

A young woman with blonde hair tied up, wearing large headphones and a dark patterned cardigan over a white turtleneck, looks off to the side. She is in a public transport setting, with other passengers and a train blurred in the background.

Unge og kollektiv transport

Forskkel på land og by

Juni 2023

Indhold

Forord	3
Konklusioner	4
Passagerpulsens anbefalinger	5
Bilag A: Resultater	7
Bilag B: Om undersøgelsen.....	13
Bilag C: Spørgeskema	15

Forord

Unge benytter i dag den kollektive transport mindre, end tidligere generationer af unge har gjort – og intet tyder på, at de vil ændre transportvaner senere i livet. Derfor er der udsigt til faldende passagertal i fremtiden, og det vil have konsekvenser for både økonomien bag den kollektive transport, mobiliteten uden for de større byer og den grønne omstilling.

Men der er potentiale. Det kræver dog, at vi ændrer ved de tilbud, de unge i dag møder, så vi kan imødekomme nogle af de oplevelser og udfordringer, de unge står med.

Denne rapport bygger videre på Passagerpulsens undersøgelse om unge og kollektiv transport, udgivet i november 2022. Rapporten fra 2022 undersøger de udfordringer og oplevelser, som unge oplever, og viser blandt andet, at brugen af kollektiv transport blandt unge er faldende, og at kollektiv transports evne til at opfylde unges behov også synes faldende. Samtidig er kollektiv transport blevet dyrere, og bilen er blevet billigere. Derudover viser rapporten, at forældres vaner og introduktion til kollektiv transport har indflydelse på unges transportvaner.

Med denne undersøgelse ønsker Passagerpulsens at nuancere indsigterne fra rapporten fra 2022 ved at stille skarpt på forskellen mellem land og by. Det er et område, som fylder for både trafikselskaber, regioner, kommuner og for regeringen, som i deres regeringsgrundlag skriver: "Regeringen vil understøtte busdækningen for både byer og yderområder. (...) Regeringen vil konkret tage initiativ til at understøtte, at flere unge med langt til uddannelse kan få billigere adgang til offentlig transport". Derfor er formålet med denne rapport at bidrage med et vidensgrundlag til udviklingen af den kollektive transport med fokus på de unge og forskellene på landdistrikter og byer. I undersøgelsen har vi spurgt godt 500 unge i alderen 18 til 29 år blandt andet om de udfordringer, de oplever med brug af kollektiv transport, hvilke konsekvenser udfordringerne har for dem, og hvilke ord de forbinder med kollektiv transport.

De unge er fremtidens brugere af kollektiv transport og udgør en stor andel af passagererne i den kollektive transport. Derfor er der brug for at blive klogere på deres oplevelser, ønsker og behov, så flere får lyst til og mulighed for at benytte kollektiv transport og uanset bopæl. I en ny bevillingsperiode vil Passagerpulsens arbejde endnu dybere med området og forsat agere videnspartner for trafikselskaber og politikere, så vi sammen kan fremtidssikre kollektiv transport og sikre sammenhæng og mobilitet på tværs af landet.

Forklaringer

Baseret på de unges egne angivelser af deres bopælsområde har vi inddelt besvarelserne i følgende segmenter efter urbanisering.

- De 4 store byer (By med mindst 100.000 indbyggere): København, Aarhus, Odense og Aalborg
- Større byer med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere
- By/ landdistrikter med under 20.000 indbyggere

I resultatafsnittet angiver grøn fremhævnning, at resultatet er signifikant højere end landsgennemsnittet, mens orange fremhævnning angiver, at resultatet er signifikant lavere.

Konklusioner

Kollektiv transport er vigtig for et stort flertal af de unge

Undersøgelsen viser, at den kollektive transport er vigtig for en stor del af de unge. De benytter især kollektiv transport til og fra arbejde (36%) eller uddannelse (35%), samt til fritidsformål som fx besøg hos venner (42%) og familie (40%) eller byture (39%).

De unge i landdistrikter og byer under 20.000 indbyggere bruger i lidt højere grad end unge i byerne kollektiv transport, når de skal i byen (43% hhv. 37%). De bruger i samme grad som deres jævnaldrende i byerne den kollektive transport til at besøge deres venner. Men de unge i de store byer bruger i langt højere grad end de unge i landdistrikterne kollektiv transport til familiebesøg.

