



Unge og kollektiv transport

November 2022

FORBRUGERRÅDET TÆNK



**PASSAGER
PULSEN**

Indhold

Forord	3
Afgrænsning og metode	4
Konklusioner	5
Udviklingen frem til i dag	5
Situationen i dag	6
Muligheder i fremtiden	7
Anbefalinger	9
1. Sænk priser og gentænk takststrukturer med udgangspunkt i de unges situation	9
2. Tilpas frekvens og ruter til de unges behov	10
3. Øg rettidigheden og sikr hurtig, aktuel og pålidelig information	10
Øvrige anbefalinger	10
Bilag A: Øvrige undersøgelser om unge	12
Bilag B: Datagrundlag, Passagerpuls	15
Bilag C: Datagrundlag, Danmarks Statistik	27
Bilag D: Datagrundlag, Dansk Industri/DTU Transport	29
Bilag E: Trafikvirksomhedernes tilbud til unge	30
Bilag F: Takstområder	32
Bilag G: Kilder	33

Forord

Kollektiv transport spiller en afgørende rolle i fremtidens klimavenlige mobilitet. Derfor er det vigtigt, at fremtidens brugere tænkes ind i udviklingen, og at bus og tog tilpasses deres ønsker og behov.

De unge benytter kollektiv transport mere end den øvrige befolkning og er dermed en vigtig kundegruppe i forhold til billetindtægter, både nu og i fremtiden. De bosætter sig i stigende grad i landets fire største byer, hvor der er lettere adgang til kollektiv transport. Samtidig ser vi desværre en tendens til, at flere og flere unge benytter bil til og fra uddannelse.

Med flere biler i de danske husstande er bus og tog ikke altid førstevalget for de unge. Derfor er det vigtigt, at den kollektive transport er attraktiv, så den kan være et reelt alternativ eller fornuftigt supplement til bilen. Det er særligt elementer som lavere priser eller gratis kollektiv transport, kortere rejsetid, flere afgang og bedre rettidighed, som kan få flere unge til at benytte kollektiv transport.

Hvis ikke det lykkes at tiltrække og fastholde de unge brugere i den kollektive transport, vil det have store konsekvenser for både økonomi og driftsomfang. Øget brug af bilen vil desuden medføre mere trængsel på vejene og gøre det svært at nå regeringens mål for den grønne omstilling.

Formålet med denne rapport er at give nogle bud på, hvad der skal til for at tiltrække og fastholde de unge i den kollektive transport. Rapporten stiller bl.a. spørgsmålene, hvad påvirker unge studerendes valg af transportmiddel/-midler, og hvad skal der til for at gøre kollektiv transport mere attraktiv, så flere vælger den til? Spørgsmålene besvares med udgangspunkt i en ny befolkningsundersøgelse, som Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk har fået lavet i august 2022, og data fra bl.a. de danske trafikvirksomheder, Danmarks Statistik og Dansk Industri, der belyser unges brug af samt holdning til kollektiv transport.

Samlet set giver rapporten et bud på, hvordan trafikkselskaber og politikere kan designe et attraktivt kollektivt transportsystem, som fremtidens passagerer kan have glæde af, og som kan mindske trængsel og klima- /miljøbelastningen i samfundet.

Rapporten fokuserer på unge studerende i alderen 18 til 29 år, men anbefalingerne vil med al sandsynlighed i lige så høj grad kunne medvirke til at gøre kollektiv transport mere attraktiv for unge uden for uddannelse, såvel som for danskerne som helhed.

God læselyst.

Afgrænsning og metode

De unge er ikke en homogen målgruppe. Nogle går på gymnasiale uddannelser, nogle på videregående uddannelser, mens andre enten er i arbejde eller er ledige.

I denne rapport tager vi udgangspunkt i gruppen af unge i aldersgruppen 18-29 år, der enten går på en ungdomsuddannelse eller en videregående uddannelse. Denne gruppe af unge er formentlig særligt afhængig af god kollektiv transport for at komme til og fra uddannelse og er relativt lette at identificere.

Vi har desuden valgt at afgrænse os fra unge under 18 år, da de dels ikke har mulighed for selv at køre bil og dels ofte bor hjemme og derfor i højere grad er afhængige af deres forældre med hensyn til anden transport end kollektiv transport.

Denne rapport tager udgangspunkt i en ny befolkningsundersøgelse gennemført af Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk i august 2022 om danskernes holdning til kollektiv transport og transport generelt. Resultaterne for målgruppen 18-29 år er det bærende element i denne rapport, som berører følgende temaer:

- Brug af og forventninger til fremtidig brug af transport
- Tilfredshed med kollektiv transport
- Hvilke forhold påvirker de unges valg af transport
- Hvad der skal til for at fastholde de unge og evt. få flere til at rejse mere med kollektiv transport

Ud over resultater fra befolkningsundersøgelsen 2022 inddrages Passagerpulsens tidligere befolkningsundersøgelser, andre undersøgelser om unge og kollektiv transport samt relevante dataudtræk fra Danmarks Statistik og Transportvane Undersøgelsen (TU) fra DTU Transport.

Konklusioner

Her følger undersøgelsens væsentligste konklusioner. Alle resultater findes i bilag A-D.

Udviklingen frem til i dag

Forældres vaner og introduktion til kollektiv transport har indflydelse på unges transportvaner

Forældrenes vaner og introduktion af deres børn til kollektiv transport har stor betydning for de unges brug af selvsamme. Nutidens unge bliver generelt introduceret senere til kollektiv transport, end de ældre generationer blev det, og over halvdelen af forældrene til nutidens unge benytter ikke selv kollektiv transport. På den måde har de unge i dag ikke på samme måde forbillede i brugen af kollektiv transport, og det er en problematisk tendens, hvis vi skal have flere unge til at benytte kollektiv transport.

I dag begynder flest at bruge kollektiv transport, når de går i 5.-8. klasse. Passagerpulsens befolkningsundersøgelse viser, at kun 12 procent af de 18-29-årige begyndte at rejse med kollektiv transport, før de fyldte 6 år. Blandt danskere over 65 år var det 22 procent. Undersøgelsen viser desuden, at 6 ud af 10 af de unge først begyndte at rejse med kollektiv transport, efter de var fyldt 11 år, mens næsten halvdelen af den ældre del af befolkningen (65+) havde brugt kollektiv transport, inden de fyldte 11 år. Se [Tabel 1](#).

I langt de fleste tilfælde er det i dag forældrene, der introducerer børnene til kollektiv transport, men i ca. hvert 8. tilfælde sker introduktionen gennem skolen. Hver 4. af de unge har aldrig oplevet at rejse med kollektiv transport sammen med deres forældre, og hver 2. svarer, at deres forældre aldrig benytter kollektiv transport. Kun hver 8. svarer, at deres forældre ofte benytter kollektiv transport. Se [Tabel 2](#).

Hvornår, en person er blevet introduceret til kollektiv transport, har ikke signifikant betydning for *hvor ofte*, personen i dag benytter kollektiv transport. Men at det er *forældrene*, der har introduceret til kollektiv transport kan aflæses i den følgende brug. Særligt hvis forældrene ofte har benyttet kollektiv transport sammen med barnet/den unge. Og særligt hvis den unge oplever, at forældrene ofte selv benytter kollektiv transport. Se [Tabel 5](#) og [Tabel 6](#).

Brugen af kollektiv transport er faldende

Selvom de unge generelt benytter kollektiv transport mere end den øvrige befolkning, viser undersøgelser fra bl.a. Dansk Industri/DTU Transport, at andelen af ture, som de unge foretager med kollektiv transport, generelt er faldende. Det gælder i de fire største byer, men især i nogle af yderområderne og særligt i Region Syddanmark.

Som det fremgår af [Tabel 8](#) er den kollektive transports andel af pendlerejser til/fra uddannelser faldet i 4 ud af 5 regioner fra 2010 til 2019, mens andelen, der pendler i bil, er steget i tre regioner og er stort set uændret i de to sidste. Overflytningen til bil er mest markant i Hovedstaden og Syddanmark.

I Syddanmark er andelen, der benytter kollektiv transport, faldet markant fra 52 procent i 2010 til blot 28 procent i 2019. Faldet afspejles bl.a. i en nedgang i passagertallet i Fynbus og Sydtrafiks områder på næsten 30 procent fra 2010 til 2019.¹

Kun i Nordjylland er der sket en stigning i andelen, der pendler med kollektiv transport, men det er sket på bekostning af især cykel. Andelen, der pendler i bil, er derimod stort set uændret. Udviklingen sker sandsynligvis, fordi lokaltogetrafikken nord og syd for Aalborg er blevet intensiveret efter Nordjyske Jernbaners overtagelse af driften fra DSB.

¹ 2010 = 41 mio. rejser, 2019 = 30 mio. rejser. Se www.passagertal.dk

En væsentlig årsag til nedgangen i de unges brug af kollektiv transport er overflytning til bil, hvilket bl.a. skyldes en generelt øget adgang til bil i befolkningen.

Kollektiv transport er blevet dyrere, og bilen er blevet billigere

Prisen for kollektiv transport er steget med 20-25 procent i perioden 2009-2020 ifølge Danmarks Statistik. Se [Figur 18](#).

I samme periode var der et fald i priserne på personbiler på knap 10 procent. Den relative prisforskel mellem biler og kollektiv transport forandrede sig altså i perioden med ca. 30 procent i bilernes favør. Det har gjort det attraktivt for danskerne at købe flere biler i perioden op til, at Covid-19 ramte Danmark.

Siden 2020 er der sket en markant stigning i brændstofpriserne, mens priserne på personbiler igen er begyndt at stige som følge af mangel på elektroniske komponenter og Covid-19-krisen.

De stigende brændstofpriser er endnu ikke slået igennem på billetpriserne i den kollektive transport. Det skyldes bl.a. økonomiske hjælpepakker til trafikkselskaberne i 2020-2022, men fra januar 2023 bliver billetpriserne hævet med knap 5 procent.²

Danskerne er blevet rådet til ikke at benytte kollektiv transport

Under Covid-19 blev alle danskere opfordret til ikke at benytte kollektiv transport, med mindre det var absolut nødvendigt. Det medførte en yderligere stigning i salget af biler. De biler er stadig i brug, og konsekvensen er nu, at biltrafikken er på et niveau, der er højere end før Covid-19, mens busser og tog stadig mangler passagerer.

Kollektiv transports evne til at opfylde unges behov synes faldende

Passagerpulsens befolkningsundersøgelse 2022 viser, at godt halvdelen af de 18-29-årige studerende mener, at den kollektive transport i "høj" eller "meget høj" grad kan opfylde deres behov for transport. Blandt hele befolkningen er det kun ca. hver 4., der svarer, at kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov.

Der er fra 2021 til 2022 sket et fald på 10 procentpoint, men da andelen i 2022 er på niveau med 2020, er det for tidligt at sige, om der er tale om en vedvarende trend (se [Figur 4](#)).

Situationen i dag

Mange unge bor i byerne tæt på kollektiv transport, men bruger ofte bilen

Den generelle samfundsudvikling viser, at en større andel af de unge bosætter sig i de fire største byer, hvor udbuddet af kollektiv transport er størst. Det betyder, at flere har mulighed for at vælge den kollektive transport til. I 2022 bor 42 procent af de 18-29-årige i en af de fire største byer ifølge Danmarks Statistik. I 2008 var det kun 37 procent.

7 ud af 10 unge studerende bor indenfor en afstand af 600 meter til nærmeste busstoppested mod godt 6 ud af 10 for den øvrige befolkning. Når det gælder afstanden til nærmeste togstation, er forskellen endnu mere markant. 3 ud af 4 unge bor således indenfor 2 km til nærmeste togstation. Heraf bor 28 procent indenfor 600 meter til nærmeste togstation. For den øvrige befolkning er det tal blot 12 procent.

Den kollektive transport er med andre ord mere tilgængelig for de unge studerende sammenlignet med den øvrige befolkning. Alligevel ser vi desværre også en tendens til, at flere og flere unge benytter bil til og fra fx uddannelse (se [Figur 19](#)). Således er bilturenens andel af de unges ture til og fra ungdomsuddannelser vokset fra 16 procent til 24 procent i perioden 2010-2019. Omvendt er andelen af ture med kollektiv transport faldet fra 51 procent til 43 procent, og andelen af ture på cykel fra 27 procent i 2010 til 23 procent i 2019. Se [Figur 19](#).

² <https://www.trafikstyrelsen.dk/arbejdsomraader/kollektiv-trafik/Takster/Takststigningsloft>

Unge pendler over kortere strækninger, og mange er villige til at lave skift undervejs, hvis de sparer tid

Unge studerende pendler typisk over kortere afstande end den øvrige befolkning. Det giver god basis for at benytte kollektiv transport og cykel – eventuelt i kombination. 65 procent af de unge studerende pendler under 10 km på deres rejser til og fra uddannelsessted (se [Figur 1](#)). For den øvrige befolkning pendler blot 36 procent så kort.

Hver 4. unge studerende pendler dog 20 km eller mere til og fra studiet. De vil i højere grad være afhængige af god kollektiv transport, hvis ikke de skal benytte bilen.

Knap 70 procent af de unge studerende er villige til at foretage et ekstra skift på rejsen, hvis de kan spare 8-10 minutter. Kun 26 procent er ikke villige til at foretage skift, uanset hvor meget tid de kan spare. Se [Figur 9](#).

