

Notat om DOT's reform af pensionisttakster

Om reformen overordnet

Pensionisttaksterne i dag

I dag kan alle passagerer på 65 år eller mere købe et pensionistkort, der enten dækker tre valgfrie zoner eller alle zoner i de tidligere takstområder, henholdsvis hovedstadsområdet, Vestsjælland og Sydsjælland (inklusiv Lolland, Falster og Møn). Kortet kan ikke bruges i spærretiden i busser, lokaltog og metro i Storkøbenhavn (zone 01-04, 30-33, 40-44) kl. 07:00-09:00 på hverdage og ikke bruges i spærretiden i tog i hele Hovedstadsområdet (zone 01-99) 07:00-09:00 og 15:00-17:00 på hverdage. Udenfor disse områder kan kortet benyttes på alle dage og tidspunkter.

Førtidspensionister kan købe samme kort. Kortet kan i alle områder købes på pap. På Sydsjælland kan passagererne også købe kortet på rejsekort.

Der findes i dag ikke pensionistrabat på rejsekortrejser på Sjælland. Denne blev afskaffet med Takst Sjælland.

Når det gælder enkeltbilletter, kan der i dag købes 65-billetter til rejser på 4 zoner eller mere på Sjælland. Billetten kan dog ikke købes i bussen.

DOT's reform af pensionisttaksterne

Med reformen vil DOT nedlægge pensionistkortet og i stedet give en fast pensionistrabat på 40 procent på rejsekortrejser og 25 procent på pendlerkort, som kan bruges på alle tidspunkter. Selv det billigste pendlerkort (til 2 zoner) vil være dyrere end de eksisterende pensionistkort (til alle zoner). For eksempel koster et alle-zoners kort i Movias område på Sydsjælland i dag 840 kroner i kvartalet (280 kroner om måneden). Et periodekort til 2 zoner (det billigste, der findes) koster efter 25 procent rabat 296,25 kroner om måneden. Hertil kommer, at pensionisterne i fremtiden skal betale metrotillæg i zone 1-4, hvis de vil bruge metroen, hvorved priserne bliver endnu højere. Periodekortet bliver selvfølgelig endnu dyrere, jo flere zoner passageren ønsker på kortet. Pendlerkort bliver også muligt at købe på pap. De skal dog bestilles på DOT's webshop. 65-billetterne bevares som hidtil.

Passagerpulsens kommentarer

Forbrugerrådet Tænk og Passagerpulsens bakker op om trafiksekskabernes forsøg på at harmonisere taksterne, så det bliver mere enkelt at bruge den kollektive transport. Det er positivt, at flere pensionister får gavn af rabatten, herunder pensionister, der ikke bruger den kollektive transport så ofte, fordi de bor et sted, hvor udbuddet er begrænset.

Vi er dog bekymrede for, at reformen vil svække adgangen til den kollektive transport og mobiliteten for en del pensionister og førtidspensionister, der er afhængige af den. Det skyldes for det første, at de fleste af de nuværende brugere af pensionistkortet – og hermed også de pensionister, der bruger den kollektive transport mest - vil opleve voldsomme pristigninger. For det andet, at mange pensionister, herunder førtidspensionister, vil blive nødt til at bruge rejsekortet, selvom de ikke ønsker det, er utrygge ved det eller ikke formår at bruge det rent kognitivt.

Danmark har i FN's verdensmål 11, 2 forpligtet sig til at sikre god adgang til bæredygtige transportsystemer til en overkommelig pris med særligt hensyn til sårbare grupper, herunder personer med handicap og ældre. Når der gennemføres en reform i den kollektive transport, der får

store praktiske og økonomiske konsekvenser for flere sårbare grupper, bør det undersøges, hvilke mobilitetsmæssige konsekvenser reformen får. Vi oplever ikke, at dette er tilstrækkeligt belyst i det offentliggjorte beslutningsgrundlag fra DOT. Passagerpulsens ønsker med dette notat at bidrage til vidensgrundlaget til brug i den videre proces.

Af hensyn til at få etableret et tilstrækkeligt overblik over de mobilitetsmæssige konsekvenser kan det være hensigtsmæssigt at følge Ældre Sagens anbefaling om at udskyde reformen minimum et halvt år, så der bliver tid til at belyse konsekvenserne og finde eventuelle alternative eller supplerende løsninger.

Hvor mange bruger pensionistkortet i dag?