56 procent af de danske unge oplever udfordringer med at benytte kollektiv transport

Undersøgelsen peger på, at det i højere grad er udenfor de store byer, at de unge oplever udfordringer. I landdistrikterne er det 60 procent af de unge, som oplever udfordringer. I de store byer er det 51 procent, hvilket måske er overraskende for mange. Forklaringen kan måske findes, når man ser på årsagerne til deres udfordringer.

Der er især en oplevelse af, at den kollektive transport er (for) dyr (59% svarer dette – 67% i de store byer, 43% i landdistrikterne), at man ikke kan stole på, at den kører til tiden (53%) og at den er langsom (28%). De unge udenfor de store byer har desuden en oplevelse af, at der ofte ikke er afgange, der passer til deres behov (51% i landdistrikterne svarer dette – i de store byer er det kun 19%).

Upålidelighed er en af de største udfordringer

Over halvdelen af de unge nævner manglende rettidighed som et af de største problemer ved den kollektive transport. Det angives som en af de største udfordringer i alle områder af landet.

De unge oplever at komme for sent som den primære konsekvens af udfordringerne

Konsekvenserne af de oplevede udfordringer er især, at de kommer for sent på arbejde, uddannelse eller til en aftale. Dette medfører igen en lavere tillid til den kollektive transport, hvilket resulterer i øget brug af bil og cykel, samt i yderste konsekvens et fravalg af kollektiv transport eller fravalg af uddannelsesinstitution eller arbejdsplads.

Der er for få eller ingen afgange, der passer til behovet hos de unge i små byer og landdistrikter

For de unge i byer og landdistrikter med under 20.000 indbyggere bliver den kollektive transport ofte fravalgt, når de skal rejse til deres uddannelse, og i særlig grad når de skal på arbejde, når man sammenligner med jævnaldrende, der bor i større byer. Samtidig er cyklen for denne gruppe af unge måske ikke et realistisk alternativ på grund af for lange distancer.

Problemet bliver tydeligt, når vi spørger de unge nærmere ind til deres udfordringer med den kollektive transport. Her angiver 51 procent af de unge i små byer og landdistrikterne under 20.000 indbyggere, at der er for få eller ingen afgange, der passer til deres behov.

De unge vil gerne bruge den kollektive transport, men oplever udfordringer

Lysten til at bruge den kollektive transport er til stede hos de unge i landdistrikterne og byer under 20.000 indbyggere. Det viser både denne og andre af Passagerpulsens undersøgelser. Men afgangene passer ikke med deres rejsebehov til og fra uddannelse.

Passagerpulsens anbefalinger

1. Tilpas frekvens og ruter til de unge i landdistrikterne

For at de unge i de små byer og landdistrikterne kan bruge den kollektive transport, skal bus og tog køre på tidspunkter, der passer bedre med mødetider på uddannelser samt have ruter, der passer med de unges rejsemønstre.

- Busruter, afgangstidspunkter og frekvenser skal tilpasses, så det bliver det lette valg for unge til og fra deres uddannelse.
- Busserne må også gerne være hurtigere ved at køre mere direkte, så de unge ikke opfatter kollektiv transport som meget langsommere end alternativerne.
- Det skal være muligt for unge også at komme hjem i timerne efter skoletid, så de unge også kan bruge den kollektive transport til og fra fritidsinteresser og sociale aktiviteter.
- Uddannelsesinstitutionerne og elevrådene skal i højere grad inddrages i planlægning af ruterne, så transporten kan optimeres til mødetider, sluttider, faste arrangementer, bopæl osv.

2. Øg rettidigheden og målret informationen til unge

Rettidighed er vigtigt for at gøre kollektiv transport til et attraktivt valg for unge. Over halvdelen af de unge nævner manglende rettidighed som et af de største problemer ved den kollektive transport. De unge skal kunne stole på, at de kommer frem til tiden, hvis de skal tilvælge den kollektive transport.