Over halvdelen af de unge er tilfredse med kollektiv transport

I befolkningsundersøgelsen fra 2022 svarer godt halvdelen af de 18-29-årige studerende, at de er "tilfredse" eller "meget tilfredse" med den kollektive transport i Danmark generelt, mens lidt flere (6 ud af 10) er "tilfredse" eller "meget tilfredse" med den kollektive transport i det område, hvor de bor.

Billetprodukter til unge er uflexible og dyre

Mange unge giver udtryk for, at det generelle prisniveau i kollektiv transport er for højt. Ifølge Passagerpulsens befolkningsundersøgelse fra 2022 er prisen blandt de forhold, som flest fremhæver, når de 18-29-årige studerende skal forklare, hvorfor de ikke er tilfredse med den kollektive transport i det område, hvor de bor.

Det fremgår også af undersøgelsen, at en større andel af de studerende i aldersgruppen 18-29 år i højere grad fremhæver prisen ("for dyrt") som en årsag til manglende tilfredshed sammenlignet med den øvrige befolkning.

Desuden peger mange unge på, at det nuværende udbud af rabatterede produkter til studerende ikke passer til deres behov. Det gælder især Ungdomskortet, som de unge finder uflexibelt, fordi det kræver betaling for mindst 30 dage ad gangen. Desuden oplever de bestillings- og fornyelsesprocedurerne som besværlige.

Trafikselskaberne synes bevidste om behovet for at gentænke systemerne. Sammen udgav de tidligere i år rapporten "Nyt Ungdomskort – rabat til alle unge", der skitserer nogle alternative løsninger, som passende kunne indgå i overvejelserne i et kommende grønt takstudvalg.

Flest unge vil rejse mere, hvis billetterne blev billigere

"Gratis kollektiv transport" og "billigere billetter" er de to tiltag flest 18-29-årige studerende peger på. Det er dog interessant, at der kun er en marginal forskel på de to. 79 procent svarer, at gratis kollektiv transport "i høj" eller "i meget høj" grad vil kunne få dem til at rejse mere med kollektiv transport, mens 76 procent peger på "billigere billetter".³ Derefter kommer "kortere rejsetid", "flere afgange", "mere rettidige busser/tog", "afgange der passer bedre med mødetider" og "kortere ventetider ved skift mellem transportmidler". Se [Figur 14](#).

Tiltag, der har til formål at forenkle billetsystemet, har, isoleret set, begrænset effekt, sammenlignet med generelle prisreduktioner. Kun knap 30 procent har svaret, at et enklere billetsystem "i høj" eller "i meget høj" grad vil kunne få dem til at rejse mere med kollektiv transport. Potentialer synes således at ligge i kombinationen af prisreduktioner og et enklere, mere forståeligt billetsystem, der er tilgængeligt for alle unge. Se [Figur 14](#).

Muligheder i fremtiden

Let øget rejseaktivitet kan betyde flere passagerer i kollektiv transport

Passagerpulsens befolkningsundersøgelse 2022 indikerer, at de unge forventer øget rejseaktivitet de kommende år. Det giver mulighed for at få flere passagerer i den kollektive transport. Knap 2 ud af 10 forventer at rejse mere

³ Prisen nævnes også som en af de vigtigste faktorer i forhold til at rejse mere med kollektiv transport i andre undersøgelser, bl.a. Midttrafik (2019, side 18)

de næste 1-2 år, godt 1 ud af 10 forventer at rejse mindre og 7 ud af 10 forventer at rejse lige så meget som i dag. Se [Figur 11](#).

Lavere priser, kortere rejsetid, flere afgang og bedre rettidighed har størst betydning

De unge peger især på, at lavere priser kan medvirke til, at de vil rejse mere med kollektiv transport. Det svarer 8 ud af 10 i Passagerpulsens befolkningsundersøgelse. Se [Figur 14](#).

Vi ved dog fra undersøgelser foretaget af bl.a. Passagerpuls og Midttrafik, at billige billetter ikke skaber store forandringer alene. "Kortere rejsetid", "flere afgang", "mere rettidige busser/tog", "afgang der passer bedre med mødetider" og "kortere ventetider ved skift mellem transportmidler" er også vigtige faktorer, når de 18-29-årige studerende vælger transport.

Et forenklet billetsystem har, isoleret set, kun begrænset effekt sammenlignet med generelle prisreduktioner, men kombinationen af et billigere og enklere billetsystem vil have større potentialer end et system, der kun er billigere.

Pålidelig og aktuel trafikinformation er vigtigt

Pålidelighed og sikkerhed for at få opdateret trafikinformation spiller også en rolle i de unges valg af transport. De unge synes, det er rart at kunne følge med i realtid, både på mobile enheder og på infoskærme på stationer, ved busstoppesteder og ombord i busser og tog. De unge synes generelt godt om Rejseplanen, der bliver brugt både før og under rejsen, hvis der opstår forsinkelser undervejs.

Pålidelig og aktuel trafikinformation er også vigtigt for de unges oplevelse af at være trygge og i kontrol. I Passagerpulsens fokusgruppeundersøgelse fra 2018 fremhævede flere, at det var stressende, hvis der er for mange ukendte faktorer, herunder manglende information.⁴

Kapacitet er vigtig for oplevelsen af komfort

Komfort er også en faktor, der ofte fremhæves af de unge, når de begrundes, hvorfor de vælger bilen i stedet for bussen. Særligt er kapacitet en faktor, der påvirker oplevelsen af komfort. Hvis bussen er overfyldt, oplever de unge komforten som ringere. Benplads og plads til bagage er også vigtigt, ligesom borde er vigtige, da de giver bedre mulighed for at arbejde under køreturen og hygge sig med sine venner.

Klima- og miljøhensyn har begrænset indflydelse på valg af transport

Passagerpulsens befolkningsundersøgelse fra 2020 viser, at de unge i højere grad end den øvrige befolkning gerne vil transportere sig mere klima- og miljøvenligt. Det afspejler sig dog ikke direkte i deres valg af transport, idet faktorer som pris, rejsetid og fleksibilitet fortsat har større betydning.

Befolkningsundersøgelsen fra 2020 viste, at to ud af tre af de unge gerne vil transportere sig mere klima- og miljøvenligt, end de allerede gør. I den forbindelse svarede 75 procent, at de gerne vil cykle mere, og 37 procent at de gerne vil benytte kollektiv transport oftere. Se [Figur 15](#).

I valget af mere klimavenlig transport må det antages, at det også spiller ind i hvilken grad, kollektiv transport kan opfylde de unges transportbehov i dag. Hvis ikke den er i stand til at opfylde deres basale transportbehov, som 15 procent af de unge oplever, vil de stadig vælge andre transportformer.

Tidligere introduktion af fremtidige generationer kan formentlig skabe stærkere kollektiv transportvaner

Resultaterne fra befolkningsundersøgelsen 2022 indikerer, at hvis nutidens unge bliver hyppige brugere af den kollektive transport, er der større sandsynlighed for, at kommende generationer får stærkere kollektiv transportvaner, fordi de har flere forbilleder. Se [Tabel 3](#). Det forudsætter dog naturligvis, at kollektiv transport kan opfylde passagerernes behov.

⁴ Passagerpuls (2018, side 15)

Anbefalinger

Kollektiv transport spiller en væsentlig rolle i den grønne omstilling. Derfor er det vigtigt, at den udgør et attraktivt alternativ eller fornuftigt supplement til bilen. Det gælder ikke mindst for unge studerende, som udgør fremtidens brugere af kollektiv transport. Men flere og flere unge benytter bil frem for bus og tog, og der er store regionale forskelle i de unges brug af og tilfredshed med kollektiv transport.

Så hvad skal der til for at få unge til at rejse mere med kollektiv transport?

På baggrund af konklusionerne i denne rapport mener vi, at politikere og trafikvirksomheder bør målrette deres indsats mod følgende 3 temaer i prioriteret rækkefølge:

1. **Sænk priser og gentænk takststrukturer med udgangspunkt i de unges situation**
2. **Tilpas frekvens og ruter til de unges behov**
3. **Øg rettidigheden og sikr hurtig, aktuel og pålidelig information**

1. Sænk priser og gentænk takststrukturer med udgangspunkt i de unges situation

Det skal være mere økonomisk attraktivt og fleksibelt for de unge at benytte kollektiv transport, end det er tilfældet i dag. Derfor bør takst- og zonesystemet gentænkes, og priserne sænkes. Som det er i dag, er rabatterne forbundet med specifikke geografiske områder eller godkendte uddannelser. Det betyder, at mange unge ikke har adgang til nogen form for rabatordning. Det er problematisk, da de unge særligt nævner prisen som en væsentlig årsag til, at de ikke benytter den kollektive transport.

Vores anbefalinger til politikerne er derfor at tænke følgende elementer ind i et nyt takstsystem:

- At et nyt takstsystem tager udgangspunkt i den enkelte unges situation i stedet for et fast zonesystem baseret på regioner eller trafikelskaber, som stiller nogle unge ringere end andre, fx hvis de krydser en eller flere takstområder (= de gamle amtsgrænser) på deres rejse til og fra uddannelse. Det kunne fx være som i Region Skåne, som opererer med tre zonestørrelser med udgangspunkt i den rejsendes afrejsested og ankomststed.
- Det skal være muligt at bosætte sig uden for de større byer uden at skulle bekymre sig om transportomkostninger til/fra uddannelsen. Alle unge i uddannelse skal kunne rejse mellem deres bopæl og uddannelsessted til en fast attraktiv pris, som ikke varierer på baggrund af rejsens længde.
- Studier inkluderer ofte gruppearbejde og sociale arrangementer, der gavner trivslen og er med til at fastholde de unge på uddannelsen. Derfor bør et nyt takstsystem tage højde for, at rejsemønstret ikke altid bare er til/fra uddannelsesinstitutioner ved hjælp af en ensartet og attraktiv rabat på rejser udenfor rejseområdet til/fra uddannelsen. Det vil også gøre det attraktivt for de unge at benytte kollektiv transport til fritidsrejser, ferier, familiebesøg osv. Denne rabat bør gælde alle unge i hele landet.
- Det skal være billigere og nemmere at benytte kollektiv transport, også hvis man fx er på fjernstudie eller kun har begrænset fremmøde. Det kræver mere fleksible billettyper, end det er tilfældet i dag, hvor de unge kun kan købe Ungdomskortet 30 sammenhængende dage ad gangen.
- Billetkøb skal være lettere, og ske på de platforme hvor de unge normalt køber billetter til kollektiv transport, og ikke som i dag hvor Ungdomskortet kun kan købes på Ungdomskortet.dk, og købet i øvrigt kræver, at den unge bliver forhåndsgodkendt.

2. Tilpas frekvens og ruter til de unges behov

Bus og tog skal køre på tidspunkter, som passer med mødetid på uddannelsen, og køre en rute, der passer med den unges bopæl og uddannelsessted. Ellers er kollektiv transport ikke et attraktivt alternativ til fx bilen.

Vores anbefalinger til trafikselskaberne er derfor:

- Gør kollektiv transport til det lette valg for den unge ved at tilpasse afgangstider og ruter med den unges rejsebehov. Det behøver ikke at være direkte linjer, men kan sagtens inkludere tilbringertrafik som fx Plustur, hvis bare rejse- og evt. skiftetid er optimeret, så den samlede rejsetid ikke bliver for lang.
- Det skal være muligt at komme hjem mange timer efter skoletiden er slut, så de unge kan have et socialt liv og fritidsinteresser efter skoletid og stadig benytte kollektiv transport.
- Transporten skal optimeres til de unges rejsetid og behov. Det kan trafikselskaberne afdække ved at gå i dialog med uddannelsesinstitutionerne (sekretariater, elevråd mv.) om de studerendes bopæl, mødetider, sluttider, faste events mv. og evt. transport mellem forskellige lokationer.

Trafikselskaberne kan med fordel starte indsatsen i de regioner, hvor de unge i særligt høj grad benytter bil frem for kollektiv transport.

3. Øg rettidigheden og sikr hurtig, aktuel og pålidelig information

Ved at sikre højere rettidighed og pålidelig information vil trafikselskaberne kunne fastholde unge i kollektiv transport. Det vil være med til at bremse – og måske endda vende – udviklingen af de unges transportvalg, så flere vil vælge kollektiv transport frem for bilen.

Derfor er vores anbefaling, at politikere og trafikselskaber arbejder på følgende:

- Rettidigheden skal øges. Det gælder især på den statslige jernbane, men også for busserne i og omkring de større byer, hvor der på nogle tidspunkter af døgnet er trængsel, som medfører forsinkelser. Vi anbefaler, at politikere og trafikselskaber kigger på projekter, som kan øge bussernes fremkommelighed.
- De unge skal have hurtig og pålidelig trafikinformation i de tilfælde, hvor toget eller bussen er forsinket eller aflyst. Det vil give mulighed for at vælge alternative transportløsninger. De unge er i højere grad end andre befolkningsgrupper digitale, og trafikselskaberne bør sikre målrettet trafikinformation og forslag til alternative ruter til dem. Det kunne med fordel være som push beskeder via Rejseplanen eller trafikselskabernes egne apps, sms, mail og/eller på sociale medier.
- Ved planlagte driftsforstyrrelser, herunder sporarbejder, er det vigtigt, at trafikselskaberne sørger for at give god information på både de digitale platforme samt ude på stationer og ved stoppesteder. Det skal gerne ske i god tid, så de unge har mulighed for at planlægge ud fra ændringerne.
- Rejseplanen skal altid være opdateret med realtidinformation. Det gælder ikke mindst ved driftsforstyrrelser.

