



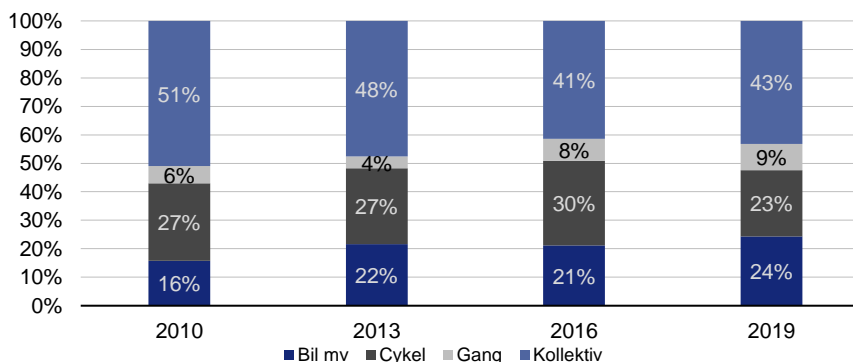
Færre unge pendlere vælger kollektiv transport

De seneste ti år er det blevet mindre populært blandt unge at bruge toget og bussen, når de skal til og fra deres ungdomsuddannelse. Samtidig vælger flere bilen til. Det viser et nyt udtræk fra DTU's nationale transportvaneundersøgelse. En forklaring på udviklingen kan være dyrere billetter samt nemmere og billigere adgang til forældrenes biler.

Data for pendlerrejser til ungdomsuddannelser over det seneste årti viser, at der er en tydelig tendens til, at flere unge vælger cykel og kollektiv trafik fra til fordel for især bilen. Mens andelen som benytter den kollektive trafik er faldet fra 51 pct. til 43 pct., er brugen af bil steget markant fra 16 pct. til 24 pct.

Pendlerrejser til ungdomsuddannelser

Lands gennemsnit, 3 års glidende gennemsnit



Anm.: Udtræk for årene 2006-2019, leveret til Dansk Industri i december 2020
Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU

Der er også en tendens til, at flere går, hvor andelen er steget fra 6 pct. til 9 pct. over perioden. Modsat viser tallene et fald i andelen af unge, som benytter cykel til deres ungdomsuddannelse. På 10 år er andelen faldet fra 27 pct. til 23 pct. efter at have været oppe på 30 pct. i 2016. Dermed er der nu færre, som kommer på cykel end med bil til deres ungdomsuddannelse.

Hvor ovenstående tal viser tendensen for hele landet under ét, viser det sig, at der er forskelle, når data deles op på de enkelte regioner. Resultater for de enkelte regioner er vist i appendix bagerst i analysen.

Hvilke årsager kan der være til denne udvikling?

Børn og unge er fremtidens trafikanter, og hvis de ikke vænner sig til at tage bus og tog til skole og uddannelse, så viser erfaringen, at de sandsynligvis i mindre grad bliver brugere af kollektiv trafik senere i livet.

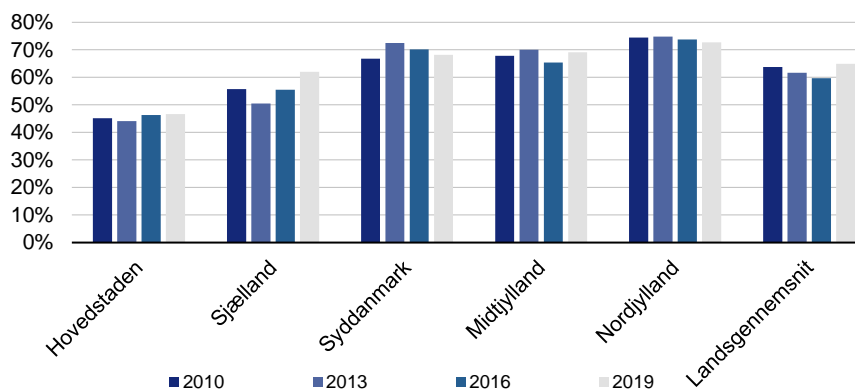
For at kunne påvirke udviklingen fremadrettet, er det vigtigt at kende til baggrunden for de tendenser, som ses dels på landsplan, men også på regionalt plan.

