget som minimum holder sig under bevillingen til og med 2025

Forbruget i alternative modeller

Vi har estimeret trækket på ordningen for hver af de fire alternative modeller og sammenlignet det med fremskrivningen af forbruget med den nuværende ordning. Fremskrivningerne af forbruget med de alternative modeller er beskrevet i bilag 11.

Figur 1 viser den forventede kompensation ved hver af modellerne i 2025, mens tabel 1 fremhæver, hvilket år hver af modellerne overstiger bevillingen.

Model 1. Smaller tidsbånd

Ved at fjerne rabatten i off peak på hverdage kl. 6-7, 11-13 samt 18-19 reduceres det forventede forbrug i 2025 fra 495 mio. kr. til 342 mio. kr., hvilket svarer til bevillingen.

Model 2. Lavere rabatsats

Ved at reducere rabatten til 14% er det forventede forbrug 334 mio. kr. i 2025, hvilket er en smule under bevillingen.

Model 3. Differentieret rabat på kundegrupper

Ved at reducere rabatten for voksne til 13% (og fastholde rabatten på 20% til børn, unge og pensionister) reduceres forbruget i 2025 til 342 mio. kr., hvilket svarer til bevillingen.

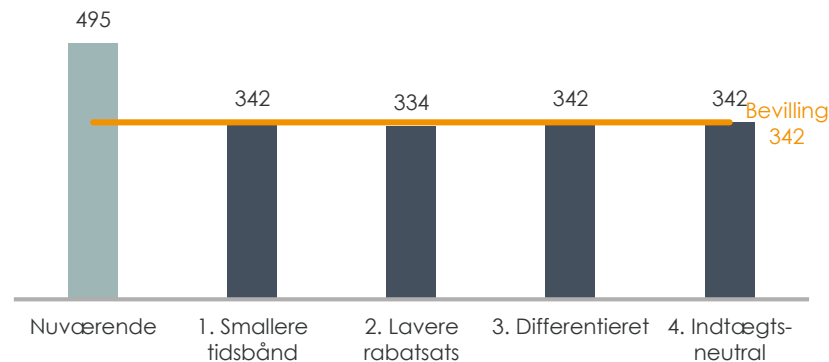
Model 4. Tilpasset kompensationsgrad

Ved fortsat at give samme rabat til passagerer, men give mindre end 1:1-kompensation til trafiksselskaberne, sikrer modellen, at hele bevillingen på 342 mio. kr. udbetales i alle år.

Eftersom off peak-rabatten giver flere passagerer, kan denne model fremtidssikre ordningen til længere end 2030, førend kompensationsgraden bliver så lav, at ordningen ikke kan betale sig for trafiksselskaberne.

Dette gennemgås detaljeret i bilag 11.

Figur 1. Forventet forbrug i 2025 ved alternative modeller, mio. kr. (2019-priser)



Tabel 1. Forventet forbrug i mio. kr. og år med risiko for overforbrug

Model	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Bevilling	342	342	342	342	342	342	342
Nuværende	480	495	508	521	533	546	558
1. Smaller tidsbånd	331	342	351	360	368	377	386
2. Lavere rabatsats	324	334	343	352	360	368	377
3. Differentieret rabat	331	342	351	360	369	377	386
4. Tilpasset kompensationsgrad	342	342	342	342	342	342	342

Forbruget står på rød baggrund, når det overstiger bevillingen.

Tilpasset kompensationsgrad (model 4) giver de ønskede effekter

Kriterier for vurdering af alternative ordninger

Vi har vurderet de alternative modeller ud fra effekten på de fire mål, i hvilken grad modellen fremtidssikrer ordningen, samt hvor let ændringen er at kommunikere.

Model 4 er mest attraktiv

Vurderingerne viser, at model 4, hvor princippet for beregning af kompensation ændres, giver de bedste effekter.

Det skyldes, at kunderne ikke rammes af ændringen, da den alene går på den bagvedliggende beregning af kompensationen til trafikselskaberne.

Evalueringsmål 1-4

Mål 1.

Passagerfremgang i den kollektive trafik

Mål 2.

Mere jævn passagerfordeling

Mål 3.

Flytte ture i bil til kollektiv trafik

Mål 4.

Komme borgere uden for arbejdsmarkedet til gavn

Skala til vurdering




 Bedst Ringest

Figur 1: Vurdering af de fire alternative modeller

Alternativ model	Evalueringsmål 1-4	Fremtidssikring	Kommunikation
 1. Smaller tidsbånd	 Model 1-3 har mindre målopfyldelse end den nuværende model, og der er sandsynligvis ingen væsentlig forskel mellem de tre modeller. Det skyldes følgende: - Den samlede kompensation i de tre modeller er næsten ens, dvs. at det alene er et spørgsmål om, hvornår og til hvem rabatten gives. - Der er formodentlig ikke væsentlige forskelle i priselasticitet mellem tidsbånd, og der er derfor ikke forskel på, om rabatten fjernes på udvalgte tidspunkter (model 1), eller om rabatten reduceres i hele off peak-perioden (model 2). - Forskelle i priselasticitet mellem kundegrupper udjævner hinanden. I model 3 reduceres rabatten for voksne, men fastholdes uændret for unge, børn og pensionister. Ældre er generelt de mindst prisfølsomme, og unge er de mest prisfølsomme. Så samlet set er der ikke væsentlige forskelle i prisfølsomhed mellem de kunder, der får reduceret rabatten, og dem, der ikke gør. - Borgere uden for arbejdsmarkedet rammes hårdere af ikke længere at kunne rejse billigt midt på dagen i model 1. Men det er vanskeligt at vurdere, om det er en større forringelse, end at rabatten reduceres i alle tidsbånd i off peak som i model 2. I model 3 reduceres rabatten for nogle borgere uden for arbejdsmarkedet fx arbejdssøgende, men ikke førtidspensionister.	 Ca. 2025	 Kunderne skal forstå detaljer i definition af peak.
 2. Lavere rabatsats		 Ca. 2025	 En lavere rabatsats skal kommunikeres til alle kunder.
 3. Differentieret på kundegrupper		 Ca. 2025	 En lavere rabatsats skal kommunikeres til kunderne, men positivt budskab, at børn, unge og pensionister ikke rammes af ændring.
 4. Tilpasset kompensationsgrad	 I dag overkompenseres selskaberne, da off peak-rabatten medfører passagerfremgang. I model 4 reduceres kompensationsgraden, så den ikke længere er 1-1. Selskaberne får stadig højere indtægter end i et scenarie uden off peak-rabatten, jf. bilag 11.	 Efter 2030	 Kunderne oplever ikke ændringer, da kun princippet for beregning af kompensation ændres.