Øvrige anbefalinger

Vi anbefaler desuden, at politikere og trafikselskaber på sigt også har fokus på følgende områder:

Kortere rejsetid

Det samlede tidsforbrug er vigtigt for at gøre den kollektive transport attraktiv. Derfor bør trafikselskaberne arbejde på at finde den rette balance i køreplanlægningen mellem direkte rejse og samlet rejsetid. Det er ikke altid en god idé, at busser kører rundt i alle afkroge og samler passagerer op, selvom det måske er driftsøkonomisk

fordelagtigt. I nogle tilfælde er det mere relevant enten at indsætte direkte busser⁵, eller busser der kører direkte til at knudepunkt, hvor der er en direkte forbindelse videre.

Infrastrukturinvesteringer

Tiltag, der medvirker til at reducere rejsetiden, skal prioriteres, når der på baggrund af politiske forlig om infrastrukturinvesteringer udmøntes midler til kollektiv transport. Ligesom der i den seneste infrastrukturplan 2035⁶ bl.a. er afsat penge til en ny jernbane over Vestfyn og mellem Aarhus og Silkeborg samt midler til at etablere BRT-buslinjer.

Høj komfort

Der bør indsættes tilstrækkeligt materiel – gerne med god plads til bagage og benplads samt mulighed for at sidde flere sammen – så de unge ikke oplever overfyldte busser og tog, da manglende mulighed for en siddeplads vil afholde mange fra at benytte den kollektive transport. Det gælder særligt for de unge, der pendler over større afstande. Det er desuden vigtigt, at der er adgang til fx borde, opladning og internet, så de mange unge, der gerne vil bruge transporttiden på skolearbejde, har mulighed for det.

Klima og miljø

Trafikvirksomhederne skal tage et 360 graders kig på klima- og miljøindsatser i den kollektive transport, så de unge får et helhedsindtryk af den kollektive transport som grøn og miljøbevidst. Det dur fx ikke, hvis de oplever tændt lys på stationerne i dagtimerne, manglende affaldssortering og røg fra dieseltog. Trafikvirksomhederne kan også med fordel gøre mere ud af at informere om de klimamæssige fordele ved kollektiv transport. Fx i stil med Fynbus' prisberegninger, der viser, hvor meget mindre CO₂ kollektiv transport udleder frem for bilen.

De unge går i højere grad end resten af befolkningen op i klima og miljø, men den kollektive transports image som miljøvenlig er ikke alene nok til, at de unge vælger den. Det kan dog være en medvirkende faktor, når de øvrige elementer er på plads og opfylder de unges behov.

Understøt introduktion til kollektiv transport i folkeskolen

Vaner grundlægges tidligt, og hvis ikke forældre introducerer børn og unge til at rejse med kollektiv transport, kan der være behov for at støtte indsatser andre steder, fx i folkeskolen. Det kan fx ske i form af undervisningsmateriale og praktiske forløb, der giver eleverne konkrete erfaringer og gør dem i stand til at navigere i og benytte kollektiv transport. Materialet kunne udarbejdes af den samlede branche, herunder trafikvirksomhederne i samarbejde med aktører som Passagerpuls, og finansieres ved puljemidler eller fondsansøgninger.

Involver brugerne i udviklingen af kollektiv transport

Passagererne skal være i centrum for udviklingen af den kollektive transport. Det er dem, som ved, hvad der virker, og hvad der knirker på rejsen med kollektiv transport. Hvis politikerne vil sikre, at kollektiv transport bliver mere attraktiv for flere, som der står i Infrastrukturplan 2025, er det vigtigt, at udviklingen af den bygger på passagerernes brug, behov og ønsker. Det gælder fx planlægning af køreplaner, indretning af materiel, udvikling af stationer og sammenhæng mellem transportformer.

⁵ Evt. minibusser eller Flex-busser

⁶ <https://www.tmm.dk/politiske-aftaler/2021/aftale-om-infrastrukturplan-2035-aftale>

Bilag A: Øvrige undersøgelser om unge

Pris

Pris er et centralt parameter for de unges valg af transport, hvilket hænger naturligt sammen med, at især studerende har en relativ lav indkomst i den periode, hvor de studerer.

I Passagerpulsens undersøgelse fra 2018 indgår en række fokusgrupper, som blev gennemført i København og Aalborg blandt unge i alderen 15-19 år og 20-29 år. Fokusgrupperne viste både forskelle og ligheder mellem de to grupper.

I gruppen 15-19 år bor de fleste stadig hjemme, og mange får stadig økonomisk hjælp af deres forældre til bl.a. transport. I denne gruppe er der også mange, som endnu ikke kan køre bil, og derfor har færre transportmuligheder og er mere afhængige af at kunne køre sammen med andre.

Omvendt står gruppen af 20-29 årige mere på egne ben, også økonomisk, og foretager derfor oftere valg med udgangspunkt i egen økonomi. For begge grupper er prisen dog helt central i forbindelse med valg af transport.

Flere af fokusgruppedeltagerne i begge aldersgrupper svarede, at de valgte cyklen, når det var muligt, for derved at spare penge. Flere nævnte også, at de vælger bilen, hvis den er til rådighed, og at kollektiv transport opleves som dyr. I den sammenhæng fremhæver flere undersøgelser, at unge ikke tænker på omkostningerne som helhed, men udelukkende fokuserer på udgifterne til brændstof, når de sammenligner priser på hhv. bil og kollektiv transport.⁷

Trafikvirksomhedernes undersøgelse om Nyt Ungdomskort fremhæver, at de unge i dag er mobilister, der shopper mellem forskellige tilbud om transport, der passer til dagens behov. De kan køre med andre elever, de kan køre med forældre eller naboer, cykle eller tage kollektiv transport.⁸

Der er dog ikke bred enighed blandt de unge om, hvorvidt kollektiv transport generelt er billig eller dyr. Det afhænger af forhold som bl.a. turlængde, transportform, og om de selv skal betale.

I Jysk Analyses rapport (2021) blev der spurgt til de unges holdninger til priserne i den kollektive transport. Her var blot 34 procent "enig" eller "helt enig" i, at Rejsekort har en fair pris. For Ungdomskort var det 38 procent. Resultaterne peger således i retning af, at mange studerende på ungdomsuddannelserne oplever kollektiv transport som (for) dyr, når de selv skal betale.

Rejsetid og ventetid

Tid er en helt afgørende faktor for deltagerne og går igen i mange sammenhænge. Både i forhold til at tog og bus afgår til tiden, men også at selve rejsetiden er så kort som mulig, og at de ikke vil spilde for meget tid på at skifte undervejs.

De unge synes generelt, at det er træls at vente på bussen eller toget, og de unge føler, at de spilder deres tid, hvis der opstår en forsinkelse, eller hvis tiderne ikke passer sammen. Pålidelighed er en helt central faktor, og det er vigtigt for de unge, at de kan stole på, at bussen kommer, og at de når frem i tide.

⁷ Se fx Midttrafiks undersøgelse (2019, side 15)

⁸ Se de danske trafikvirksomheders undersøgelse (2022, side 9)

De unge vil ikke spille for meget tid på at vente på afgang eller rejse med bus eller tog, hvis turen går hurtigere på cykel eller i bil. En deltager i Passagerpulsens undersøgelse fra 2018 fortalte blandt andet, at hun hellere tager cyklen, hvis alternativet er at vente syv minutter på bussen:⁹

”Nogle gange er jeg for doven til at vente syv minutter. Altså (...) syv minutter det er jo ingenting, den kommer lige om lidt, men så vil jeg måske hellere cykle” – kvinde, 18 år

Tid hænger tæt sammen med pålidelighed. Hvis der opleves hyppige forsinkelser, øger det utilfredsheden, og kan føre til, at de unge leder efter alternativer til kollektiv transport, når det er muligt. Transporttiden er også vigtig. Hvis de unge oplever, at turen tager for lang tid, føler de, at de spilder tiden.

En anden deltager i Passagerpulsens undersøgelse fortalte således:

”Jeg har for eksempel en time (...) fra derhjemme til (...) min skole. Og hvis jeg tog bil, var jeg der på 25 minutter. Så (...) hvis man havde muligheden for det eller kan køre med nogle venner eller et eller andet, så gør man også hellere det” – kvinde, 16 år

Oplevelsen af uforholdsmæssig lang transporttid med kollektiv transport forstærkes i tidsrum med færre afgang, fx om aftenen og i weekender.

Både vores undersøgelse fra 2018 og trafikvirksomhedernes undersøgelse om et nyt Ungdomskort fremhæver, at de unge generelt ikke er villige til at foretage mange skift på rejsen, da det påvirker deres oplevelse af rejsetid i negativ retning. Det er derfor vigtigt for de unge, at de kan rejse så direkte som muligt, hvad enten det er til eller fra uddannelse eller andre rejseformål. Passagerpulsens befolkningsundersøgelse fra 2021 viser dog, at de fleste unge er villige til at foretage skift på rejsen, hvis det giver en tidsbesparelse på 8 minutter eller mere.

Jysk Analyse fremhæver dog også, at der skal være balance mellem direkte rejse og rejsetid. Hvis rejsetiden bliver for lang, fordi bussen skal rundt i alle afkroge og samle passagerer op, begynder de unge at overveje alternativer.

Endelig er det vigtigt, at afgang- og ankomsttider passer sammen med mødetider på uddannelsesinstitutioner, hvilket fremhæves både i Passagerpulsens undersøgelse fra 2018 og Jysk Analyses undersøgelse fra 2021.¹⁰

Tryghed og kontrol

Det er vigtigt for de unge at føle sig trygge og i kontrol, når de rejser. I Passagerpulsens fokusgruppeundersøgelse fra 2018 fremhævede flere, at det var stressende, hvis der er for mange ukendte faktorer.¹¹ Fx oplever de unge tab af kontrol, når der kører togbusser som erstatning for tog under sporarbejder, hvis de ikke kan finde relevant information.

De unge synes også, det er rart at kunne følge med i realtid, både på deres mobile enheder og på infoskærme på stationer, ved busstoppesteder og ombord i busser og tog.

De unge synes generelt også godt om Rejseplanen, der bliver brugt både før og under rejsen, hvis der opstår forsinkelser undervejs. Ønsket om kontrol kan også være relateret til vane og betyde præferencer for at benytte de former for transport, man kender og er vant til.

Frihed og fleksibilitet

De unge udtrykker et generelt ønske om at holde mulighederne åbne i forbindelse med transport. I denne sammenhæng kan kollektiv transport både opleves som en fordel og en ulempe.

⁹ Passagerpulsens (2018, side 9)

¹⁰ Se bl.a. Jysk Analyse (2021, side 27)

¹¹ Passagerpulsens (2018, side 15)

Følelsen af frihed bliver bl.a. truet, når der er få afgang, eller når der opstår mange forsinkelser, så de unge ikke føler, at de kan stole på, at deres afgang går til tiden. Det betyder fx, at de føler sig nødsaget til at tjekke Rejseplanen mange gange for samme rejse i stedet for blot at slappe af og regne med, at toget går til tiden.¹²

Frihed nævnes af mange unge som en afgørende fordel ved bilen i forhold til kollektiv transport. I Jysk Analyses rapport fra 2021 tilkendegiver flere af de unge, at det giver frihed at køre bil til og fra uddannelsesinstitutionen.¹³ Frihed kan i den sammenhæng dække over flere forhold. Dels frihed til selv at bestemme, hvornår man vil køre, om man vil gøre ophold undervejs m.v. og dels friheden til selv at bestemme, hvem man rejser sammen med.

Komfort

Komfort fremhæves i flere af undersøgelseerne som en vigtig faktor i relation til valg af transport, men dog ikke helt så vigtig som pris og tid.

I Passagerpulsens fokusgruppeundersøgelse fra 2018 var der bred enighed blandt deltagerne om, at busserne bør fyldes op, så mange kan komme med. Men samtidig synes de også, at det er træls, når man bliver mast helt sammen. Det kan være svært at komme ud, når man skal af, og svært at følge med i hvor langt man er, særligt hvis man ikke er så høj. Det kan give stress og dårlig stemning, som heller ikke bliver bedre af, at buschaufføren råber, at folk skal rykke sammen. Der er et dilemma for deltagerne i, at de gerne vil hjem, og alle vil med bussen, men på den anden side er det ikke særlig rart at stå mast sammen i en varm bus.¹⁴

Komfort kan også få deltagerne til at vælge én transportform frem for en anden. Bl.a. nævner en af deltagerne, at hun hellere tager bus end tog mellem Aarhus og København, hvor hun ofte rejser.