- Øget rettidighed, så de unge kan være sikre på at komme på job eller uddannelse til tiden. Det gælder særligt på de tidspunkter, hvor der forekommer trængsel. Politikere og trafikselskaber bør derfor kigge på projekter, der kan øge bussernes fremkommelighed og togenes rettidighed.
- De unge er digitale i højere grad end resten af samfundet. Derfor kan trafikselskaberne sikre målrettet information og alternative ruter. Det kan med fordel være via Rejseplanen eller trafikselskabernes egne apps. Her er det en fordel at benytte push-meddelelser, så unge ikke skal opsøge informationen selv.
- Rejseplanen skal være opdateret med realtidinformation, særligt ved driftsforstyrrelser, og det skal ske i så god tid i forvejen som muligt, så de unge kan nå at planlægge ud fra ændringerne.
- Ved planlagte driftsforstyrrelser skal trafikselskaberne sørge for god information digitalt, ved stationer, stoppesteder og uddannelsesinstitutioner.

3. Sikr billige og fleksible rabatordninger til unge

De unge nævner prisen som den største udfordring ved den kollektive transport. Derfor bør en ny billetstruktur for unge inkludere flere unge og være mere fleksibel og attraktiv.

- Et fast zonesystem som i dag, der er baseret på regioner eller trafikselskabsområder stiller nogle unge ringere end andre. Fx hvis de krydser flere takstområder på vej til uddannelse. Et nyt takstsystem skal tage udgangspunkt i den unges behov og situation, så ingen unge stilles ringere, eksempelvis fordi

deres uddannelse er i et andet takstområde.

- I dag kan priser på rabatordninger til unge variere på baggrund af den unges bopæl og uddannelsessted. Det skal være muligt for unge, også uden for de større byer, at rejse mellem deres bopæl og uddannelsessted til en fast, attraktiv pris.
- En ny rabatordning bør være bred nok til at unge, der skifter mellem skoleophold og praktik, også kan benytte den.
- Tilbuddet til unge skal være fleksibelt nok til, at de både kan bruge det i deres hverdag og fritid. Det vil gøre den kollektive transport mere attraktiv og gøre det til vane for de unge også at benytte sig af den kollektive transport senere i livet. Dette kan fx ske ved at unge, der har et ungdomskort, tilbydes rabatterede priser på rejser udover kortets gyldighedsområde.
- Der er i dag meget lidt mulighed for fleksibilitet i rabatordningerne til unge, hvor der skal købes ungdomskort til 30 sammenhængende dage. Et nyt system bør være mere fleksibelt så unge med fjernstudie eller begrænset fremmøde også kan bruge dem.

Bilag A: Resultater

494 af de 509 svarpersoner, svarende til 97 procent, benytter kollektiv transport. Disse har fået en række opfølgende spørgsmål om deres brug af og oplevelser med kollektiv transport.

Turistformål

Som det ses i Tabel 1 herunder benytter 18-29-årige kollektiv transport til mange forskellige formål, dog især relateret til enten pendling eller fritidsformål som fx at besøge venner eller familie. Den kollektive transport benyttes kun i mindre grad til indkøb og besøg hos læge og/ eller sygehus.

Tabel 1: Turistformål

Spørgsmål: Hvad bruger du kollektiv transport til?

Turformål:	Køn:			Urbanisering:		
	Lands- gennemsnit	Mand	Kvinde	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By / landdistrikt med under 20.000 indbyggere
Besøge venner	44%	36%	52%	44%	46%	42%
Besøge familie	42%	36%	49%	51%	38%	28%
Tur i byen	39%	34%	44%	37%	39%	43%
Uddannelse	35%	30%	41%	35%	38%	33%
Arbejde	36%	38%	33%	42%	33%	24%
Fritidsaktiviteter	34%	39%	30%	38%	34%	27%
Transport til/fra Læge/sygehus	10%	8%	12%	8%	10%	13%
Indkøb	9%	8%	9%	9%	10%	8%
Andet	3%	3%	3%	3%	1%	4%
Besvarelser:	494	231	263	245	130	119

Der er en række forskelle i turformål på tværs af køn og urbanisering.

De unge kvinder benytter i højere grad end mænd kollektiv transport, når de besøger familie og venner. Dette kan hænge sammen med, at de unge kvinder generelt benytter kollektiv transport oftere end mænd. Se også bilag B.

De unge, som er bosat i de fire største byer, benytter i væsentlig højere grad kollektiv transport, når de besøger familie. Det kan have flere årsager. Dels er de kollektive transporttilbud i de største byer mere attraktive, hvilket gør det mere oplagt at vælge kollektiv transport. Men det kan også hænge sammen med, at mange af de unge i de større byer er studerende, som er flyttet til en studieby, og bor for langt fra forældre til, at det er muligt fx at cykle. Det samme kan selvfølgelig være tilfældet udenfor de større byer, men her er de kollektive transporttilbud typisk mindre attraktive, hvorfor bilen ofte er et mere oplagt valg for længere ture.