Andelen af alle berettigede borgere (65 år + og andre berettigede pensionister), der har et pensionistkort, er ifølge Movia:

- 17 procent i hovedstadsområdet – svarende til 70.000 pensionister
- 3 procent i Vestsjælland
- 1 procent på Sydsjælland, Lolland og Falster

Passagerpulsens kommentarer

Af ovenstående kan vi regne ud, at der ifølge Movia er cirka 410.000 borgere i Hovedstadsområdet, der er berettiget til at købe et pensionistkort. Dette tal må inkludere alle borgerne i gruppen, uanset om de benytter – eller er i stand til at benytte – kollektiv transport.

Af Incentives beregninger for Movia fremgår imidlertid, at man kun regner med, at der er cirka 210.000 pensionister og førtidspensionister på hele Sjælland, der benytter kollektiv transport og derfor vil blive påvirket positivt eller negativt prismæssigt af reformen¹. Det betyder altså, så vidt vi ser det, at Movia og Incentive regner med, at der er flere hundrede tusinde pensionister og førtidspensionister på Sjælland, for hvem det slet ikke er aktuelt at benytte kollektiv transport.

De cirka 72.000 pensionister på Sjælland, der, ifølge Movia, benytter sig af et pensionistkort, når de rejser, udgør derfor **33 procent af alle pensionister, der benytter/kan benytte kollektiv transport.**

Ydermere dækker Movias tal det **gennemsnitlige** antal brugere i løbet af året. Man kan således sagtens forestille sig, at der er borgere, der ikke har et pensionistkort hele året, men kun i 1, 2 eller 3 kvartaler. Antallet af borgere i hovedstadsområdet, der benytter pensionistkortet, og som vil blive påvirket af reformen, kan således sagtens være meget højere end de oplyste cirka 72.000.

¹ Det er anslået, at cirka 60.000 vil opleve, at det bliver dyrere for dem at benytte kollektiv transport, og at cirka 150.000 vil opleve, at det vil blive billigere.

Hvor ofte rejser pensionisterne?

Movia har i notatet til ministeriet estimeret pensionisternes rejsemønster således (samlet for Movias tre områder):

Type	Definition/rejse pr. måned	Andel
Højfrekvent pensionistkortindehaver	23 kortere/4 længere/27 rejser i alt. Heraf 6 indenfor spærretiden.	Under 2 %
Meget rejsende senior	30 kortere/6 længere/36 rejser i alt	11 %
Erhvervsaktiv senior	32 rejser á 8 zoner	1,5 %
Mellemfrekvent pensionistkortindehaver	14 kortere/4 længere/18 rejser i alt. Heraf 4 inden for myldretiden	5 %
Lavfrekvent pensionist	7 kortere/2 længere/9 rejser i alt	11 %
Lejlighedsvist rejsende pensionist	6 kortere	70 %
I alt		100 %

Passagerpulsens kommentarer

Det er uklart af Movias estimat af pensionisternes rejsemønster, hvilke pensionister, de antager, rejser med et pensionistkort. For to af kategorierne er det direkte angivet, men disse to kategorier udgør kun seks til syv procent sammenlagt.

Vi bliver i beregningen udfordret af, at Movia ikke har opdelt deres beregninger i de tre områder (Movia H, Movia S og Movia V), som jo ifølge Movia har meget forskellig brug af pensionistkortet. Det er derfor ikke til at gennemskue, om grundlaget for Movias beregninger er korrekt.

Passagerpulsens har i december 2019 fået gennemført en landsdækkende, repræsentativ undersøgelse af analyseinstituttet Norstat med deltagelse af 2.500 danskere i alderen 18 år og opefter. Undersøgelsen er gennemført på et web-panel, hvorfor vi må antage, at ikke-digitale ældre og de svageste ældre ikke er repræsenteret i undersøgelsen. 286 ældre (over 65 år), bosiddende i Region Hovedstaden eller Region Sjælland deltog i undersøgelsen.

Fra denne undersøgelse har vi følgende information om rejsefrekvens for pensionister (65 år +):

Rejsefrekvens	Rejser pr. måned*	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Total (alle inkl.)	Total (excl. de, der ikke rejser)**
5-7 dage om ugen	48	4%	1%	3%	5%
3-4 dage om ugen	28	10%	3%	8%	11%
1-2 dage om ugen	12	21%	6%	16%	23%
1-3 dage om måneden	4	27%	16%	23%	33%
1-2 dage i kvartalet	Under 2	17%	29%	21%	29%
Sjældnere	0	15%	28%	20%	
Aldrig	0	5%	17%	9%	
Base		189	97	286	203

* Følgende beregning er benyttet: 1 rejsedag=1 returrejse=2 rejser.