Årsagen til de ændrede mønstre i unges transportvaner til og fra ungdomsuddannelse kan findes flere steder. Den øgede brug af bil kan f.eks. hænge sammen med, at flere unge tager kørekort, for hermed at kunne pendle til og fra ungdomsuddannelse.

Ser vi på landsgennemsnittet på den følgende figur, er der en lille stigning i den sidste del af perioden. Ses der derimod over hele perioden, var andelen lige så høj i 2010 som i 2019.

Andel af elever ved ungdomsuddannelser med kørekort

Regionsopdelt, 5 års glidende gennemsnit:



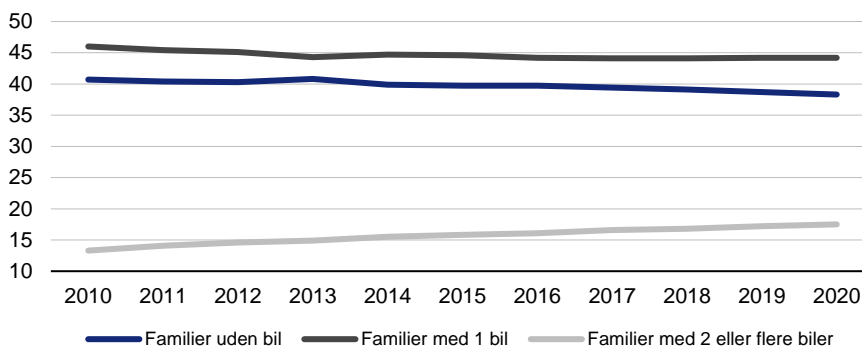
Anm.: Udtræk for årene 2006-2019, leveret til Dansk Industri i december 2020
 Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU

Zoomer vi ind på regionalt niveau, ser vi dog forskellige tendenser. Andelen af elever med kørekort er højest i Syddanmark og Nordjylland, men de seneste år har der været en faldende tendens i Syddanmark, til trods for et stigende bilbrug til pendlingen. Det er derfor vanskeligt entydigt at konkludere ud fra kørekorthold alene.

Adgangen til bil i familierne er generelt steget over årene, hvilket bl.a. ses ved, at flere anskaffer sig bil nummer to og tre. Det er således 17,5 pct. af familierne, der nu har mere en bil. I 2010 var det kun 13,3 pct. af familierne. Godt 38 pct. af familierne har ikke bil til rådighed. Så selv om der ikke er en højere andel af unge, der har kørekort, så er adgangen til bil øget betydeligt.

Familiernes bilrådighed

Andele for hele landet



Kilde: Danmarks Statistik

Dyrere og ufleksible produkter kan mindske brugen

En anden mulig forklaring på den faldende brug af kollektiv trafik kan være ændrede priser eller produkter, som har gjort det dyrere eller vanskeligere at benytte den kollektive trafik. Spørgsmålet er, om udbuddet er godt nok, og om kollektiv trafik kan konkurrere med bilen på rejsetid og tilgængelighed.

Eksempelvis faldt uddannelsespendlingen markant fra 2013, hvor man lavede nye vilkår for uddannelsespendlere med indførelse af Ungdomskortet. Et andet eksempel er, at de nuværende billetprodukter ikke er tilstrækkelig fleksible, f.eks. hvis der er 30 dages binding, og eleven skal i erhvervspraktik, bliver syg eller andet, som betyder, at han/hun ikke skal møde fysisk i skole.