”Jeg er begyndt at tage (...) Kombardo Expressen (...) for at slippe for alle de der mennesker, og være sikret en siddeplads og internet, så man også kan arbejde, når man sidder der, se en film (...) ikke for mange mennesker, og aircon og sådan noget” – kvinde, 19 år

Rapporten fra Jysk Analyse fremhæver også kapacitet som en faktor der påvirker oplevelsen af komfort. Hvis bussen er overfyldt, opleves komforten som ringere.¹⁵ Rapportens resultater fremhæver også plads i bussen, herunder benplads og plads til tasker, som vigtigt. Flere deltagere fremhævede i den sammenhæng borde, da det giver bedre mulighed for at arbejde under køreturen og hygge sig med sine venner.

Endelig oplever et flertal af de unge bilen som mere komfortabel end kollektiv transport ifølge Jysk Analyses rapport.¹⁶ Det skyldes især, at man undgår overfyldte busser, at man sidder bedre i bilen, og at man selv kan vælge musik og temperatur i køretøjet.

¹² Passagerpuls (2018, side 14)

¹³ Jysk Analyse (2021, side 21)

¹⁴ Passagerpuls (2018, side 13-14)

¹⁵ Jysk Analyse (2021, side 28)

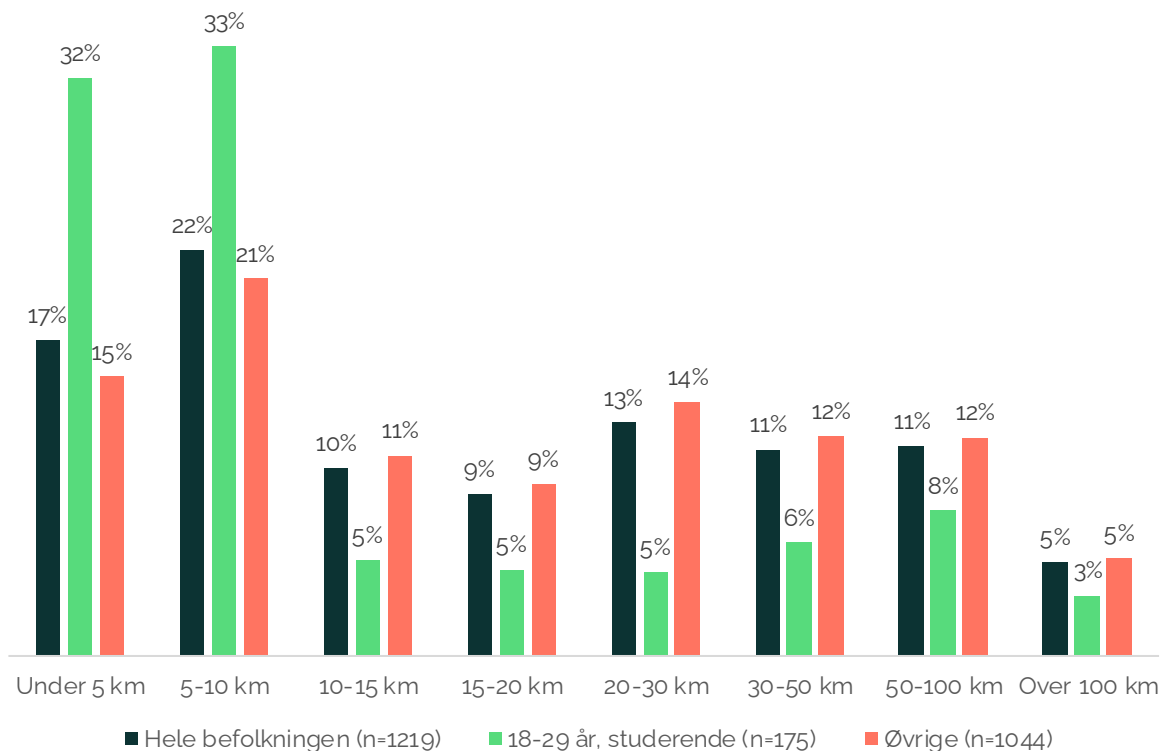
¹⁶ Jysk Analyse (2021, side 103)

Bilag B: Datagrundlag, Passagerpuls

Passagerpulsens befolkningsundersøgelser 2020-2022

Unge pendlingsmønstre og afstand til kollektiv transport

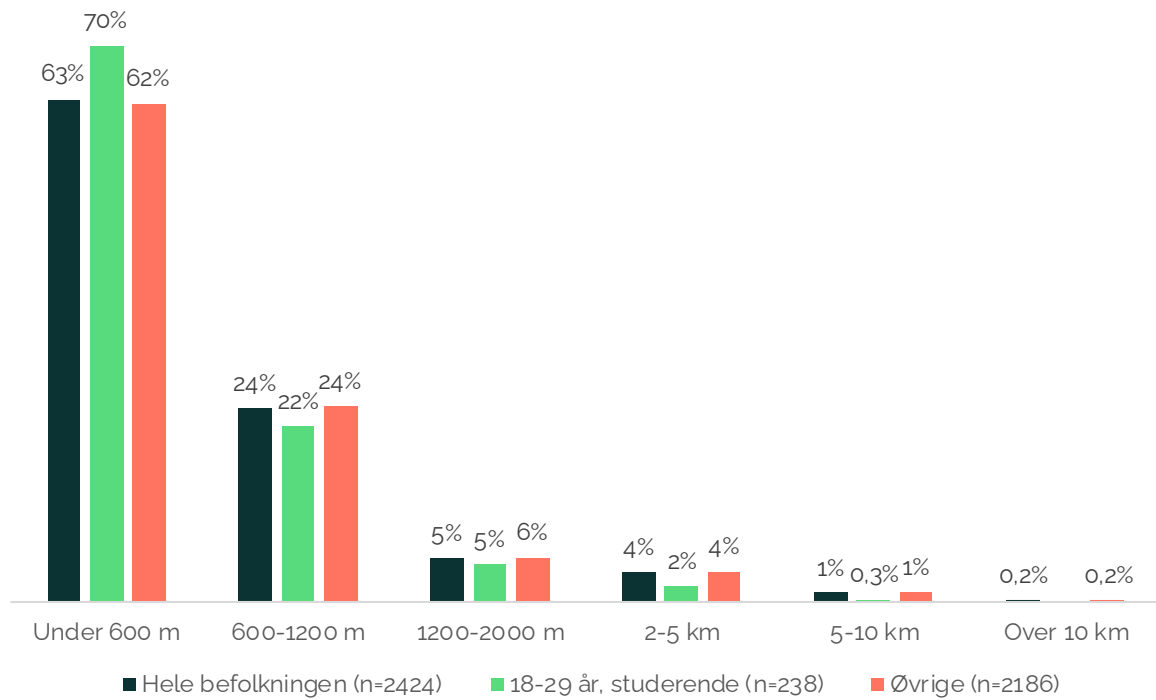
Figur 1: Afstand i kilometer til/fra uddannelsessted på en typisk pendlerrejse



Kilde: Passagerpuls (2022)

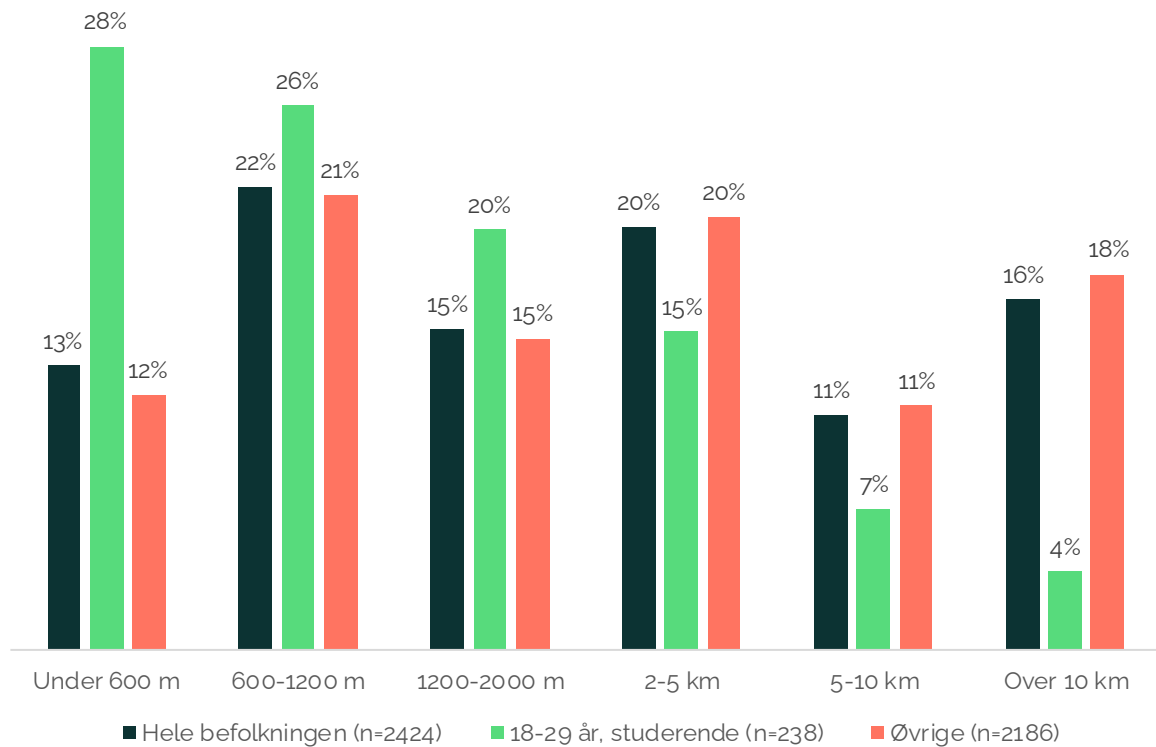
Note: Spørgsmål kun besvaret af de, der pendler mindst 1 dag om måneden.

Figur 2: Afstand til nærmeste busstoppested



Kilde: Passagerpulsen (2022)

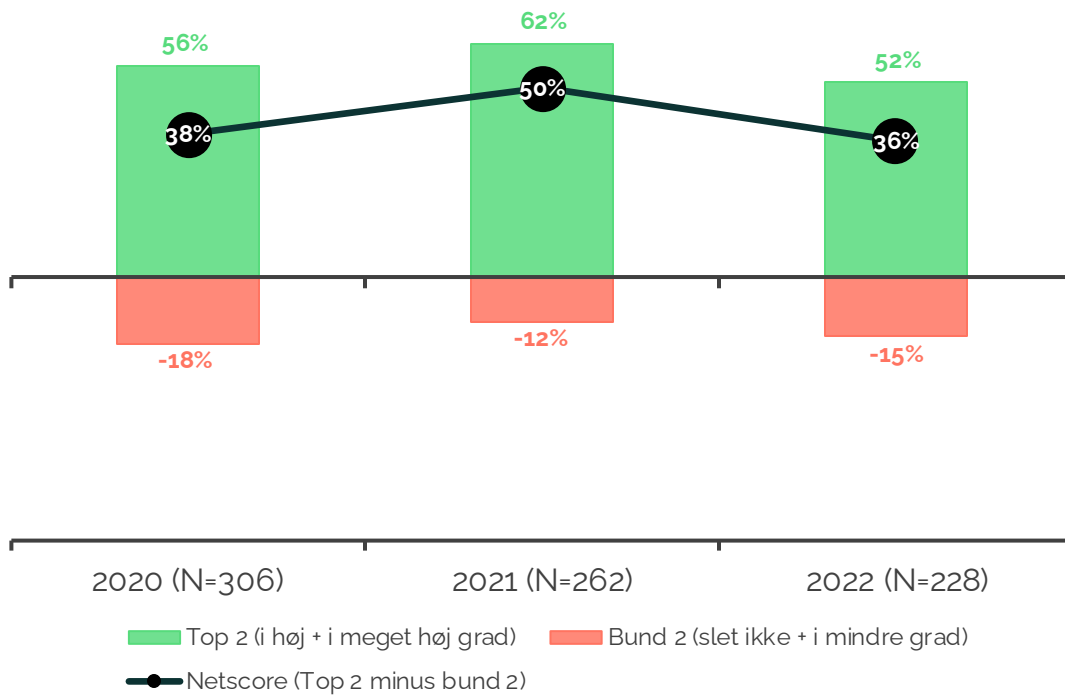
Figur 3: Afstand til nærmeste togstation



Kilde: Passagerpulsen (2022)