** Personer, der har mindst 1 rejse pr. måned.

Antal rejser per måned i ovenstående tabel kan meget vel være langt højere end de angivne, idet det ifølge vores undersøgelser er almindeligt, at brugere af pensionistkortet foretager mere end to

rejser på samme dag. For eksempel til indkøb eller frivilligt arbejde om formiddagen og til fritidsaktivitet eller pasning af børnebørn om eftermiddagen.

Movias tal medregner kun personer, der har minimum én rejse per måned. Hvis vi sammenligner Passagerpulsens tal med Movias får vi følgende:

Gruppe	Movia	Passagerpulsen
Højfrekvente (27 rejser eller mere)	Ca. 14 %	Ca. 16 %
Mellemfrekvente (12-14 rejser)	Ca. 5 %	Ca. 23 %
Lavfrekvente	Ca. 81 %	Ca. 61 %

Passagerpulsens tal indikerer altså, at **der er langt flere mellemfrekvente rejsende blandt pensionisterne og nogle flere højfrekvente, end Movias tal tyder på.**

Passagerpulsens tal baserer sig på én stikprøve og Movias på en anden. Forskellen på resultaterne peger imidlertid på, at der er markant usikkerhed i det beslutningsgrundlag, Incentive og Movia har lagt frem. Hvis man skal have et indtryk af de mobilitetsmæssige konsekvenser af reformen, bør disse beregninger efterprøves og eventuelt suppleres.

For så vidt angår rejsefrekvens for brugerne af pensionistkortet viser Passagerpulsens undersøgelse følgende (afrundet til hele procenttal):

- Af de, der bruger pensionistkort i Region Hovedstaden, benytter 75 procent pensionistkortet mindst 1 gang om ugen, 13 procent rejser 1-3 dage om måneden, og 13 procent rejser 1-2 dage i kvartalet.
- Af de, der bruger pensionistkort i Region Sjælland, rejser blot 26 procent på pensionistkort ugentligt, 25 procent rejser 1-3 dage om måneden, 25 procent rejser 1-2 dage i kvartalet, mens 23 procent rejser sjældnere.

Der er altså mange højfrekvente brugere af pensionistkortet, men der er også stor gruppe mellem- og lavfrekvente. Disse vælger at benytte pensionistkortet alligevel, da det på grund af lav pris og ukompliceret brug stadig er et attraktivt alternativ til andre løsninger.

Prismæssige konsekvenser for passagererne

Prisændringer for pensionister, der bruger kollektiv transport, uanset frekvens, som følge af reformen, vil ifølge Movia være:

- 12 procent vil få prisstigninger på 50 procent eller mere – heraf vil 6 procent få prisstigninger på 100 procent eller mere
- 15 procent vil få prisstigninger på 2 til 50 procent
- 2 procent vil ikke opleve ændringer i pris
- 69 procent vil opleve prisfald på 2 til 50 procent
- 1 procent vil få prisfald på mere end 50 procent

I Movias pressemeddelelse fremgår det, at 60.000 pensionister vil opleve prisstigninger som følge af reformen. Det vil sige, at det er langt hovedparten af de nuværende cirka 72.000 brugere af pensionistkortet, der vil opleve prisstigninger. Jævnfør ovenstående kan det sagtens være langt mere end 60.000 personer, der rammes af prisstigningerne, da det jo ikke er sikkert, at det er de samme personer, der har pensionistkortet hele året.

Passagerpulsens kommentarer

Beregningerne af de prismæssige konsekvenser for passagererne er foretaget af Incentive. Det er uklart, hvilke forudsætninger der ligger bag beregningerne i forhold til, hvor mange rejser man regner med, at de nuværende brugere af pensionistkortene foretager. Idet pensionisterne jo hverken checker ind eller ud, kan der ikke foreligge præcise oplysninger om deres rejsemønster.

Vi ved, at Movia i sin rejsehjemmelundersøgelse laver estimater på, hvor meget pensionistkortbrugere rejser, men dette må betragtes som værende behæftet med usikkerhed, også i lyset af den ovenfor skitserede usikkerhed omkring, hvor ofte pensionister rejser.

Ligeledes er det ikke klart, hvordan man i beregningsgrundlaget tager højde for, hvordan prisændringen vil påvirke pensionisterne til at rejse mere eller mindre.