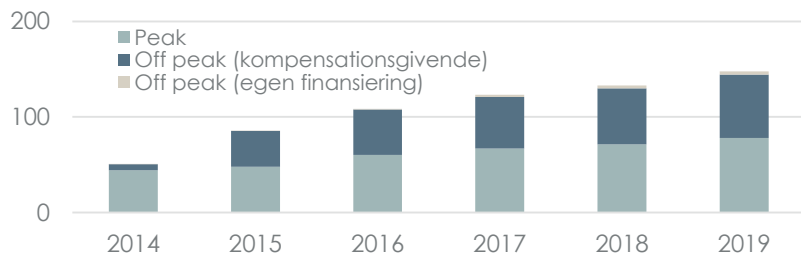
6

BILAG

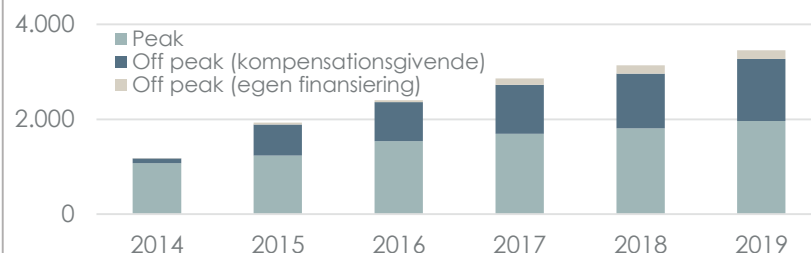


Bilag 1A. Fordeling af rejsekortrejser i hele landet

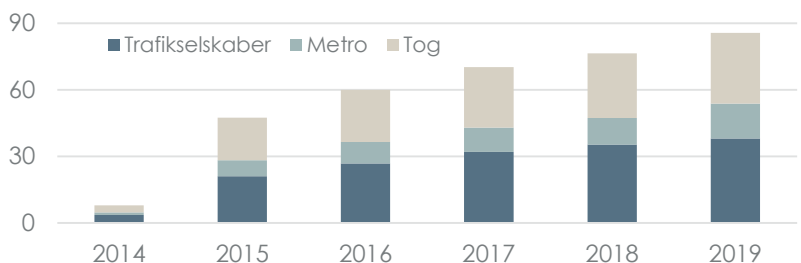
Figur 1a. Mio. rejsekortrejser fordelt på peak og off peak



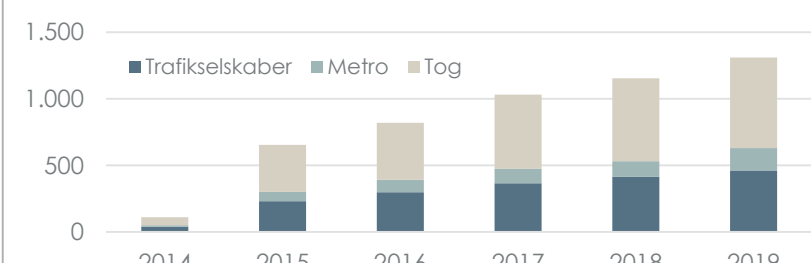
Figur 1b. Rejsekortomsætning fordelt på peak og off peak, mio. kr.



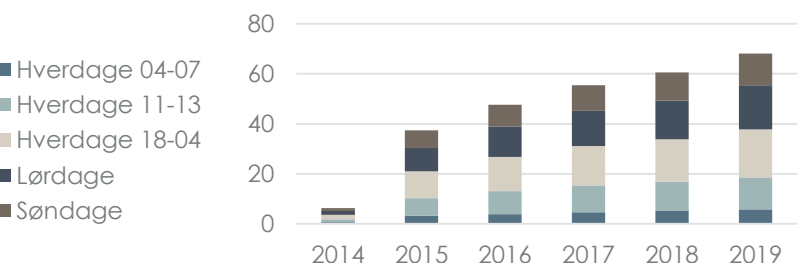
Figur 2a. Mio. off peak-rejser på rejsekort fordelt på selskaber^a



Figur 2b. Omsætning på off peak rejser fordelt på selskaber, mio. kr.^a



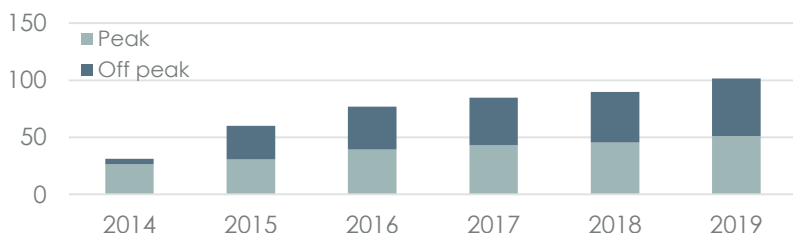
Figur 3. Mio. off peak-rejser på rejsekort fordelt på rejsetidspunkt^b



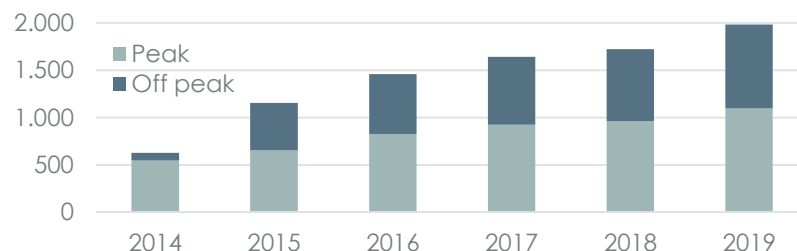
^a Totaler stemmer ikke med totaler i de øvrige figurer, fordi de kombirejser tælles 1 gang pr. selskab. Derfor er antallet et overkantsskøn, mens fordelingen i hovedrapporten er retvisende. ^b Tager ikke højde for helligdage.

Bilag 1B. Fordeling af rejsekortrejser i Hovedstadsområdet

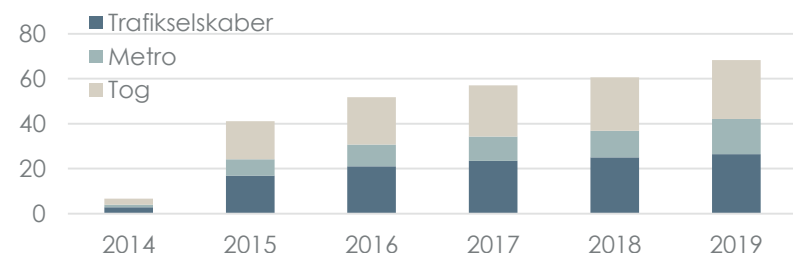
Figur 1a. Mio. rejsekortrejser fordelt på peak og off peak



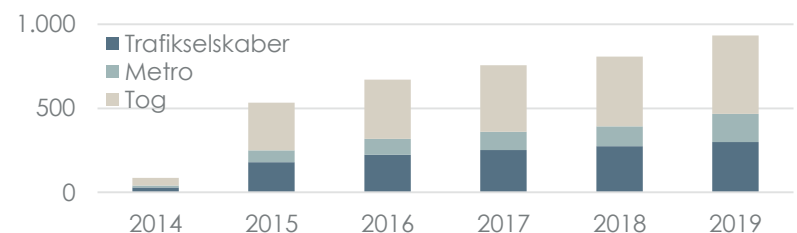
Figur 1b. Rejsekortomsætning fordelt på peak og off peak, mio. kr.



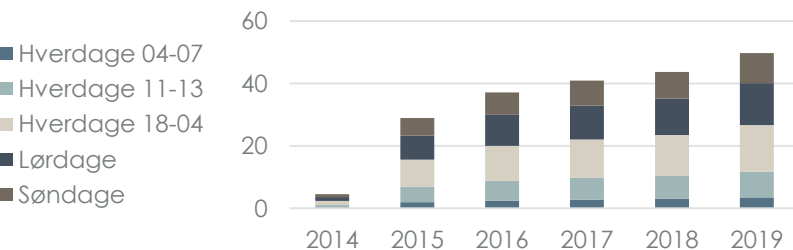
Figur 2a. Mio. off peak-rejser på rejsekort fordelt på selskaber^a



Figur 2b. Omsætning på off peak rejser fordelt på selskaber, mio. kr.^a



Figur 3. Mio. off peak-rejser på rejsekort fordelt på rejsetidspunkt^b



^a Totaler stemmer ikke med totaler i de øvrige figurer, fordi de kombirejser tælles 1 gang pr. selskab. Derfor er antallet et overkantsskøn, mens fordelingen i hovedrapporten er retvisende. ^b Tager ikke højde for helligdage.