Samme tendens ses for pendlerture til og fra arbejde, hvor andelen, der bruger kollektiv transport i de fire største byer, er markant højere. Dette må igen antages at hænge sammen med, at de kollektive transporttilbud er bedre i de større byer, ligesom data fra Danmarks Statistik viser, at bilejerskabet er lavere i de store byer end på landet. I de mindre bysamfund er den kollektive transport ikke altid en mulighed, hvorfor flere pendler til og fra arbejde i bil.

Udfordringer med at benytte kollektiv transport

Over halvdelen af de adspurgte unge oplever udfordringer med at benytte kollektiv transport.

Tabel 2: Udfordringer – krydset med urbanisering

Spørgsmål: Oplever du udfordringer med at bruge kollektiv transport?

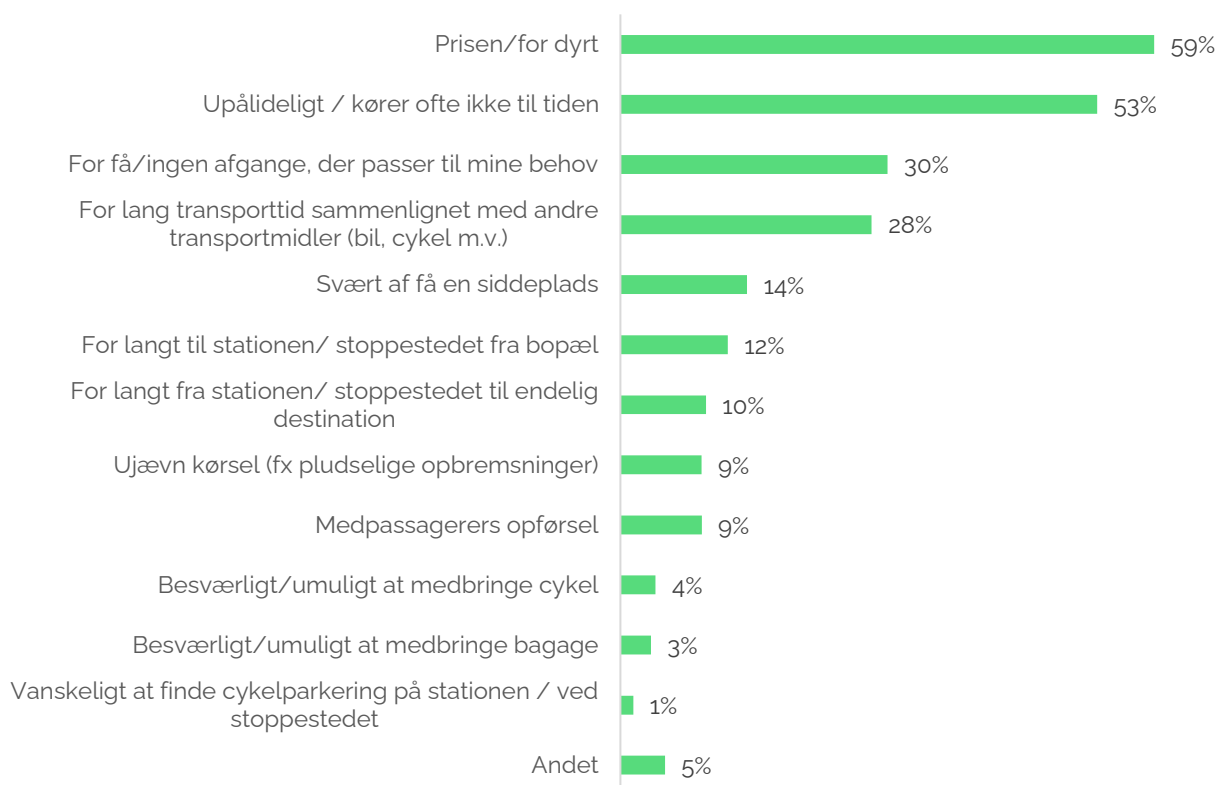
	Urbanisering:			
	Landsgennemsnit	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By / landdistrikt med under 20.000 indbyggere
Ja	56%	51%	63%	60%
Nej	44%	49%	37%	40%
Besvarelser	494	245	130	119

Som det ses i Tabel 2, er der en tendens til, at andelen af unge, der oplever udfordringer med at benytte kollektiv transport, er størst udenfor de store byer.