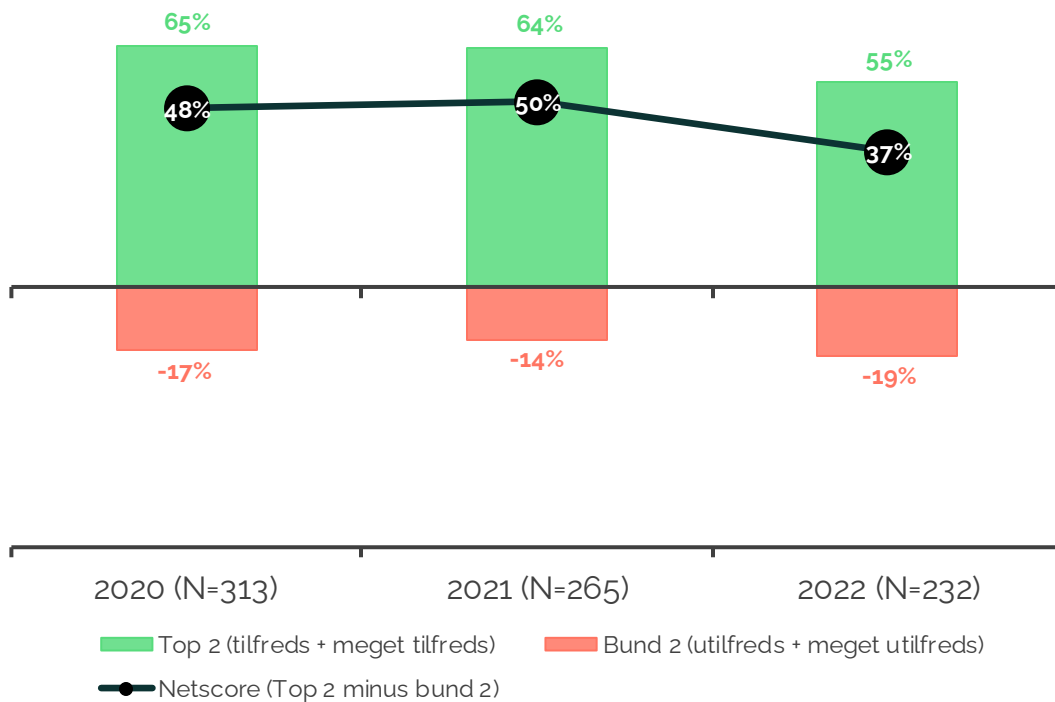
Unge studerendes tilfredshed med kollektiv transport

Figur 4: Udvikling i 18-29-årige studerendes holdning til om kollektiv transport kan opfylde behov



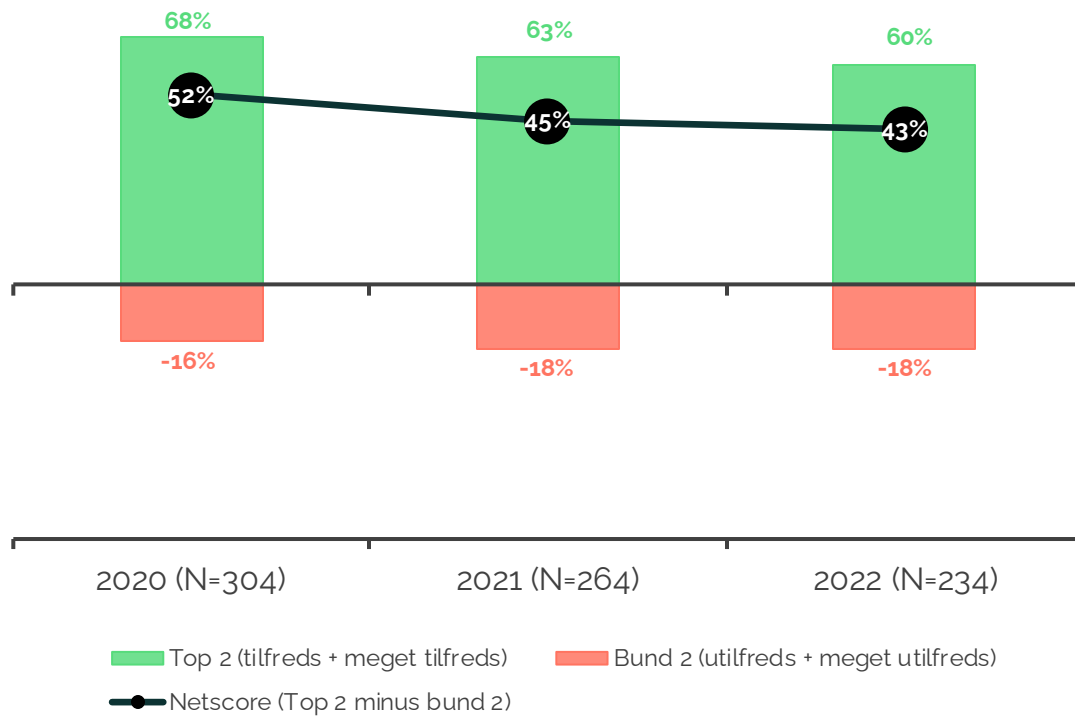
Kilde: Passagerpulsen (2020, 2021 og 2022)

Figur 5: Udvikling i 18-29-årige studerendes tilfredshed med kollektiv transport i Danmark



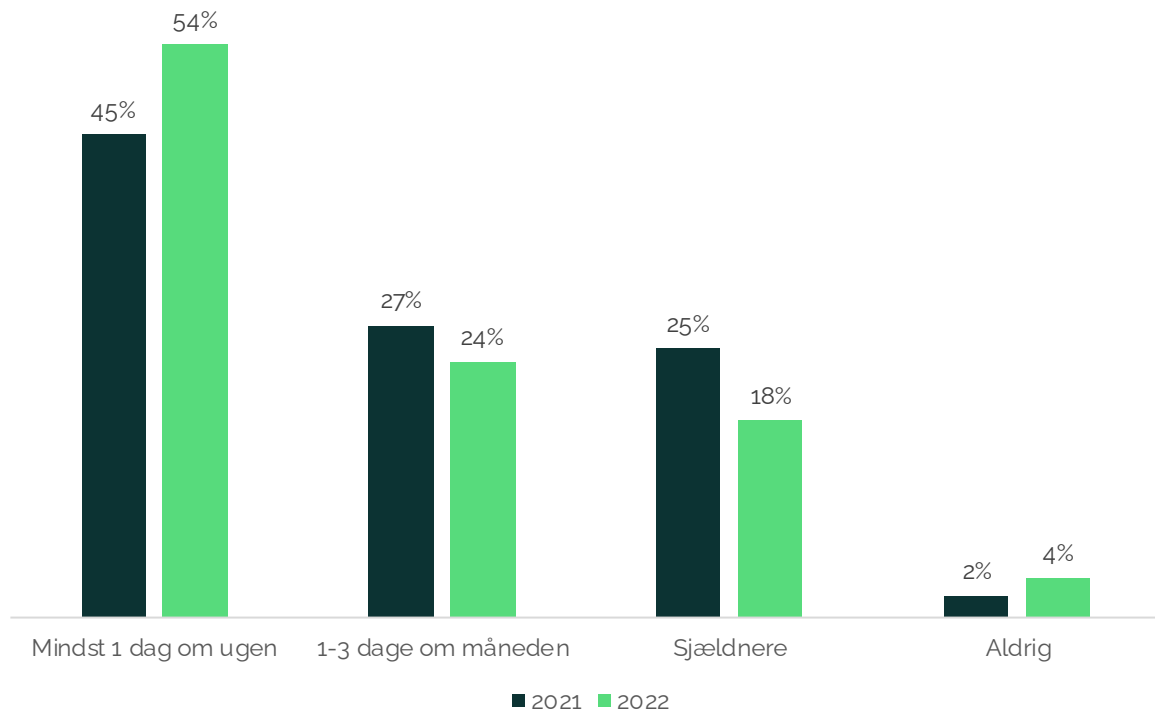
Passagerpulsen (2020, 2021 og 2022)

Figur 6: Udvikling i 18-29-årige studerendes tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor de bor



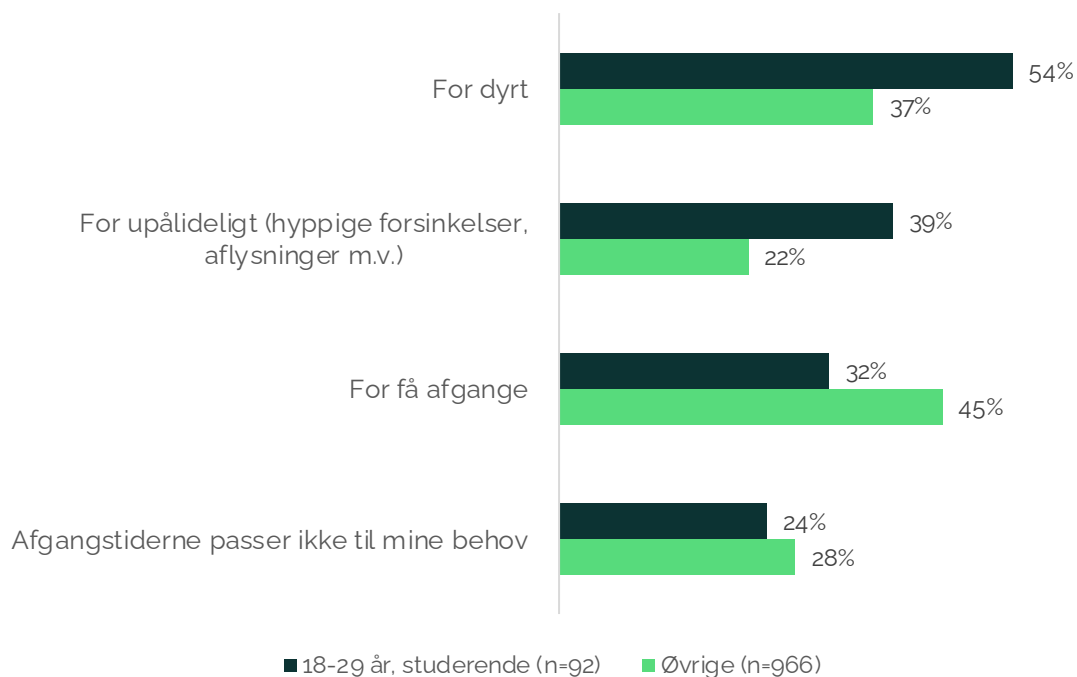
Passagerpulsen (2020, 2021 og 2022)

Figur 7: Udvikling i 18-29-årige studerendes rejsefrekvens med kollektiv transport



Kilde: Passagerpulsen (2021 og 2022)

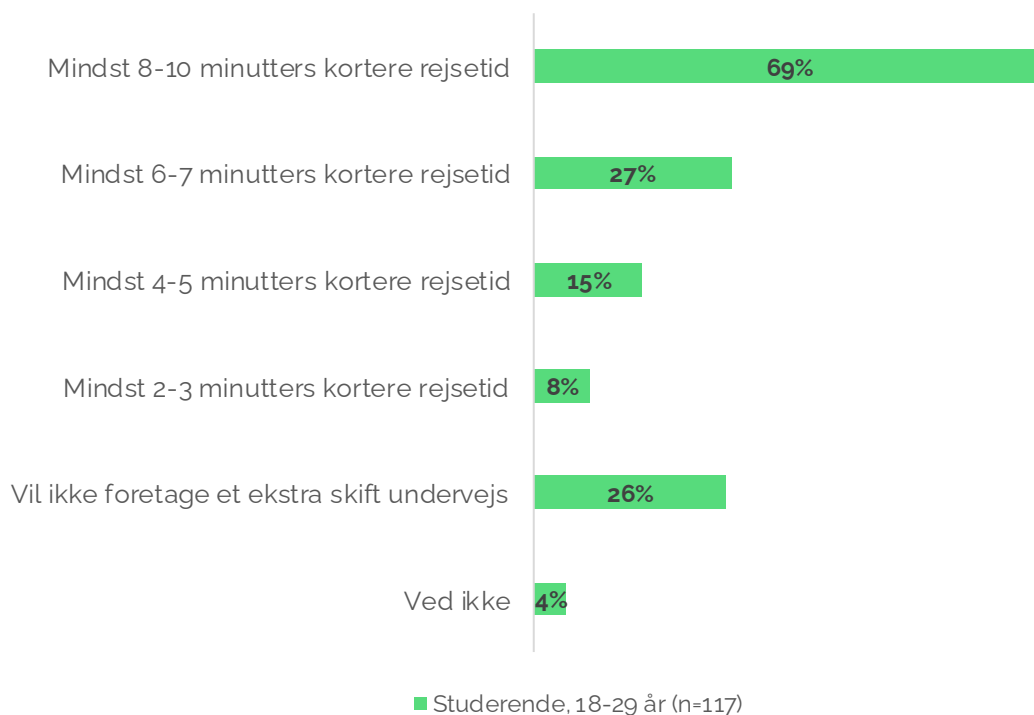
Figur 8: Top 4 vigtigste årsager til utilfredshed med kollektiv transport i det område hvor man bor



Kilde: Passagerpulsen (2022)

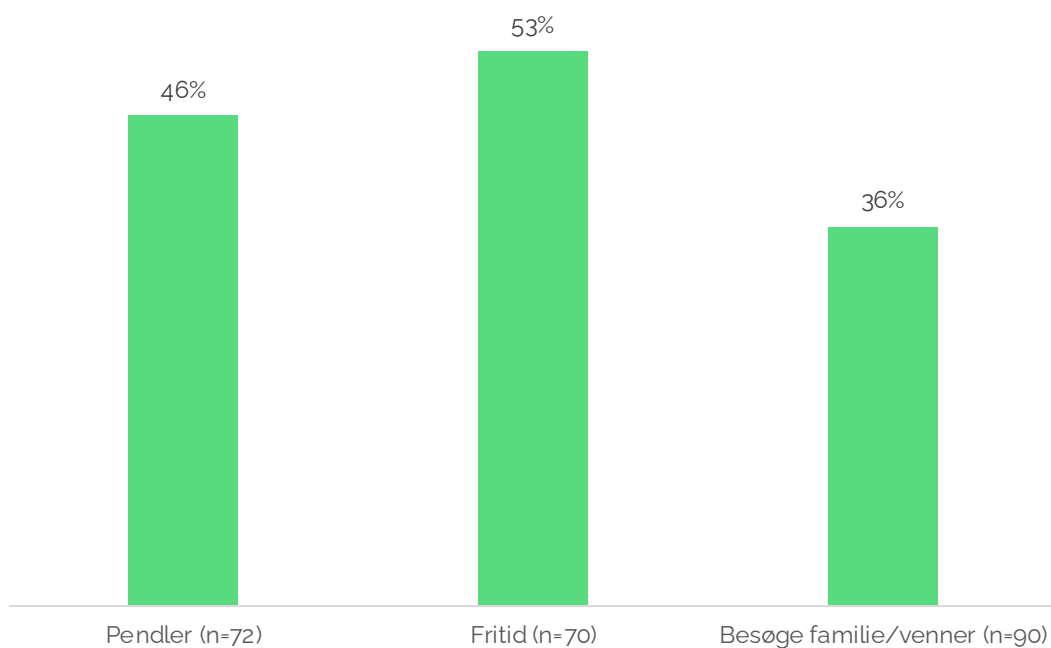
Andre forhold af betydning for de unge studerendes rejser med kollektiv transport