Bilag 2A. Analyse af rejsekortdata. Dataudvælgelse

Naturlige eksperimenter danner grundlag for analysesetup

For at vurdere om off peak-ordningen opfylder målsætningerne, udnytter vi, at vi har adgang til to "naturlige eksperimenter", hvor vi kan observere kundernes reaktioner på off peak-rabatten:

- 1. Takst Sjælland.** Før Takst Sjælland fik kunderne ikke off peak-rabat, når de krydsede grænserne mellem Movia H, Movia V og Movia S. Efter reformen får kunder samme rabat på 20% på disse rejser som på rejser inden for de lokale takstområder. Dermed kan man beregne effekten af rabatten ved at sammenligne ture, der krydsede de lokale takstområder hhv. før og efter takstreformen.
- 2. Takst Vest.** Før Takst Vest fik kunderne ikke off peak-rabat, når de krydsede de lokale takstområder. Takstreformen ændrede det, så kunderne nu får rabat inden for trafiksselskabernes områder. Dermed kan man beregne effekterne ved at sammenligne ture inden for Midttrafik og Sydtrafiks områder før og efter reformen. NT var ikke tidligere opdelt i flere lokale takstområder og indgår derfor ikke i analysen.

I analysen undersøger vi rejserne på strækninger, der har fået off peak-rabat ifm. takstreformerne (**case**).

I metode 1 sammenligner vi rejsetal før og efter takstreformerne på disse strækninger.

I metode 2 gør vi det samme, men kontrollerer også for generel trend i udviklingen i peak og off peak på strækninger, der ikke har fået ændret off peak-rabat. Til dette bruger vi 4% tilfældige rejsekortsrejser fra de strækninger, som ikke har ændret off peak-rabat ifm. takstreformerne.

Figur 1. Inklusionskriterier i analysen

Figur 1a. Inklusionskriterier i analysen



Kriterie	Takstreform
1	Vi afgrænser 'før' og 'efter' takstreformerne angivet i figur 1b. Ved at anvende samme halvår sikrer vi, at resultaterne ikke er påvirket af sæsonudsving.
2	Rejsekort skal være implementeret af det relevante regionale trafiksselskab i "god tid" før implementeringen af ændringen. Derfor ser vi ikke nærmere på rejser i FynBus' område.
3	Rejsen skal være på minimum 3 zoner. Eftersom kriteriet for at indgå i analysens case er, at rejsen skal strække sig over en grænse, er meget korte ture ikke relevante.
4	Kunden skal rejse alene.
5	Kunden skal være voksen, så vi minimerer effekten af andre ændringer i rabatordninger i forbindelse med takstreformerne.

Figur 1b. Definition på før og efter



	Takstreform	Før	Efter
Øst	15. januar 2017	H2 2016	H2 2017
Vest	18. marts 2018	H2 2017	H2 2018

Bilag 2B. Analyse af rejsekortdata. Beregninger

Tilgang

Baseret på den data, vi har udvalgt til analysen, opdeler vi Vestdanmarks og Østdanmarks case- og kontrolrejser efter:

- Før/efter takstreform
- Er turen taget i off peak-perioden (dvs. i weekenden, på en helligdag eller en hverdag mellem kl. 11-13 og 18-07)

Beregningerne herunder er foretaget på tilsvarende vis opdelt på rejselængde (3-6 zoner og 7+ zoner).

Korrektion for antallet af lør-/søn-/helligdage i perioderne

I H2 2016 var der 54 lør-/søn-/helligdage.
I H2 2017 og H2 2018 var der hhv. 56 og 55.

Det betyder, at sammensætningen af dagstype i sig selv har skabt flere off peak-rejser på Sjælland efter Takst Sjælland og færre off peak-rejser i Vestdanmark efter Takst Vest.

Vi beregner korrektionsfaktorer ud fra, hvor stor en del af off peak-væksten, der er kommet fra ændrede dagstyper.

Korrektionsfaktorer

	Vest	Øst
Peak	-0,8%	1,5%
Off peak	0,4%	-1,0%

Antal rejser

Antal rejser ganget med
(1+korrektionsfaktor)

Antal rejser i case korrigeret
for antal rejser i kontrol*

Figur 1. Antal rejser i halvåret (1.000)

Rejse		Vest			Øst		
		Før	Efter	Stigning	Før	Efter	Stigning
Case (metode 1)	Peak	136	145	7%	600	626	4%
	Off peak	127	151	19%	564	673	20%
Kontrol (fra 4% tilfældigt udvalgte rejsekort)	Peak	41	41	0%	282	309	10%
	Off peak	33	33	1%	265	289	9%
Case korrigeret for trend (metode 2)	Peak	136	146	7%	600	571	-5%
	Off peak	127	150	18%	564	617	10%

Passagerfremgang i off peak

Beregnes som den ekstra passagerfremgang, der har været i off peak ift. peak.

Eksempel for Vestdanmark i case (metode 1): $(1+19\%) / (1+7\%) - 1 = 11\%$.

Tilgangen i metode 2 er den samme. Her korrigerer vi dog også for, at man på strækninger, der ikke har ændret off peak-rabat, har set en forskydning mellem rejser i peak og off peak (kontrol).

Ændring i andel rejser i off peak

Eksempel for Vestdanmark i case (metode 1):

- Andel før: $127 / (127 + 136) = 48,3\%$
- Andel efter: $151 / (151 + 145) = 50,8\%$
- Ændring i andel: $50,9\% - 48,3\% = 2,6\%$ point

* Rejserne korrigeres med forskellen på stigningen i casestrækning og kontrolstrækning således: $(\text{Stigning i case} + 1) / (\text{Stigning i kontrol} + 1) - 1$.

Bilag 3. Detaljer vedr. kendskab til ordningen

Har du hørt, at du kan få rabat på rejser med kollektiv trafik uden for myldretiden?¹

Andel, der har svaret: Ja

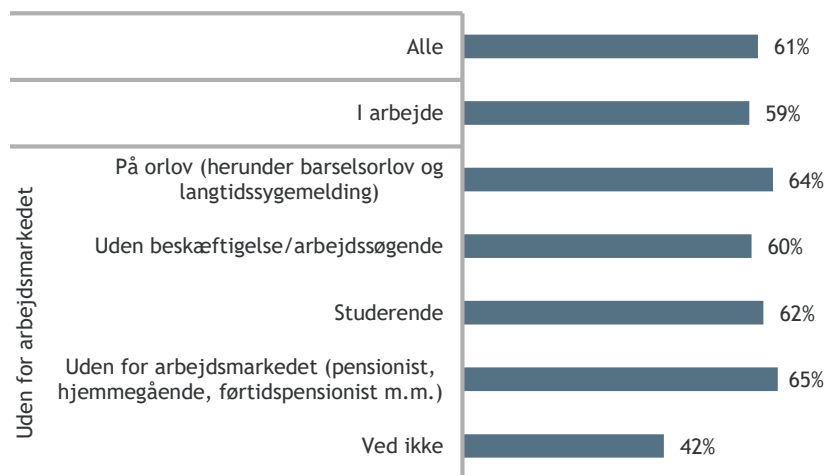
Figur 1. Kendskab fordelt på region



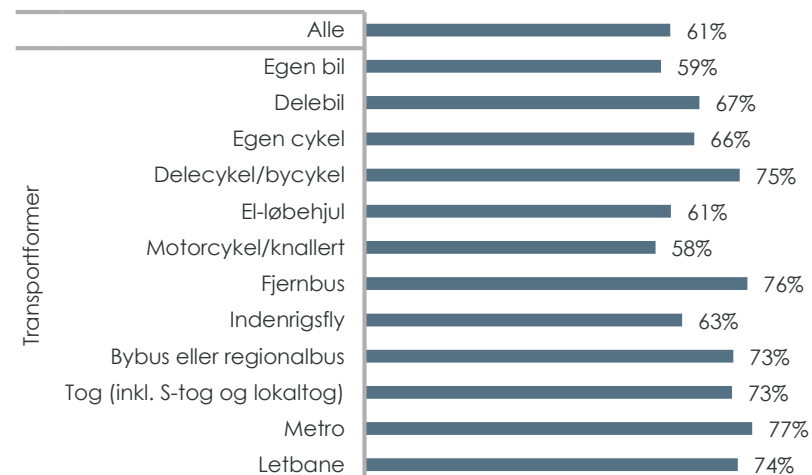
Figur 2. Kendskab fordelt på køn



Figur 3. Kendskab fordelt på beskæftigelse



Figur 4. Kendskab fordelt på grupper, der har benyttet følgende transportmidler inden for de seneste 6 måneder