Prisen fremhæves som den væsentligste udfordring efterfulgt af manglende pålidelighed og få/ ingen afgang, der passer til behov. Se figur 1 herunder.

Figur 1: Typer af udfordringer – landsgennemsnit

Spørgsmål: Hvad oplever du som den/ de største udfordringer med kollektiv transport?



N = 276

Udfordringerne med få/ ingen afgang, der passer til behov, er, ikke overraskende, størst udenfor de større byer, hvor der også ofte er længere til den kollektive transport mv.

Tabel 3: Typer af udfordringer – krydset med urbanisering

Forhold:	Urbanisering:		
	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By / landdistrikt med under 20.000 indbyggere
Prisen/for dyrt	67%	60%	43%
Upålideligt / kører ofte ikke til tiden	53%	52%	54%
For få/ingen afgang, der passer til mine behov	19%	30%	51%
For lang transporttid sammenlignet med andre transportmidler	31%	25%	26%
Svært af få en siddeplads	15%	16%	10%
For langt til stationen/ stoppestedet fra bopæl	10%	10%	19%
For langt fra stationen/ stoppestedet til endelig destination	7%	15%	7%
Ujævn kørsel (fx pludselige opbremsninger)	11%	9%	5%
Medpassagerers opførsel	7%	11%	12%
Besværligt/umuligt at medbringe cykel	7%	3%	0%
Besværligt/umuligt at medbringe bagage	2%	6%	2%
Vanskeligt at finde cykelparkering på stationen / ved stoppestedet	1%	3%	0%
Andet	4%	6%	4%
Besvarelser	122	81	73

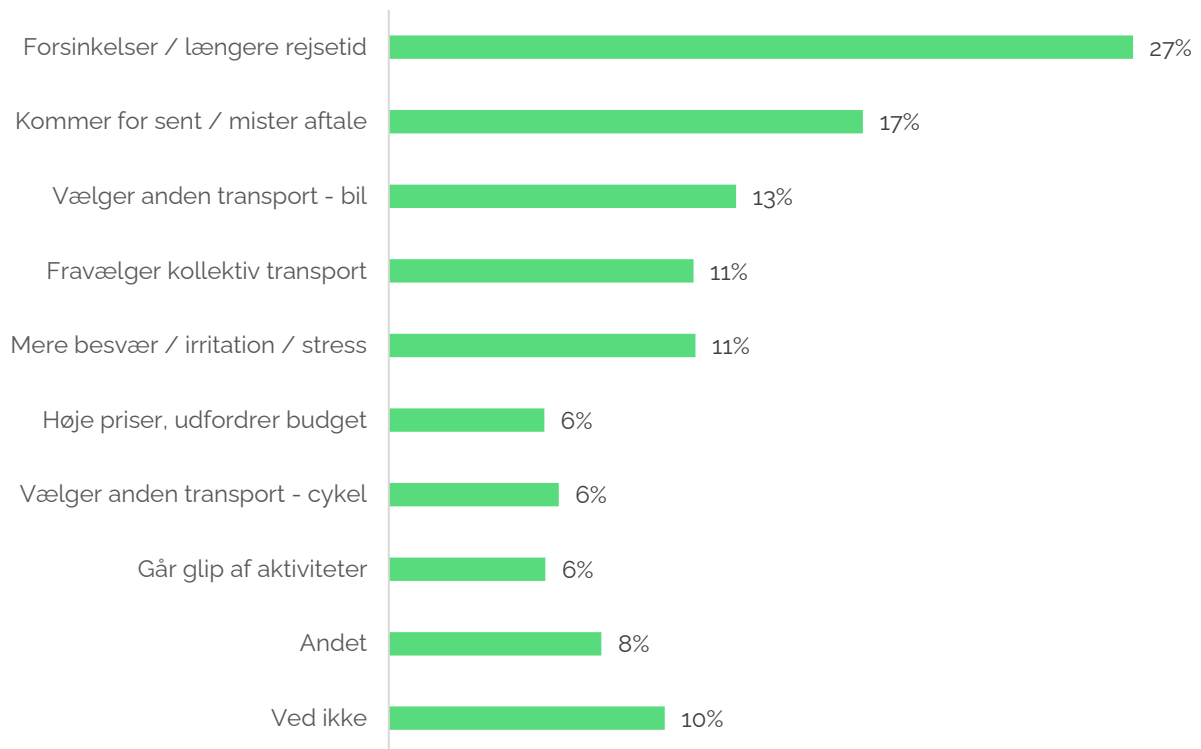
Note: Små baser

Konsekvenser af de oplevede udfordringer

I figur 2 ses en opgørelse af de konsekvenser, de oplevede udfordringer med den kollektive transport forårsager. De oplevede konsekvenser er i varierende grad de samme i hele landet og på tværs af køn, beskæftigelse mv.