Vi er indforståede med, at DOT ikke kan ændre på takster, uden at der vil være nogen, der får det dyrere, og nogen, der får det billigere. For nogle grupper kan prisstigningerne dog være ret store, og derfor opfordrer vi trafiksselskaberne til at overvåge, om det får negative konsekvenser for passagerernes brug af den kollektive trafik. Vi hører fra blandt andet Danske Seniorer og Ældre Sagen, at mange af deres medlemmer beskriver, hvordan reformen vil begrænse deres mobilitet, når det handler om aktiviteter, familiebesøg, børnepasning, frivilligt arbejde og lægebesøg. Passagerpulsens har ligeledes selv modtaget mange henvendelser om sagen.

Tal fra Ældre Sagen viser, at det er cirka 40 procent af folk over 65 år i Københavns Kommune, der har adgang til bil. I omegnskommunerne har 40 til 60 procent adgang til bil, mens det er 60 til 80 procent i de øvrige kommuner på Sjælland, Lolland, Falster og Møn. I hovedstadsområdet, hvor flest pensionister vil opleve prisstigninger, er der altså flere, der er afhængige af den kollektive transport, end i resten af Sjælland.

Det fulde grundlag for beregningerne af de prismæssige effekter bør fremlægges og eventuelt dokumenteres yderligere, så de mobilitetsmæssige effekter af reformen bliver belyst.

Konsekvenser for passagererne i forhold til billetmedier

Det må antages, at mange brugere af pensionistkortet også i dag har et rejsekort til de rejser, som de skal foretage i spærretiden. Men mange af de passagerer, der i dag bruger pensionistkort, vil skulle finde en anden rejsehjemmel med reformen. Langt de fleste vil formentligt enten bruge rejsekortet eller et pendlerkort. Nogle vil dog muligvis bruge kontantbilletter, 65-billetter, 24-timers billetter eller lignende.

Der findes ikke offentlige tal for, hvordan DOT regner med, at fordelingen af billettyper blandt pensionister vil være.

Passagerpulsens kommentarer

For mange passagerer – herunder pensionister – er rejsekortet en rigtig god og nem løsning. Vi ved dog også, at mange ikke har lyst til at bruge rejsekortet. Rigtigt mange skriver til os og fortæller, at de oplever rejsekortet som en stressfaktor, fordi de hele tiden skal tænke på at checke ind og ud, og fordi de skal håndtere en digital selvbetjening. Vi ved, at mange pensionister er rigtig glade for at have et papkort, som er et meget enkelt produkt, hvor de kan rejse uden at skulle tænke over billetkøb, check ind og så videre. Det gælder også mennesker med psykisk handicap, for hvem det er vigtigt at have sikkerhed for, at de ikke får en kontrolafgift. Da en del mennesker med psykisk handicap er førtidspensionister, bruger de et pensionistkort.

Ifølge tal fra Passagerpulsens oplever 28 procent af passagerer over 50 år, at udviklingen mod digital selvbetjening har gjort det sværere at bruge den kollektive transport. 48 procent oplever, at udviklingen har gjort det nemmere.

Når det gælder billetkøb, oplever 12 procent af passagererne over 50, at indførelsen af digitale selvbetjeningsløsninger har gjort det mere besværligt at købe billet. 67 procent oplever, at det er blevet nemmere.

Fravalg og tilvalg af den kollektive transport hos pensionister på grund af reformen

DOT's reform vil føre til store ændringer i brugen af og prisen på den kollektive transport for tusindvis af pensionister. Dette vil betyde, at nogle pensionister vil bruge den kollektive transport mindre eller helt fravælge den, mens andre vil bruge den mere.

DOT har ikke offentliggjort beregninger om, hvordan disse effekter forventes at være, men det må antages, at der indgår visse forudsætninger i form af passagervækst og passagerfald i Incentives beregninger.

Passagerpulsens kommentarer

Det er naturligvis positivt, hvis pensionister, der før har oplevet, at det var for dyrt eller besværligt, begynder at bruge den kollektive transport. Det er dog alvorligt, hvis en stor gruppe pensionister fravælger den kollektive transport, fordi den er for dyr og/eller besværlig, og hvis dette går ud over deres mulighed for at føre et aktivt, socialt liv, besøge familien, gå til lægen eller købe ind.