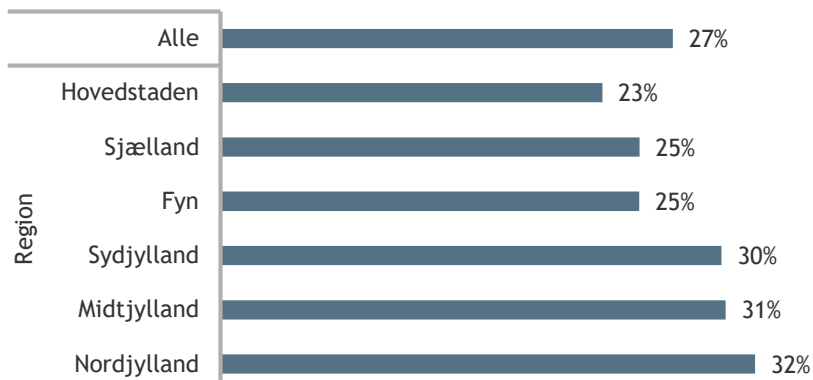
¹ For at bruge konsistente termer har vi i hovedrapporten oversat dette spørgsmål til "Har du hørt, at du kan få rabat på rejser med kollektiv trafik i off peak?".

Bilag 4. Detaljer vedr. kilder til kendskab

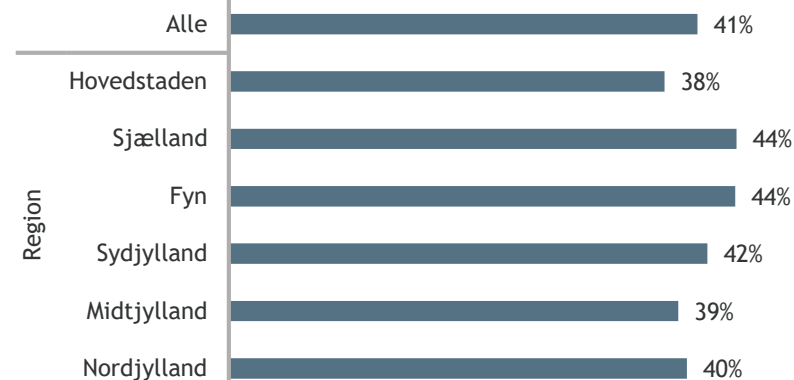
Hvor har du hørt, at du kan få rabat på rejser med kollektiv trafik uden for myldretiden? ¹

Andel, der har angivet følgende kilder som kendskab

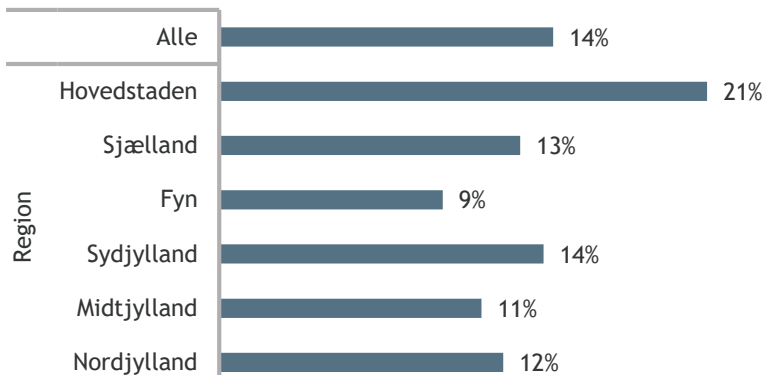
Figur 1. Venner/familie/bekendte



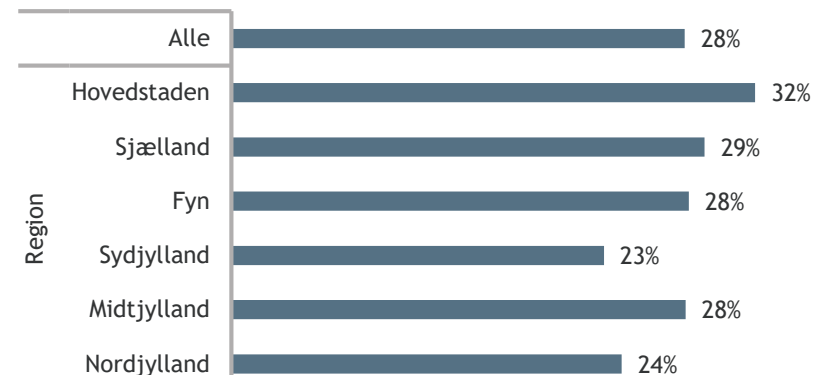
Figur 2. Oplysningskampagner



Figur 3. Set på rejsekortstander



Figur 4. Prisinformation fra rejsekorts hjemmeside



¹ For at bruge konsistente termer har vi i hovedrapporten oversat dette spørgsmål til "Har du hørt, at du kan få rabat på rejser med kollektiv trafik i off peak?".

Kilde: Incentive (2020).

Bilag 5. Selskabernes indsatser for at kommunikere rabatten

Selskab	Geografi	Information på egen hjemmeside	Yderligere indsatser/kommentarer
FynBus	Vest	Ja	- Kunder oplyses om off peak-rabatten i takstfolderen, der både trykkes til uddeling i busserne, samt findes digitalt til download. - Tilbuddet om off peak-rabat er tillige implementeret i FynBus' prisberegner, hvor kunden ved prisopslag for rejsekort oplyses om rabatten. - Oplysning om rabatten fremgår desuden af FynBus' takstplakater, der findes i alle busserne, samt på udvalgte trafikknudepunkter. - Herudover fremhæves rabatten i det særskilte reklamemateriale, der distribueres til pensionister, ligesom rabatten i perioder markedsføres på digitale skærme i by- og regionalbusser, samt i kundecenter og på centrale trafikknudepunkter. - Endelig fremhæves off peak-rabatten også, når FynBus udsender sine digitale kundenyhedsbreve, særligt når der i forvejen er fokus på takst, typisk ved takstskifte eller i forbindelse med salgskampagner for rejsekortet. FynBus' kundeambassadører har også budskabet med, når de er ude til arrangementer eller udfører opsøgende aktiviteter blandt potentielle kunder.
Midttrafik	Vest	Ja	- Henviser generelt meget til rejsekort.dk for at sikre, at informationen altid er opdateret. Det er også på rejsekort.dk, at kunderne skal bestille deres rejsekort. - Har ikke lavet reklamekampagner el. lign.
NT	Vest	Ja	- Det er meget begrænset, hvor meget off peak-rabatten er blevet markedsført de senere år. - Tidligere var der informeret om det på infoskærme i busserne, hængeskilte i busser, plakater i busser og på terminaler, webbannere og nyhedsbreve.
Sydtrafik	Vest	Ja	Sendte i forbindelse med indførelse af Takst Vest-pressemeddelelse, kampagne m.m. ud, hvori off peak-rabat blev beskrevet.