Figur 2: Konsekvenser – landsgennemsnit

Spørgsmål: Hvilke konsekvenser har udfordringerne med kollektiv transport for dig?



N = 276

De oplevede udfordringer medfører især forsinkelser på rejsen og længere rejsetid, og som konsekvens heraf at man kommer for sent på arbejde, uddannelse, til en aftale mv.

Gentagne udfordringer med den kollektive transport medfører også fravalg af kollektiv transport og flere ture i bil eller på cykel for en del af svarpersonerne. Bilen bliver især også valgt uden for de større byer, mens cykel i højere grad vælges i de større byer. Se tabel 4.

En mindre gruppe svarer, at de oplevede udfordringer kan give økonomiske udfordringer, og andre svarer, at de går glip af aktiviteter.

Tabel 4: Konsekvenser – krydset med urbanisering

Konsekvens:	Urbanisering:		
	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By / landdistrikt med under 20.000 indbyggere
Forsinkelser / længere rejsetid	27%	29%	24%
Kommer for sent / mister aftale	15%	16%	23%
Vælger anden transport - bil	8%	12%	22%
Fravælger kollektiv transport	11%	14%	8%
Mere besvær / irritation / stress	11%	14%	8%
Høje priser, udfordrer budget	7%	5%	4%
Vælger anden transport - cykel	11%	1%	3%
Går glip af aktiviteter	4%	4%	10%
Andet	11%	4%	6%
Ved ikke	6%	17%	8%
Besvarelser	122	81	73

Note: Små baser

De unge blev afslutningsvis bedt om at skrive op til tre ord, der beskriver deres oplevelse af kollektiv transport. Det kom der nedenstående word cloud ud af. Det fremgår, at de unge har meget forskellige, og ofte modstridende, opfattelser af kollektiv transport.

Bilag B: Om undersøgelsen

Om dataindsamlingen:

- Antal besvarelser, netto: 509
- Målgruppe: 18-29 år
- Feltperiode: 17.-26. maj 2023 i Norstats befolkningspanel

Data er renset og vejet på køn og geografi.

Om deltagerne:

Køn:	Uvejet	Vejet
Mand	47%	51%
Kvinde	53%	49%
Total	100%	100%

Geografi:	Uvejet	Vejet
Region Hovedstaden	29%	36%
Region Sjælland	14%	11%
Fyn og Øerne	15%	9%
Syd- og Sønderjylland	11%	10%
Region Midtjylland	23%	24%
Region Nordjylland	10%	10%
Total	100%	100%

Urbanisering:	Uvejet	Vejet
By med mindst 100.000 indbyggere	49%	51%
Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	27%	27%
By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	18%	17%
Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere	6%	5%
Total	100%	100%

Rejsefrekvens med kollektiv transport:	Uvejet	Vejet
5-7 dage om ugen	19%	20%
3-4 dage om ugen	15%	15%
1-2 dage om ugen	20%	21%
1-3 dage om måneden	22%	22%
1-2 dage i kvartalet	9%	8%
En dag hvert halve år	6%	6%
En dag om året	2%	2%
Sjældnere	4%	4%
Aldrig	3%	3%
Total	100%	100%

Der er en række forskelle i beskæftigelse og rejsefrekvens mellem mænd og kvinder:

Beskæftigelse:	Mand	Kvinde
I arbejde (lønmodtager eller selvstændig)	42%	31%
Studerende	47%	56%
Andet	10%	12%
Besvarelser:	240	269

Note: Vejet fordeling

Rejsefrekvens med kollektiv transport:	Mand	Kvinde
5-7 dage om ugen	16%	23%
3-4 dage om ugen	17%	13%
1-2 dage om ugen	23%	19%
1-3 dage om måneden	21%	22%
1-2 dage i kvartalet	7%	10%
En dag hvert halve år	7%	4%
En dag om året	2%	1%
Sjældnere	3%	5%
Aldrig	3%	2%
Besvarelser:	240	269

Note: Vejet fordeling

Bilag C: Spørgeskema

1: Hvad er din alder?