Figur 9: Villighed til at foretage 1 ekstra skift – opdelt på tid sparet



Kilde: Passagerpulsen (2021)

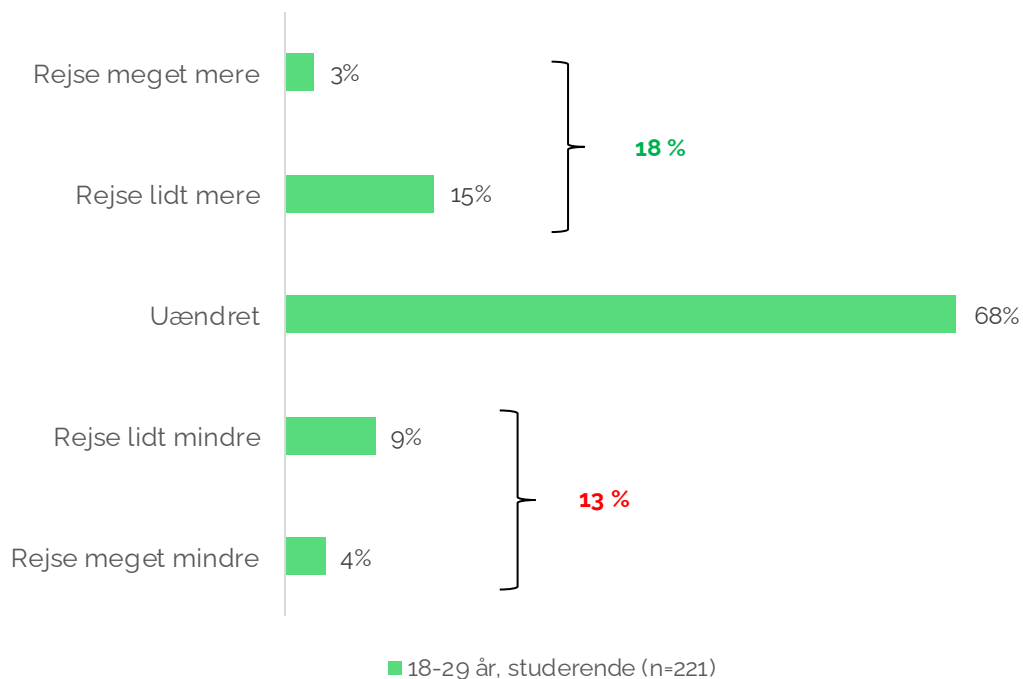
Figur 10: De 18-29-årige studerendes cykelandel – opdelt på rejseformål



Kilde: Passagerpulsens (2022)

Unge forventninger til fremtidig brug af transport

Figur 11: 18-29-årige studerendes forventninger til rejsemønster for fritidsrejser de næste 1-2 år



Kilde: Passagerpulsens (2022)

Tabel 1: Sammenhæng mellem alder i dag og alder, da man begyndte at rejse med kollektiv transport

Alder:	Alder i dag:					
	Lands-gennemsnit	18-29	30-39	40-49	50-64	65+
Under 6 år	17%	12%	17%	15%	16%	22%
6-8 år	17%	16%	20%	17%	18%	16%
9-10 år	9%	9%	10%	9%	7%	7%
11-12 år	10%	20%	8%	14%	6%	6%
13-14 år	10%	16%	13%	14%	7%	4%
15-17 år	12%	11%	9%	12%	17%	11%
18+ år	8%	4%	7%	5%	10%	12%
Husker ikke	16%	11%	17%	14%	19%	20%
Besvarelser	2056	474	216	290	581	495

Kilde: Passagerpulsens (2022)

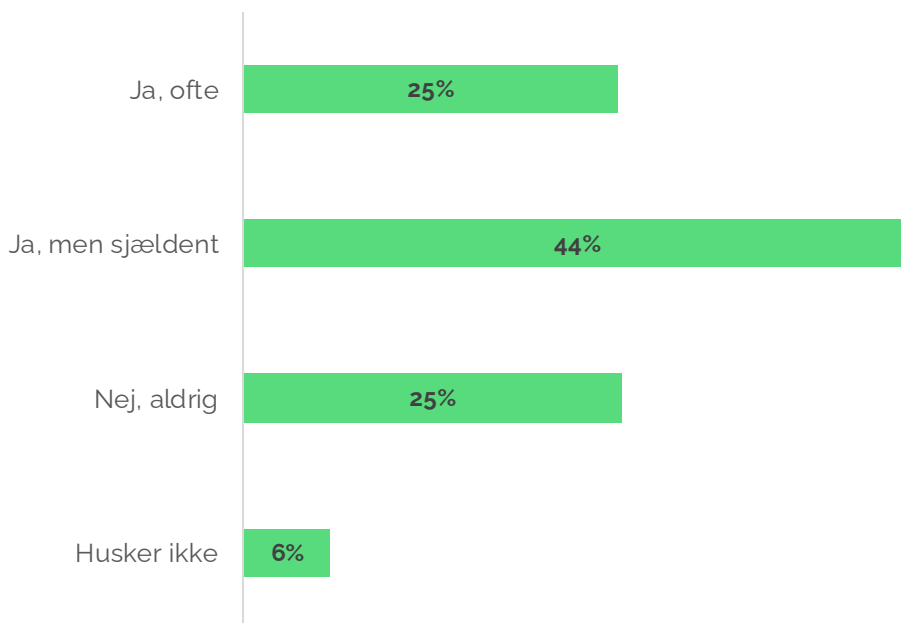
Note: Alder i dag står vandret i øverste række. Alder da man begyndte at rejse med kollektiv transport står i lodret i venstre kolonne.

Tabel 2: Sammenhæng mellem alder i dag og hvordan man blev introduceret til kollektiv transport

Hvem introducerede dig til kollektiv transport?	Alder:					
	Lands-gennemsnit	18-29	30-39	40-49	50-64	65+
Forældre	64%	65%	67%	63%	58%	67%
Skolen	11%	13%	13%	11%	13%	5%
Venner	5%	8%	5%	6%	5%	3%
Andre	4%	5%	0%	4%	5%	5%
Husker ikke	16%	10%	13%	16%	19%	21%
Besvarelser	2056	474	216	290	581	495

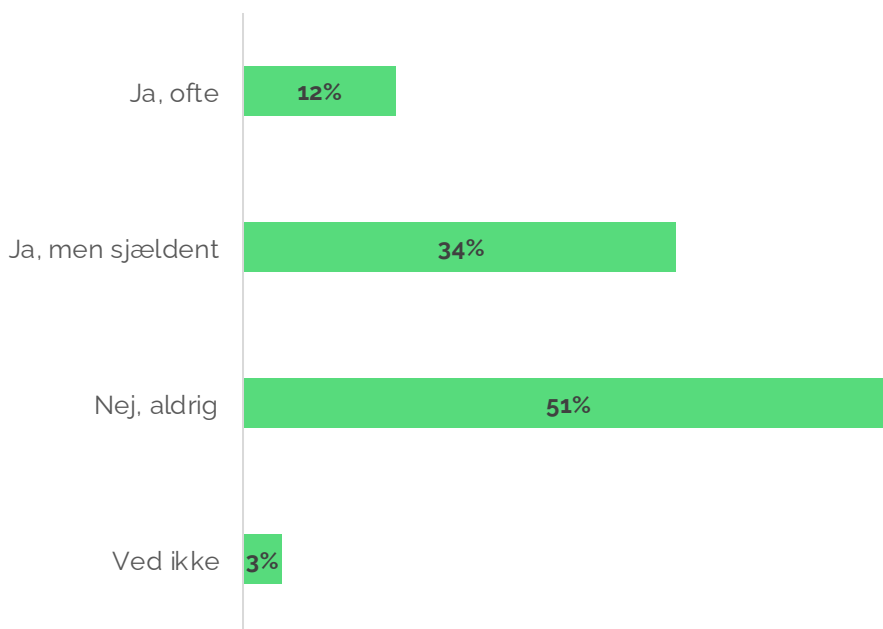
Kilde: Passagerpulsens (2022)

Figur 12: Tænk tilbage på da du begyndte at rejse med kollektiv transport. Rejste du nogensinde i kollektiv transport sammen med dine forældre?



N=474. Filter: 18-29 år
Kilde: Passagerpulsen (2022)

Figur 13: Rejser dine forældre med kollektiv transport i dag?



N=474. Filter: 18-29 år
Kilde: Passagerpulsen (2022)

Tabel 3: Sammenhæng mellem alder da man begyndte at rejse med kollektiv transport og nuværende rejsefrekvens med kollektiv transport

Rejsefrekvens med kollektiv transport:

Alder	Landsgennemsnit	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
Under 6 år	17%	17%	18%	22%	16%	17%	19%	14%	12%
6-8 år	17%	11%	19%	19%	20%	18%	17%	19%	14%
9-10 år	9%	7%	7%	9%	13%	8%	8%	5%	7%
11-12 år	10%	17%	15%	12%	11%	9%	7%	7%	10%
13-14 år	10%	13%	14%	11%	11%	6%	9%	11%	11%
15-17 år	12%	14%	8%	9%	9%	16%	13%	13%	15%
18+ år	8%	13%	8%	6%	8%	9%	9%	9%	6%
Husker ikke	16%	9%	12%	12%	13%	17%	18%	23%	25%
Besvarelser	2056	148	124	209	400	332	296	187	360

Kilde: Passagerpuls (2022)

Tabel 4: Sammenhæng mellem nuværende rejsefrekvens med kollektiv transport og hvem der introducerede én til kollektiv transport

Rejsefrekvens med kollektiv transport:

Hvem introducerede dig til kollektiv transport?	Landsgennemsnit	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
Forældre	64%	62%	76%	63%	68%	67%	61%	54%	59%
Skolen	11%	9%	9%	12%	8%	8%	11%	16%	15%
Venner	5%	5%	3%	4%	6%	5%	5%	8%	6%
Andre	4%	7%	3%	7%	3%	4%	5%	4%	2%
Husker ikke	16%	16%	9%	14%	15%	15%	19%	19%	19%
Besvarelser	2056	148	124	209	400	332	296	187	360

Kilde: Passagerpuls (2022)

Tabel 5: Sammenhæng mellem nuværende rejsefrekvens med kollektiv transport i dag og hvor ofte man rejste med kollektiv sammen med forældre

Rejsefrekvens med kollektiv transport:

	Landsgen nemsnit	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	Sjæld nere
Ja, ofte	25%	36%	19%	37%	19%	20%	20%	23%	5%
Ja, men sjældent	44%	31%	58%	36%	49%	48%	58%	33%	45%
Nej, aldrig	25%	23%	16%	22%	29%	25%	13%	35%	48%
Husker ikke	6%	9%	7%	4%	3%	7%	9%	9%	3%
Besvarel- ser	474	77	64	76	124	53	26	22	32

Kilde: Passagerpuls (2022)

Filter: 18-29 år

Tabel 6: Sammenhæng mellem nuværende rejsefrekvens med kollektiv transport og hvor ofte forældre rejser med kollektiv transport i dag

Rejsefrekvens med kollektiv transport:

	Landsgen nemsnit	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	Sjæld nere
Ja, ofte	12%	22%	15%	19%	7%	7%	5%	0%	2%
Ja, men sjældent	34%	24%	34%	42%	40%	40%	37%	28%	6%
Nej, aldrig	51%	50%	44%	37%	52%	48%	48%	72%	91%
Ved ikke	3%	5%	7%	2%	1%	5%	10%	0%	0%
Besvarel- ser	474	77	64	76	124	53	26	22	32