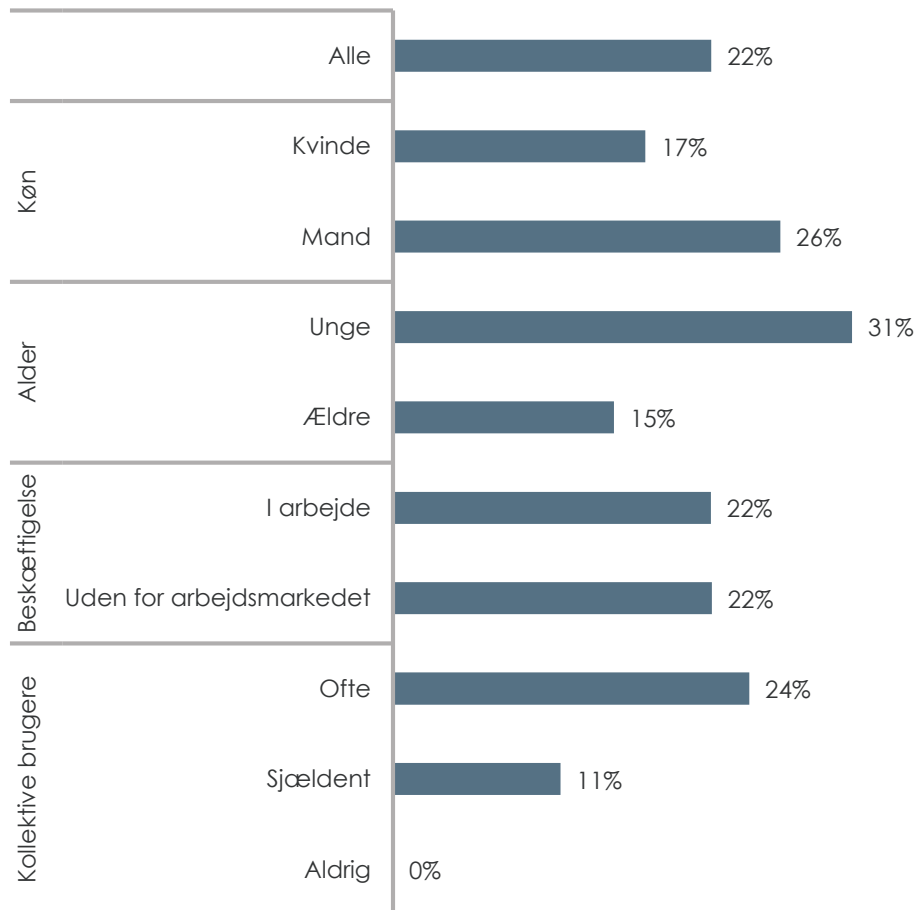
Bilag 5. Selskabernes indsatser for at kommunikere rabatten (fortsat)

Selskab	Geografi	Information på egen hjemmeside	Yderligere indsatser/kommentarer
Arriva	Øst+Vest	Nej	Informerer ikke kunder specifikt om off peak-rabat.
DSB	Øst+Vest	Ja	- I kundernes daglige rejseadfærd mindes kunden om rabatten: - Ved rejse-/prissøgninger på Rejseplanen. - Specificeret i prisberegningen for en konkret rejse i rejsehistorikken på Selvbetjeningen på rejsekort.dk. - I selve prisen, der vises ved check ud, som typisk er med decimaler, når der er fratrullet off peak-rabat. Herudover har det været et budskab i de kampagner, der er kørt både off- og online for at promovere rejsekort.
Metro-selskabet	Øst	Nej	Al kommunikation vedr. off peak går igennem DOT. Der er således ingen tekst vedr. off peak på metrostationerne. Ud over at kunderne informeres gennem rejsekort.dk, køres der jævnligt kampagner for off peak-rabatten igennem DOT for at øge kendskabet til rabatten.
Movia	Øst	Ja	Movia oplyser kunderne om off peak-rabatten via de etablerede DOT-kanaler. Dvs. at der fx på takstplakaten står "(...) Med rejsekort får du 20% rabat, hvis du rejser på hverdage kl. 11-13 og kl. 18-07 samt på alle lør-, søn- og helligdage. (...)". Der er samme budskab på hjemmesiden for rejsekortet. Endelig kører der awareness-kampagner to gange om året i DOT-regi for off peak-rabatten (senest uge 15-17 og 34-37 i 2019), som blandt andet formidles via infotainmentskærme i busser og lokaltog, A4- og A3-klæb i metroen, railboards på stationer, busbagsider i forskellige formater og bagrudestreamers, bannere på Rejseplanen, infoplakater i busserne, nyhedsbanner på DOT web-forside, spot i 7-Eleven, hængeskilte i busserne, outdoor-annoncer, annoncer i BT/MX, sociale medier (primært Facebook, men også Instagram) og display bannere.

Bilag 6. Detaljer vedr. passagerfremgang i den kollektive trafik

Tidsrabatten har fået mig til at tage flere ture med kollektiv trafik
Andel, der har svaret: Meget enig og enig

Figur 1. Fordeling på køn, alder, beskæftigelse og kollektive brugere



Alder

Unge: 20-39 år

Ældre: 40+

Kollektive brugere

Ofte: Mindst 1 gang om måneden.

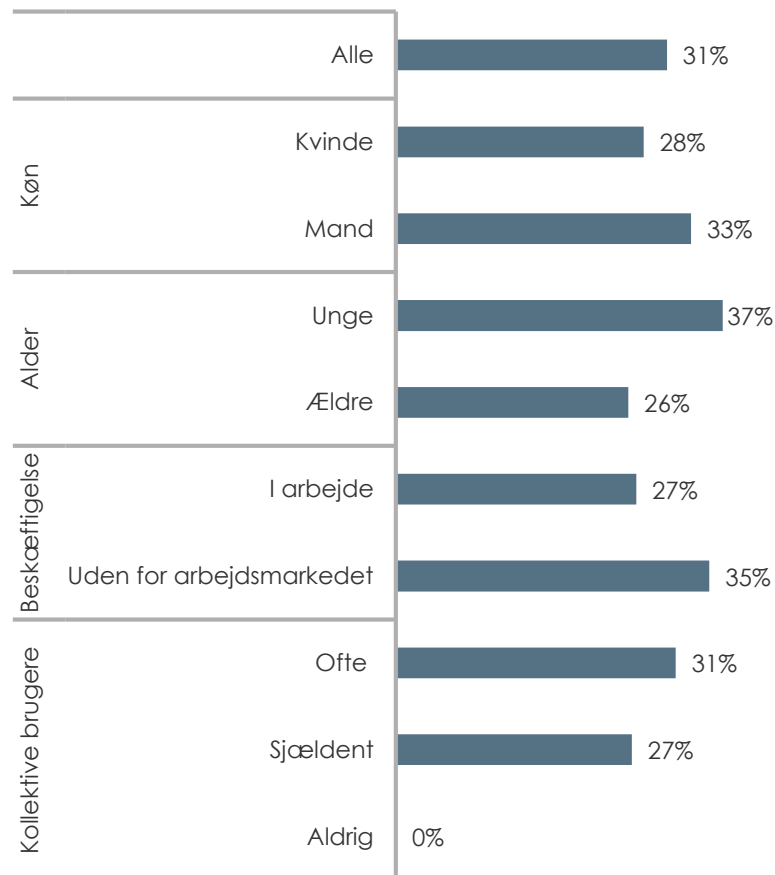
Sjældent: 1-5 gange hvert halve år.