Det er ligeledes usikkert, i hvor høj grad reformen vil bidrage til, at pensionister i de tyndtbefolkede områder med lav dækning af kollektiv transport vil bruge den kollektive transport mere. Selvom der må forventes en vis stigning på grund af lavere priser, er det usikkert, om den opvejer den potentielle nedgang i andre områder. Passagerpulsens analyser af, hvad der får folk til at vælge den kollektive transport, viser, at selvom prisen er et væsentligt parameter, så spiller transportudbuddet en større rolle.

Movia bør offentliggøre deres beregninger for, hvilken betydning ændringerne vil få for mobiliteten. Det bemærkes desuden, at fravalg og tilvalg af den kollektive transport som følge af reformen vil spille en væsentlig rolle for de samlede økonomiske konsekvenser af reformen.

Særordninger i enkelte kommuner

Flere kommuner i Jylland har lavet særlige ordninger til de ældre med billige pensionistkort eller gratis buskørsel. Det gælder for eksempel Aarhus, Randers, Struer, Kolding og Vejle. Movia skriver i deres notat om reformen: "DSB, Metroselskabet og Movia finder ikke, at dette er brugbare løsninger på Sjælland. Dels fordi DSB's tog og Metroen er så integrerede dele af det kollektive trafiknet, at et pensionistkort alene til busser vil være af begrænset nytte. Dels fordi kommunerne generelt er geografisk mindre end i Jylland, hvorfor de fleste pensionister vil have brug for at kunne rejse uden for kommunegrænsen".

Passagerpulsens kommentarer

Det er naturligvis vigtigt, at der er god sammenhæng mellem de forskellige transportformer. Det betyder dog ikke, at man ikke kan forestille sig, at ordninger ligesom dem i Jylland vil fungere fint på Sjælland, Lolland, Falster og Møn, og at mange pensionister kunne få glæde af sådan en løsning.

Om der skal laves særordninger, bør i sidste ende være op til de enkelte kommuner.

Passagerpulsens har fået følgende tal oplyst for udstedelse af 'kommune-pensionistkort' fra Midttrafik:

- Horsens: 1.800 årskort
- Holstebro: 500 årskort
- Struer: 100 årskort
- Randers: 5.848 årskort
- Aarhus: 25.000 (gennemsnitligt antal månedskort).

Processen

Det er DSB, Metroselskabet og Movia, der i regi af DOT-samarbejdet har truffet beslutningen. Dette er i overensstemmelse med deres fælles takstkompetence som fastsat i 'lov om trafikselskaber'.

Movia har oplyst til Passagerpulsens, at reformen ikke har været drøftet med Movias tilgængelighedsforum eller passager- og ældreorganisationer, inden beslutningen blev truffet. Beslutningen har heller ikke været drøftet i trafikudvalgene i Region Sjælland eller Region Hovedstaden. Efter beslutningen er truffet, har Movia taget kontakt til blandt andet Danske Seniorer, Ældre Sagen og Passagerpulsens for at drøfte reformen.

Movia har både overfor Passagerpulsens og i den offentlige kommunikation begrundet reformen med, at det er en bundet opgave som følge af forpligtelsen i 'Lov om trafikselskaber' til at harmonisere taksterne og Rigsrevisionens kritik af selskaberne for ikke at gøre det.

Passagerpulsens kommentarer

Når man træffer beslutninger, der har store praktiske og prismæssige konsekvenser for rigtig mange brugere af den kollektive transport, bør man inddrage dem, der bliver berørt. Inddragelse sikrer et bedre vidensgrundlag, der kan bidrage til, at reformen ikke rammer store grupper af ældre og førtidspensionister hårdt på mobiliteten.

Selvom DOT er pålagt at lave en takstreform, er der mange forskellige måder at løse opgaven på, som med fordel kunne være blevet drøftet med brugerne og deres organisationer. Som Passagerpulsens læser 'Lov om trafikselskaber' og Rigsrevisionens beretninger på området, er der ikke krav om, at der ikke findes frirejseområder, selvom disse ikke dækker hele takstområdet. Vi tolker det således, at der gerne må være frirejseområder, der er mindre end hele Sjælland, for eksempel en kommune eller en landsdel. Der er heller ikke krav om, at en større del af rabatten lægges over på rejsekortet, eller at rabatten skal bredes ud til flere passagerer, om end dette kan være fornuftigt. Man kunne således forestille sig en række andre muligheder for harmonisering indenfor rammerne af lovgivningens og rigsrevisionens anbefalinger.