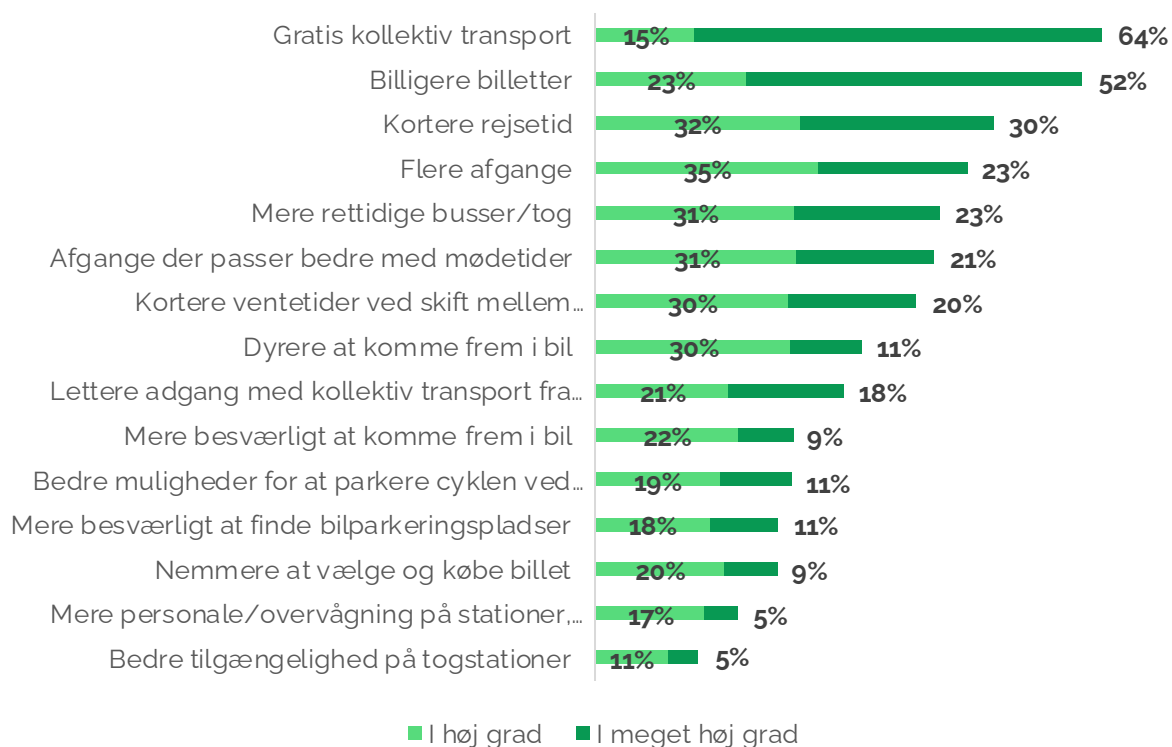
Kilde: Passagerpuls (2022)

Filter: 18-29 år

Note: Egen rejsefrekvens i dag står vandret i øverste række. Forældres rejsefrekvens med kollektiv transport står i lodret i venstre kolonne.

Hvad har betydning for unges valg af transport?

Figur 14: I hvilken grad vil følgende ændringer medvirke til, at du vil bruge kollektiv transport mere, end du gør i dag?

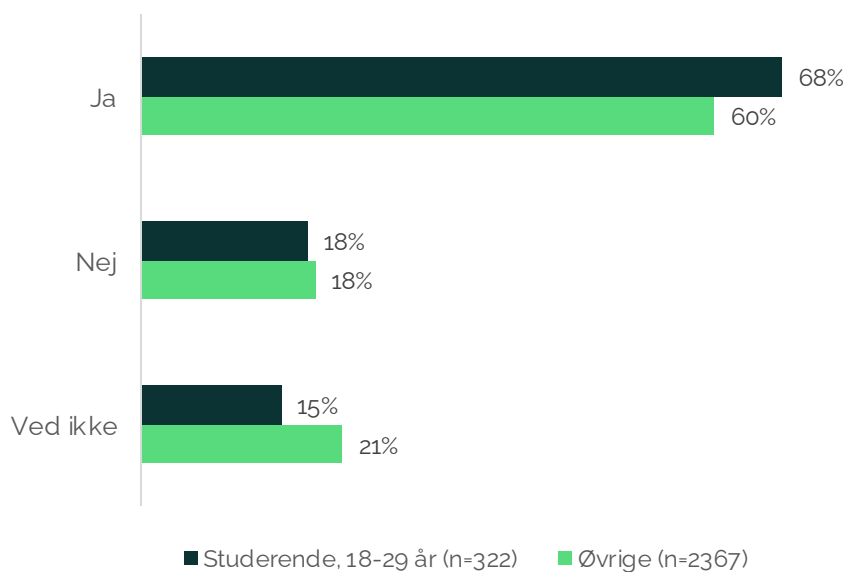


Kilde: Passagerpuls (2022), N=238

Filter: 18-29 år

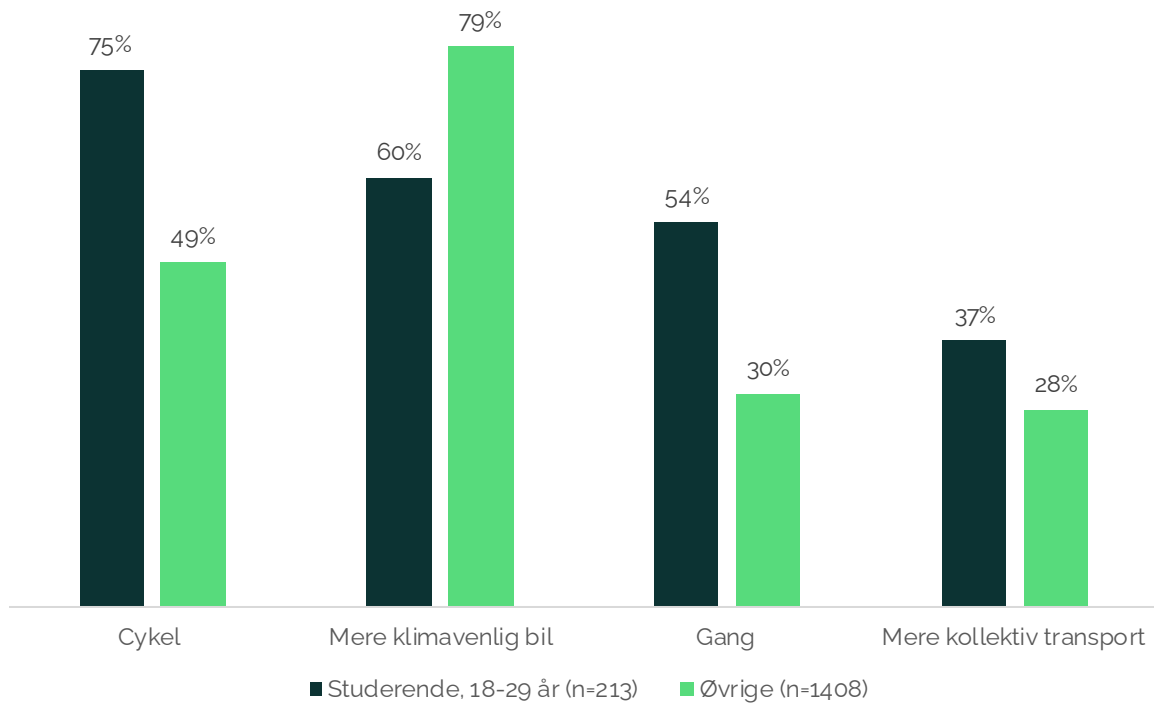
Klima og miljø

Figur 15: Vil du gerne transportere dig mere miljø- og klimavenligt, end du gør i dag?



Kilde: Passagerpuls (2020)

Figur 16: Hvilke transportformer ville du gerne bruge mere af, så dine transportvaner bliver mere miljø- og klimavenlige?

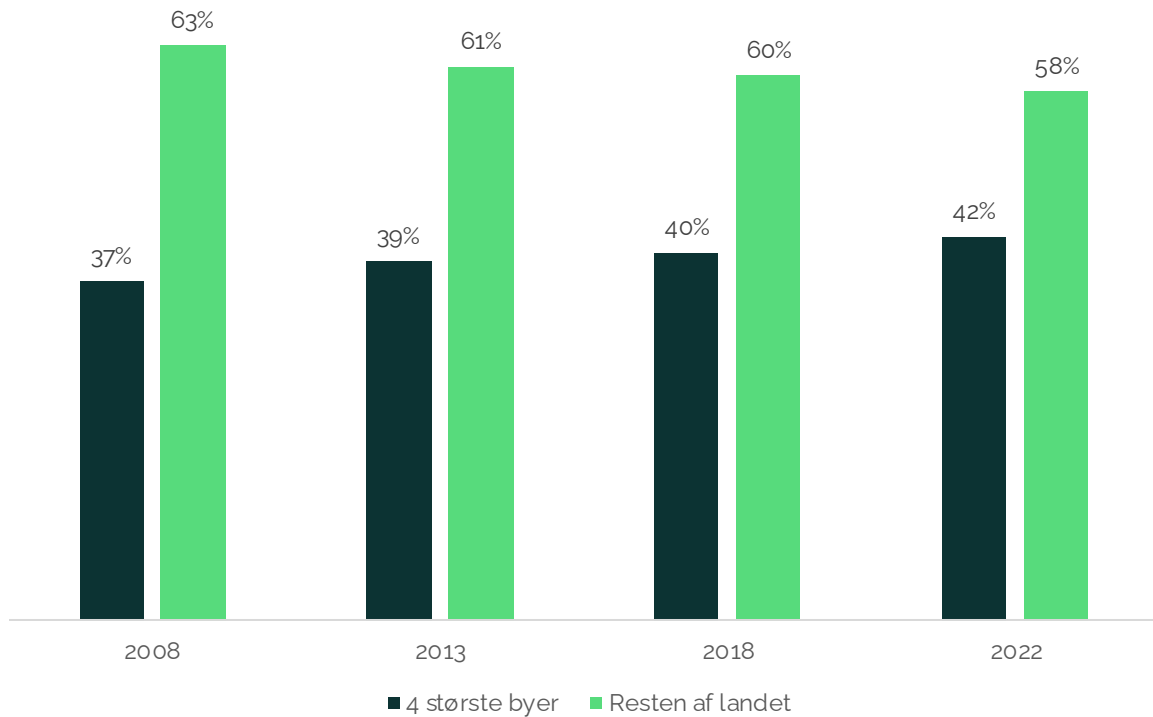


Kilde: Passagerpuls (2020)

Bilag C: Datagrundlag, Danmarks Statistik

Udvikling i unges bosætningsmønster

Figur 17: Udvikling i 18-29-åriges bosætning 2008-2022 i hhv. de 4 største byer¹⁷ og resten af landet

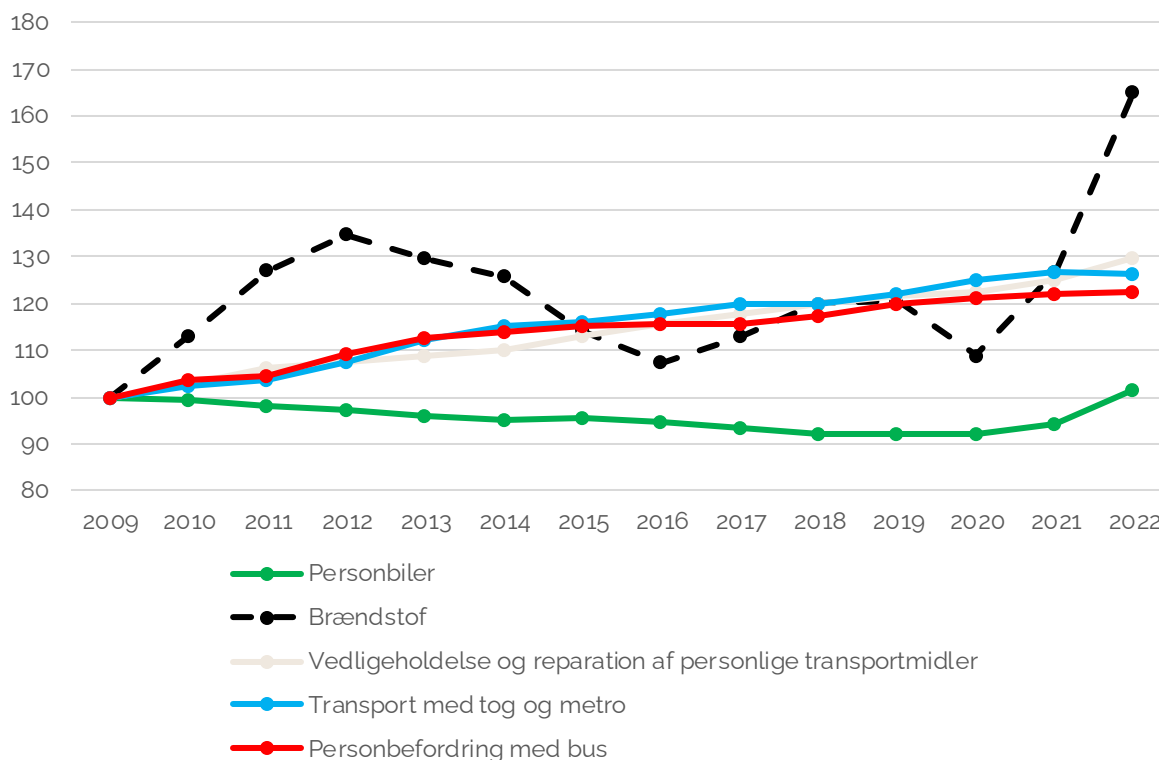


Kilde: Danmarks Statistik, andele beregnet med udgangspunkt i befolkningstallet i 1. kvartal.