Bilag 7. Detaljer vedr. overflytning fra peak til off peak

Tidsrabatten har fået mig til at flytte ture fra myldretid til tidspunkter uden for myldretid¹

Andel, der har svaret: Meget enig og enig

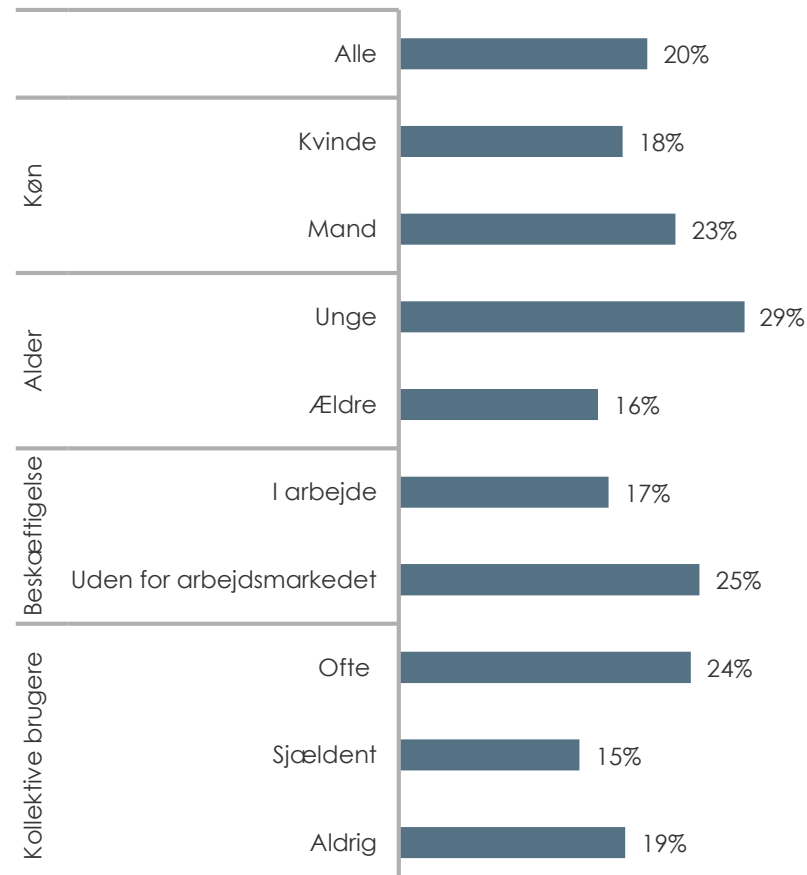
Figur 1. Fordeling på køn, alder, beskæftigelse og kollektive brugere



Rabatten uden for myldretid er afgørende for mit valg af rejsetidspunkt²

Andel svaret: Meget enig og enig

Figur 2. Fordeling på køn, alder, beskæftigelse og kollektive brugere



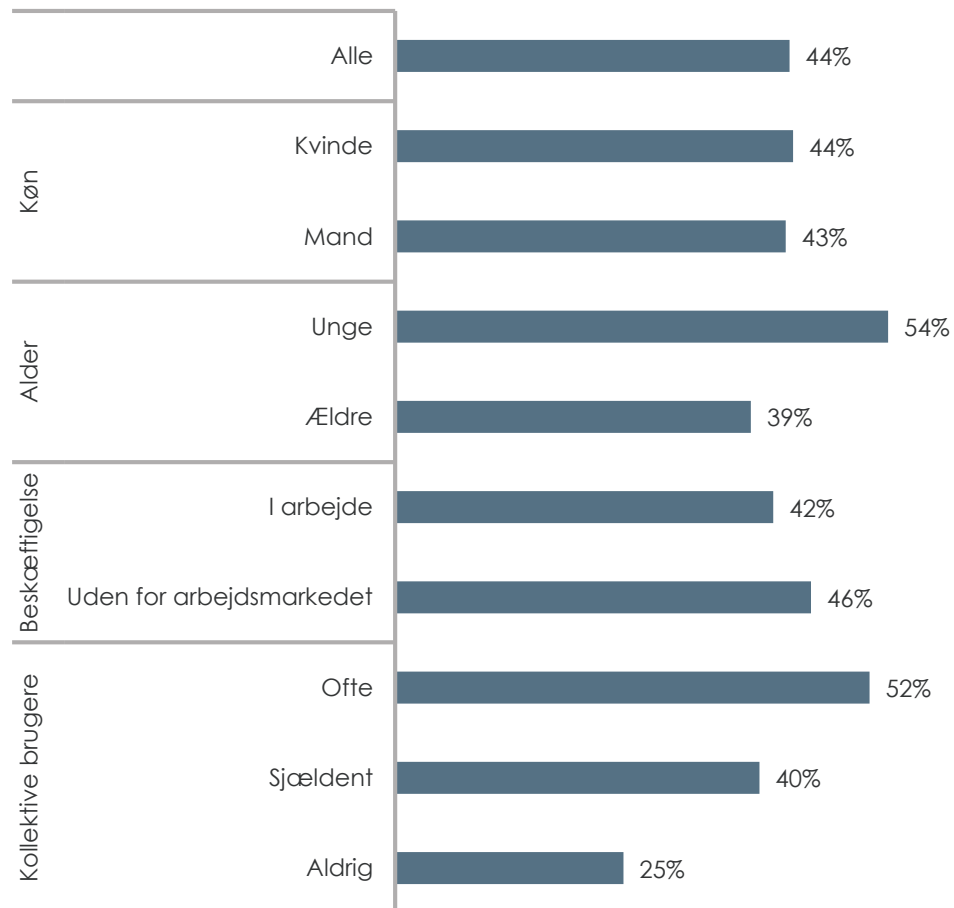
¹ For at bruge konsistente termer har vi i hovedrapporten oversat dette spørgsmål til "Tidsrabatten har fået mig til at flytte ture fra peak til off peak".

² I hovedrapporten har vi oversat dette spørgsmål til "Rabatten uden for peak er afgørende for mit valg af transportmiddel".

Bilag 8. Detaljer vedr. overflytning fra bil til kollektiv trafik

Prisen på kollektiv trafik er afgørende for mit valg af transportmiddel
Andel, der har svaret: Meget enig og enig

Figur 1. Fordeling på køn, alder, beskæftigelse og kollektive brugere



Alder

Unge: 20-39 år

Ældre: 40+

Kollektive brugere

Ofte: Mindst 1 gang om måneden.

Sjældent: 1-5 gange hvert halve år.

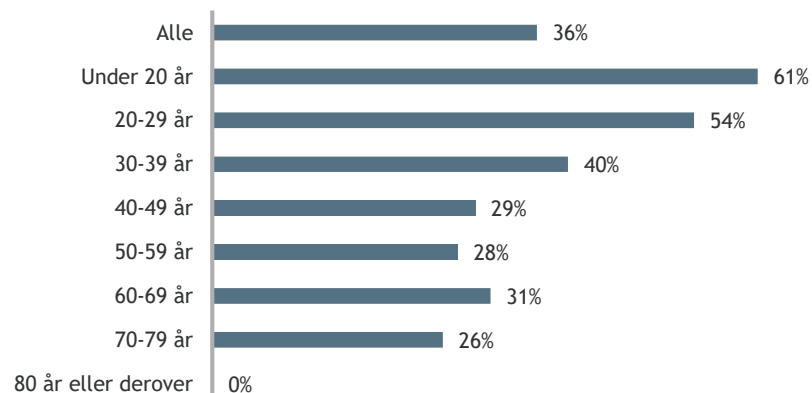
Bilag 9. Detaljer vedr. gavn for borgere uden for arbejdsmarkedet