Notér: _____

Afslut hvis > 29 år

B1: Hvor ofte rejser du med kollektiv transport?

- 5-7 dage om ugen
- 3-4 dage om ugen
- 1-2 dage om ugen
- 1-3 dage om måneden
- 1-2 dage i kvartalet
- Ca. en dag hvert halve år
- Ca. en dag om året
- Sjældnere
- Aldrig

B2: I hvilket geografisk område bor du?

- Region Hovedstaden (minus Bornholm)
- Bornholm
- Region Sjælland
- Fyn og Øerne
- Syd- og Sønderjylland (den jyske del af Region Syddanmark)
- Region Midtjylland
- Region Nordjylland

B3: Hvilken af følgende svarmuligheder beskriver bedst det område, hvor du bor?

- By med mindst 100.000 indbyggere (København, Aarhus, Odense, Aalborg)
- Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere (Fx Vejle, Esbjerg, Kolding, Svendborg, Roskilde)
- By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere (Fx Faaborg, Lemvig, Sorø)
- Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere

B4: Hvilke af følgende muligheder beskriver bedst din erhvervsmæssige situation?

- Lønmodtager (med eller uden ledelsesansvar)
- Selvstændig
- Studerende
- Hjemmegående
- Orlov (barsel m.v.)
- Sygemeldt
- Ledig
- Pensionist/Efterløn
- Andet: _____

Spørgsmål til brugere

[B1:1-8]

1: Hvad bruger du kollektiv transport til?

(Gerne flere svar)

Uddannelse

Arbejde

Fritidsaktiviteter

Besøge familie

Besøge venner

Indkøb

Tur i byen

Transport til/fra Læge/sygehus

Andet, notér: ____

[B1:1-8]

2: Oplever du udfordringer med at bruge kollektiv transport?

Ja

Nej

[Spm.2:1] Randomiseres

Spm.2A: Hvad oplever du som den/de største udfordringer med kollektiv transport?

(du kan vælge op til 3 svarmuligheder)

For langt til stoppested fra bopæl

For langt fra stoppested til endelig destination

For få/ingen afgange, der passer til mine behov

For lang transporttid sammenlignet med andre transportmidler (bil, cykel m.v.)

Prisen/for dyrt

Upålideligt / kører ofte ikke til tiden

Svært af få en siddeplads

Medpassagerers opførsel

Ujævn kørsel (fx pludselige opbremsninger)

Besværligt/umuligt at medbringe bagage

Besværligt/umuligt at medbringe cykel

Vanskeligt at finde cykelparkering på stationen / ved stoppestedet

Andet, notér: ____

[Spm.2:1]

Spm.2B: Hvilke konsekvenser har de udfordringer for dig?

Skriv selv: ____

Spørgsmål til ikke brugere

[B1:9] Randomiseres

**Spm.3: Hvad er den/de primære årsager til, at du ikke bruger kollektiv transport?
(du kan vælge op til 3 svarmuligheder)**

For langt til stoppested fra bopæl

For langt fra stoppested til endelig destination

For få/ingen afgange, der passer til mine behov

For lang transporttid sammenlignet med andre transportmidler (bil, cykel m.v.)

Prisen/for dyrt

Upålideligt / kører ofte ikke til tiden

Svært af få en siddeplads

Medpassagerers opførsel

Ujævn kørsel (fx pludselige opbremsninger)

Besværligt/umuligt at medbringe bagage

Besværligt/umuligt at medbringe cykel

Vanskeligt at finde cykelparkering på stationen / ved stoppestedet

Andet, notér:____

Spørgsmål til alle

**4: Hvilket eller hvilke ord synes du bedst beskriver kollektiv transport?
(Skriv op til 3 ord)**

1:____

2:____

3:____

© Forbrugerrådet Tænk København 2023

**Rapporten er udarbejdet af:
Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk**

Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk
Ryesgade 3A, 2. th, 2200 København N.
Telefon: +45 77 41 77 41
E-mail: passagerpulsens@fbr.dk
Hjemmeside: www.passagerpulsens.taenk.dk