¹⁷ København, Frederiksberg, Aarhus, Odense og Aalborg kommuner

Bilrådighed og forbrugerpriser

Figur 18: Udvikling i forbrugerpriser på transport og brændstof 2009-2021, indeks 2009=100



Kilde: Danmarks Statistik

Tabel 7: Udviklingen i danske familiers¹⁸ bilrådighed 2008-2022

4 største byer:	2008	2013	2018	2022	Øvrige Danmark:	2008	2013	2018	2022
Familietype:	8	3	8	2	Familietype:	8	3	8	2
Familier med bil i alt	41%	40%	41%	43%	Familier med bil i alt	66%	67%	69%	71%
Familier med 1 bil i alt	34%	33%	34%	35%	Familier med 1 bil i alt	51%	49%	48%	48%
Familier med 2 biler i alt	6%	6%	7%	7%	Familier med 2 biler i alt	14%	16%	18%	19%
Familier med 3 biler i alt	0%	1%	1%	1%	Familier med 3 biler i alt	1%	2%	2%	3%
Familier med flere end 3 biler	0%	0%	0%	0%	Familier med flere end 3 biler	0%	0%	0%	1%
Familier uden bil i alt	59%	60%	59%	57%	Familier uden bil i alt	34%	33%	31%	29%
Familier i alt	100%	100%	100%	100%	Familier i alt	100%	100%	100%	100%

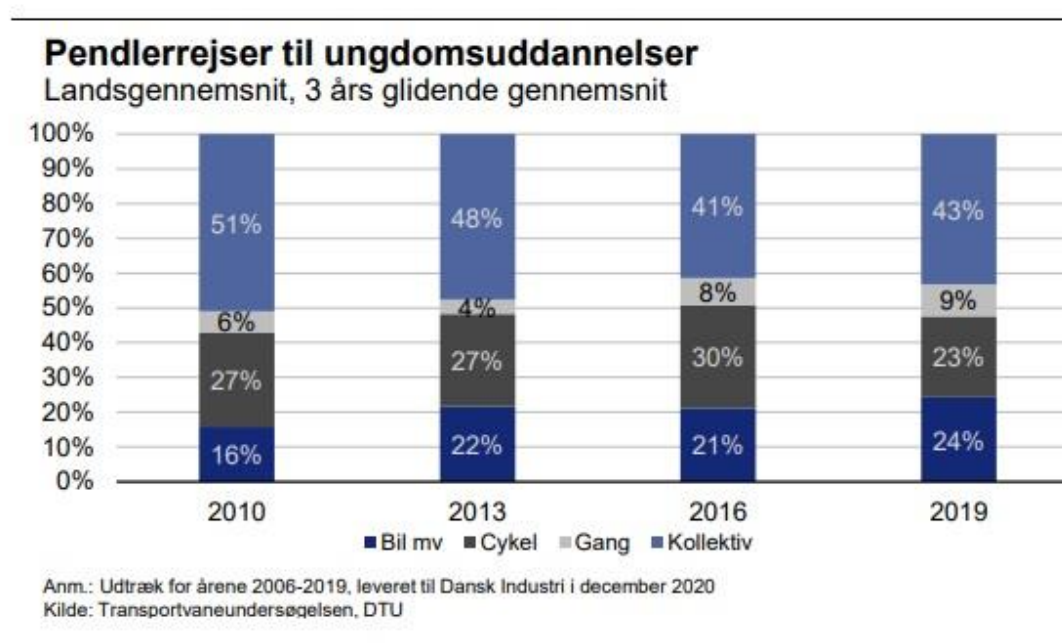
Kilde: Danmarks Statistik

¹⁸ Familier defineres af Danmarks Statistik som personer, der bor på samme adresse, og består enten af en enlig eller et par (med eller uden børn).

Bilag D: Datagrundlag, Dansk Industri/DTU Transport

Udviklingen i unges brug af transportformer til/fra ungdomsuddannelser

Figur 19: Pendlerrejser til ungdomsuddannelser, udvikling i transportformers andel 2010-2019



Kilde: Dansk Industri (2021, side 1)

Tabel 8: Regional udvikling i transportformers andel af pendlerrejser til ungdomsuddannelser 2010-2019

Region	Transportform:					
	Kollektiv transport		Bil		Cykel	
	2010	2019	2010	2019	2010	2019
Region Hovedstaden	56%	52%	7%	12%	31%	31%
Region Sjælland	53%	45%	19%	21%	22%	21%
Region Syddanmark	52%	28%	19%	36%	23%	27%
Region Midtjylland	48%	43%	24%	23%	23%	22%
Region Nordjylland	39%	51%	28%	27%	27%	13%

Kilde: Bearbejdning af tal fra Dansk Industri (2021, side 10)

Bilag E: Trafikvirksomhedernes tilbud til unge

Priser og rabatter til unge i den kollektive transport

Billetpriserne for de unge har i udgangspunktet udviklet sig på samme måde som vist i [Figur 5](#). Der findes dog en række særlige rabatter i den kollektive transport målrettet unge og studerende.

DSB

DSB har særlige ungdomsbilletter til unge, som er enten 16-25 år eller er over 25 år og indskrevet på en SU-berettiget uddannelse, eller som har et Ungdomskort. Ungdomsbilletten giver 25 procent rabat på togrejser over Storebælt, i Jylland og på Fyn, hvor DSB kører. DSB Orange Fri-billetter gælder til udvalgte afgang og giver op til 50 procent rabat til unge i alderen 16-25 år. Fx koster en Orange Fri-billet til en udvalgt afgang fra København H til Næstved 50 kr. for unge i alderen 16-25 år mod 76 kr., hvis man er over 26 år, altså en besparelse på 26 kr.

Arriva

Arriva giver også 25 procent rabat til unge, som enten er 16-25 år eller over 25 år og indskrevet på en SU-berettiget uddannelse, eller som har et Ungdomskort. Før Takst Sjælland-reformen i 2017 var det øst for Storebælt muligt at købe en Ung-billet, hvis man havde et DSB Ungkort (tidligere Wildcard), et Arriva Ungkort eller et Ungdomskort til rejser mellem takstområder. Billetterne gav 25 procent rabat på normal dage (søndag og fredag) og 50 procent på billigdage (alle andre). Ung-billetten blev udfaset ved indførelsen af Takst Sjælland.

Rejsekort

Kundetyperne "Ung" giver adgang til følgende rabatter:

- 25 procent på rejser over Storebælt
- Minimum 25 procent og op til 40 procent i mængderabat på togrejser vest for Storebælt afhængig af, hvor ofte der rejses.
- 20 procent på rejser med tog indenfor og mellem takstområderne vest for Storebælt i tidsrummet 11-13 og 18-07 på hverdage samt hele døgnet i weekenden. Rabatten kommer oveni de 25-40 procent, der kan opnås i mængderabat.

Ungdomskort

Ungdomskortet er et særligt kort til unge, der har et stort rejsebehov. For at kunne købe et Ungdomskort, skal man opfylde følgende betingelser:

- Går på en ungdomsuddannelse eller videregående uddannelse, der er godkendt til Ungdomskort.
- Uddannelse eller undervisningsforløb skal være tilrettelagt som heltidsundervisning.
- Har bopæl i Danmark, Øresundsregionen i Sverige eller Flensborgzonen i Tyskland.
- Daglig rejsetid er højst 3½ time hver vej.
- Modtager ikke tilskud til transport efter andre ordninger.

Mere om Ungdomskort

Der findes tre typer Ungdomskort¹⁹:

- UU-Kort (kort til ungdomsuddannelser) koster 395 kr. for 30 dage
- VU-Kort (kort til unge på videregående uddannelser) koster 625,50 kr. for 30 dage
- XU-Kort (kort til øvrige unge) koster 625,50 kr. for 30 dage.

Ungdomskort købes til ét eller flere af i alt 11 gyldighedsområder, tre øst for Storebælt og otte vest. De følger de gamle takstområder før de to seneste takstreformer i øst og vest i hhv. 2017 og 2019. Det er med til at øge kompleksiteten.

Gennem årene er der sket en række tilpasninger af priser og gyldighed, hvilket gradvist har øget prisen og gjort produktet mindre fordelagtigt. I foråret 2016 vedtog Folketinget en lovændring, der medførte, at prisen på nogle kort steg væsentligt pr. 1. juli 2016. Prisstigningerne omfattede kun unge på videregående uddannelse og unge i yderkommuner er undtaget.²⁰

Eksempler på priser i 2016 og 2022:

- København – Odense: Før 615 kr. Efter 1282,20 kr.
- Aalborg – Aarhus: Før 615 kr. Efter 862,20 kr.
- Esbjerg – Odense: Før 615 kr. Efter 1102,20 kr.

En undersøgelse fra Midttrafik fra 2019²¹ viser, at salget af Ungdomskort er faldende. Rapporten viser, at faldet bl.a. hænger sammen med øget bilrådighed og udfordringer i forbindelse med bestilling af kortet, fornyelse m.v. Det er uklart, hvilken betydning prisudviklingen på Ungdomskort har haft for den negative udvikling i salget, men det er oplagt, at det kan have haft en betydning.

¹⁹ <https://www.trafikstyrelsen.dk/arbejdsomraader/kollektiv-trafik/Takster/Ungdomskort>

²⁰ Definitionen af yderkommuner fremgår af Ungdomskortets hjemmeside <https://www.ungdomskort.dk/priser/pris-i-yderkommuner/>

²¹ https://www.midttrafik.dk/media/17899/ungdomskortunders%C3%B8gelse_291119.pdf

Bilag F: Takstområder

Trafikvirksomhederne har opdelt landet i forskellige takstområder og takstsæt. Et takstområde er et geografisk afgrænset område, og takstsættet er de priser, der gælder i et område.²²

Rejseprisen kan variere fra takstområde til takstområde og er bestemt af, hvilket takstsæt rejsen foregår efter. Du kan rejse:

- Inden for en trafikvirksomheds område (regionalt på Fyn, i Jylland og på Sjælland inklusive Lolland, Falster og Møn)
- Mellem trafikvirksomheders områder uden at krydse Storebælt (fx Fyn-Jylland, Nordjylland-Midtjylland eller Sydjylland-Midtjylland)
- Med bus og/eller tog på Fyn eller i Jylland (undtagen Nordjylland)
- Over Storebælt (nationalt).

På Rejsekortets selvbetjening kan man se, hvilket takstsæt prisen for den konkrete rejse er beregnet efter.

Regionale takstsæt:



- 1) Sjælland
- 2) Fyn
- 3) Nordjylland
- 4) Midtjylland
- 5) Sydjylland

National takstsæt:



- 1) Danmark (over Storebælt)
- 2) Sjælland (Øst for Storebælt)
- 3) Jylland og Fyn (Vest for Storebælt)

²² <https://www.rejsekort.dk/da/hjaelp/priser>

Bilag G: Kilder

- **Dansk Industri:** "Færre unge vælger kollektiv transport", juni 2021: <https://www.danskindustri.dk/brancher/di-transport/analysearkiv/brancheanalyser/2021/6/farre-unge-pendlere-valger-kollektiv-transport/>
- **De danske trafikvirksomheder:** "Nyt Ungdomskort – rabat til alle unge", 2022: <https://www.moviatrafik.dk/media/iffn3zw0/slutrapport-ungerabat-200622.pdf>
- **Implement Consulting Group:** "Eftersyn af institutionsudviklingen på undervisningsområdet", marts 2020: <https://www.uvm.dk/publikationer/2020/200521-efersyn-af-institutionsudviklingen-paa-undervisningsomraadet>
- **Is It a Bird og Passagerpulsens:** "En nemmere vej til den rigtige billet", rapport udarbejdet for Passagerpulsens, maj 2021: <https://passagerpulsens.taenk.dk/undersogelser/undersogelse-en-nemmere-vej-til-den-riktige-billet>
- **Jysk Analyse:** "Undersøgelse af unges valg af transport", Rapport udarbejdet for Midttrafik, Region Midtjylland og otte midt- og vestjyske kommuner, februar 2021: https://www.midttrafik.dk/media/22941/opdateret-rapport_resultater-af-unders%C3%B8gelse-om-unges-transportvaner_hovedrapport.pdf
- **Movia:** "Rapport fra Movias ungeudvalg om rabatter og priser for unge i den kollektive transport", juni 2021: https://www.moviatrafik.dk/media/uk5i2hgy/endelig-rapport-fra-movias-ungeudvalg-1143083_-1.pdf
- **Passagerpulsens:** "Danskerne og kollektiv transport 2021", september 2021: <https://passagerpulsens.taenk.dk/bliv-klogere/undersogelse-danskerne-og-kollektiv-transport-2021>
- **Passagerpulsens:** "Danskerne, kollektiv transport og grøn omstilling", november 2020: <https://passagerpulsens.taenk.dk/bliv-klogere/undersogelse-danskerne-kollektiv-transport-og-groen-omstilling>
- **Passagerpulsens:** "Unge og kollektiv transport", september 2018: <https://passagerpulsens.taenk.dk/bliv-klogere/undersogelse-unges-behov-og-oensker-til-kollektiv-transport>
- **Midttrafik:** "Hvorfor falder salget af Ungdomskort?", 2019: https://www.midttrafik.dk/media/17899/ungdomskortunders%C3%B8gelse_291119.pdf

© **Forbrugerrådet Tænk København 2022**

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