Det har betydning for min økonomi, at jeg kan få rabat på kollektiv transport uden for myldretiden
Andel, der har svaret: Meget enig og enig

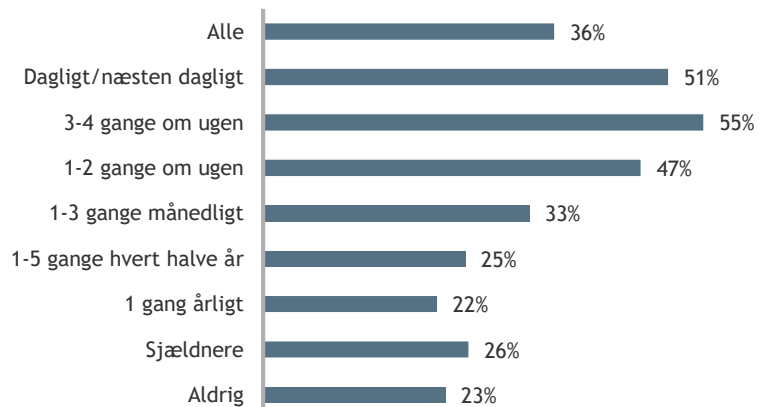
Figur 1. Fordeling på køn



Figur 2. Fordeling på alder



Figur 3. Fordeling på brug af kollektiv trafik



¹ For at bruge konsistente termer har vi i hovedrapporten oversat dette spørgsmål til "Det har betydning for min økonomi, at jeg kan få rabat på kollektiv transport i off peak".

Bilag 10. Fremskrivning af kompensation med den nuværende ordning

Basisfremskrivning samt korrektion for særlige effekter

Fremskrivningen af kompensationen med den nuværende ordning er lavet i to trin:

- Trin 1. Basisfremskrivning
- Trin 2. Korrektion for åbning af Cityringen.

De to trin beskrives på de næste sider efter en kort gennemgang af den historiske vækst.

Historisk vækst

Kompensationen til selskaberne er vokset fra 53 mio. kr. i 2013 til 299 mio. kr. i 2019, jf. figur 1.

Ingen tydelige tegn på afmatning af væksten

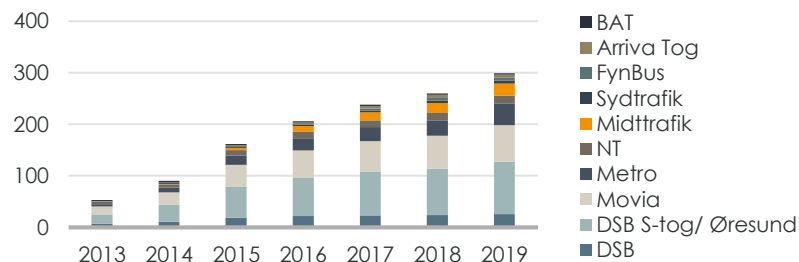
Man kan endnu ikke spore en tydelig afmatning af væksten i kompensationen, som man måske kunne forvente, efter den indledende udrulning af rejsekortet er overstået.

Som det fremgår af figur 2 og figur 3, var væksten højere i 2019 end i 2018.

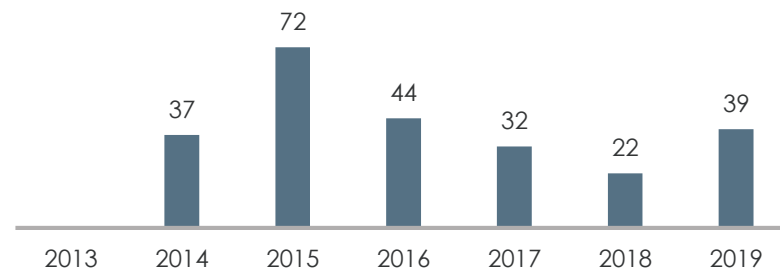
Det gælder også selv om man ser bort fra væksten hos Metroselskabet, der åbnede Cityringen i 2019, og Midttrafik/FynBus, der senere end de andre selskaber er kommet på rejsekortet.

Årsagen er bl.a., at man løbende har øget andelen af selskabernes omsætning på rejsekortet, i takt med at man har udfaset klippekortet, forenklet prisstrukturen, så rejsekortet er billigste rejsehjemmel i forhold til enkeltbilletter etc.

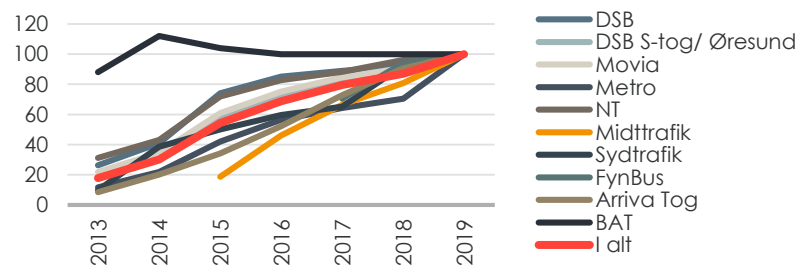
Figur 1. Historisk kompensation, mio. kr. (løbende priser)



Figur 2. Ændring i kompensation fra år til år, mio. kr. (løbende priser)



Figur 3. Historisk kompensation, index 2019=100 (løbende priser)



Bilag 10. Fremskrivning af kompensation med den nuværende ordning (fortsat)

Trin 1. Basisfremskrivning

I trin 1 af fremskrivningen har vi lavet en simpel basisfremskrivning ud fra den historiske vækst i kompensationen pr. selskab.

Da der ikke er en klar tendens i den historiske vækst pr. selskab, har vi lavet en simpel basisfremskrivning.

I fremskrivningen forudsætter vi som udgangspunkt, at væksten pr. selskab for 2020 til 2024 er lig den realiserede vækst for i 2018 og 2019, og at væksten fra 2025 til 2030 er lig halvdelen af væksten for 2020 til 2024.

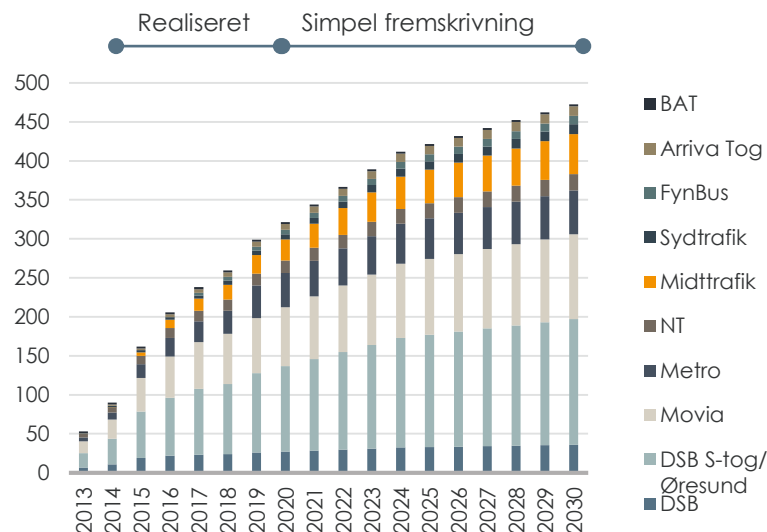
Eneste undtagelser er:

- BAT, hvor kompensationen forudsættes at være uændret.
- Metroselskabet, hvor vi i stedet for 2017-2019 anvender væksten fra 2016 til 2018, da man i 2019 tog Cityringen i brug. For Metroselskabet har vi desuden rensset tallene for passagervækst, da vi i trin 2 korrigerer for den forventede passagervækst i metroen.

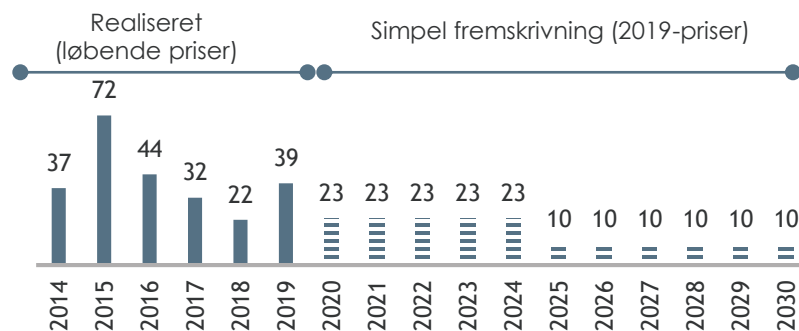
Den årlige vækst i kompensationen fremgår af figur 2.

Vi forventer altså en faldende vækst i basisfremskrivningen, til trods for at man historisk ikke har observeret en aftagende vækst.

Figur 1. Basisfremskrivning af kompensation, 2019 - i 2019-priser (trin 1)



Figur 2. Årlig vækst i kompensation i basisfremskrivning



Bilag 10. Fremskrivning af kompensation med den nuværende ordning (fortsat)

Trin 2. Korrektion for åbning af Cityringen

I trin 2 korrigerer vi for effekten af åbningen af Cityringen.

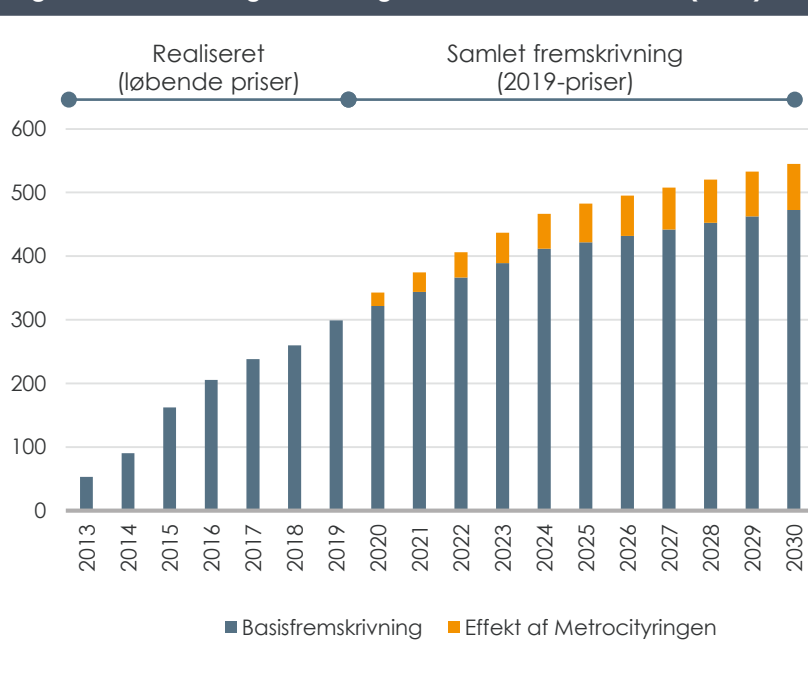
Åbningen af Cityringen fører til en væsentlig stigning i det samlede passagertal i hovedstaden og en forskydning mellem særligt Metroselskabet og Movia.

Vi har indregnet dette i prognosen ud fra selskabernes langsigtsbudgetter. Metroselskabet forventer en stigning i antallet af rejser fra 65 mio. rejser i 2018 til 184 mio. i 2030, mens Movia forventer en nedgang i antallet af passagerer fra 198 mio. rejser i 2018 til 174 i 2023 svarende til en nedgang på 12%.

Off peak-kompensationen vil udgøre en større andel af indtægterne i fremtiden

Som validering af prognosen har vi figur 2 opgjort den estimerede off peak-kompensation i % af selskabernes passagerindtægter (i 2018). I opgørelsen indgår Metroselskabet ikke, da fremskrivningerne for Metroselskabet er kraftigt påvirket af åbningen af Cityringen. Som det fremgår, betyder fremskrivningerne, at off peak-kompensationen vil stige fra at udgøre 2,5% af indtægterne i 2018 til 4,0% af indtægterne i 2025 (ved uændrede samlede passagerindtægter).

Figur 1. Fremskrivning inkl. særlige effekter, 2019- i PL 2019 (trin 2)



Figur 2. Kompensation i % af passagerindtægter (i 2018)

	Passagerindtægter	Off peak-andel i forhold til indtægter i 2018	
	2018 ^b	2018	2025
I alt, ekskl. Metroselskabet	8.956	2,5%	4,0%

Kilder/noter: ^a Incentive (2019): Pensionstrabatter i DOT, februar 2019). ^b Indtægterne er baseret på trafikselskabernes årsrapporter i 2018.

Bilag 11. Fremskrivning af kompensation med alternative ordninger

Model 1. Smallere tidsbånd

I dag ydes der rabat kl. 11-13 og kl. 18-7 på hverdage samt hele døgnet lørdag, søndag og helligdage. I model 1 indskrænkes tidsbåndene, så der ikke ydes off peak-rabat på hverdage kl. 6-7, 11-13 samt 18-19.

Tabellen nedenfor viser, hvor stor en andel af den samlede kompensation, der i dag betales i de tidsbånd, hvor off peak-rabatten fjernes. Samlet set reducerer de mindre tidsbånd kompensationen med 31%.

Kompensation pr. tidsbånd

	Hverdage				
	06-07	11-12	12-13	18-19	Total
Andel af kompensation	7%	8%	9%	7%	31%

Model 3. Differentieret på kundegrupper

I dag får alle kundegrupper en rabat på 20% i off peak-perioderne. Voksne står for 82% af den samlede off peak-kompensation.

Ved at sænke de voksnes rabat til 13%, reduceres kompensationen i 2025 med 35%.

Beregningsgrundlaget baserer sig på en priselasticitet på -0,5, hvilket giver et passagerfald blandt voksne på 4%.

Kompensation og rabattsats pr. kundegruppe

Model	Andel	Rabat
Børn	4%	20%
Unge	7%	20%
Voksne	82%	13%
Pensionist	7%	20%

Model 2. Lavere rabattsats

I dag ydes der 20% rabat i off peak-perioderne. Hvis rabatten reduceres til 14%, bliver den forventede kompensation 334 mio. kr. i 2025, hvilket er lidt under bevillingen på 342 mio. kr.

Beregningsgrundlaget baserer sig på en gennemsnitlig priselasticitet på -0,5, jf. side 18.

Model 4. Tilpasset kompensationsgrad

Selskaberne overkompenseres i dag

I denne model tilpasses udbetaling af kompensation med en årlig faktor, der sikrer, at bevillingen udnyttes fuldt. Denne kompensationsgrad fastsættes på baggrund af det estimerede forbrug.

Eftersom off peak-ordningen genererer 10-15% flere rejser i off peak, får trafikelskaberne flere passagerer, end de havde gjort uden ordningen. Den nuværende 1-1 kompensation sikrer derfor trafikelskaberne større indtægter, end de ellers havde haft. Kompensationen kan reduceres ned til en faktor 0,55, uden at selskaberne taber penge ift. en situation uden off peak-ordningen. I denne beregning har vi konservativt forudsat, at ordningen fører passagervækst på 10%.

Kompensationsgraden bliver lavere, efterhånden som det estimerede forbrug vokser. Modellen er fremtidssikret til længere end 2025, da selskaberne i 2025 vil få 71% af kompensationen. Det er noget mere end den maksimale nedskalering til 55%.

Estimeret forbrug af off peak-rabat (2019-priser), mio. kr.