På Trustpilot bliver Ungdomskortet også kritiseret for at være besværligt at bestille, og at der er bøvl med at få app'en til at virke. Ifølge undersøgelser fra Passagerpuls¹ er de unge endvidere mere

¹ Passagerpuls, 2020

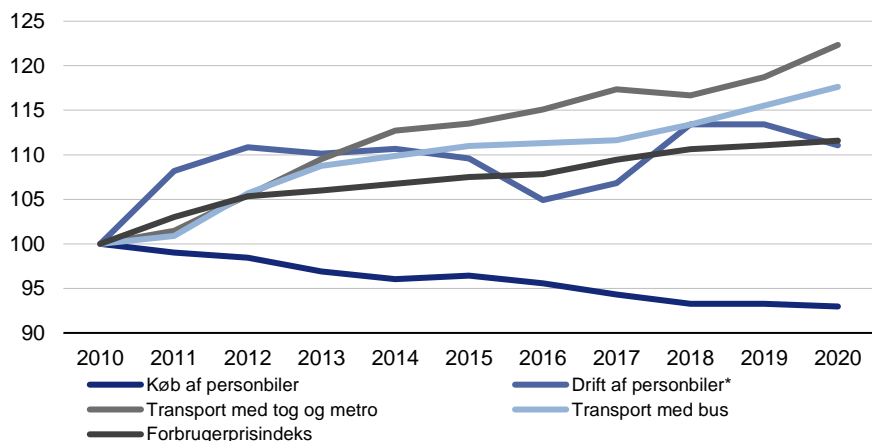
kritiske end andre grupper overfor kollektiv transport. De vil have nemme løsninger og er mindre tolerante overfor ventetider, skift mv.

Udviklingen er dog ret forskellig mellem de enkelte trafikkselskaber/regioner, og det kræver en yderligere analyse af de unges muligheder og brug for at komme nærmere ind på sammenhængen.

Ser vi på forbrugerpriserne generelt, jf. nedenstående graf, så er det tydeligt, at prisen på transport med bus, tog og metro er steget mere end de generelle forbrugerpriser. Eksempelvis er det blevet ca. 18 pct. dyrere at køre i bus og 22 pct. dyrere at benytte tog og metro. Sammenholdes med prisudviklingen på køb af personbiler, hvor priserne er faldet 7 pct., er forskellen desto tydeligere.

Kollektiv transport er blevet relativ væsentlig dyrere

Forbrugerprisindeks for juli måned (2010 = 100)



Anm.: * Drivmidler, reservedele, værkstedsudgifter mm
 Kilde: Danmarks Statistik og DI

Ifølge Danmarks Statistik er der i samme periode kommet over 500.000 flere biler på vejene og ifølge fremskrivninger fra Eldrup Kommissionen, vil der være 600.000 flere biler ved kantstenene og i de danske garager i 2030. Flere familier har i dag både 2 og 3 biler, og en del disse biler anvendes sandsynligvis af de unge til og fra deres ungdomsuddannelse.

Den kollektive transport opfattes som dyr blandt de unge, bl.a. da den konkurrerer med de marginale omkostninger for bilen. Ifølge en markedsanalyse lavet af FynBus² tænker de unge ikke på omkostningerne til bilen som helhed, men fokuserer kun på de marginale omkostninger til brændstoffet. Ifølge en kvalitativ undersøgelse

² FynBus, 2020

foretaget af Midttrafik³ har de unge ingen udgifter forbundet med at køre i forældrenes bil. Kun en lille del betaler for brændstof.

I en spørgeskemaanalyse fra Midttrafik⁴ angiver de unge, der ikke benytter bus, ”for lang transsporttid” og ”det er for dyrt” som hovedårsagerne til deres fravalg. En kvalitativ spørgeskemaundersøgelse fra FynBus viser også, at prisen er en væsentlig parameter hos de unge. Også Passagerpulsens undersøgelser viser, at de unge peger på lavere priser som noget, der kan få dem til at rejse mere med kollektiv transport.

At de unge opfatter kollektiv transport for dyr er kritisk, fordi de unge er mere prisfølsomme end andre grupper.

Ungdomsuddannelserne får færre adresser

Også udviklingen i den fysiske lokalitet af ungdomsuddannelserne kan have indflydelse på de enkelte studerendes valg af transportmiddel. Nedenstående tabel over antallet af institutioner for hhv. 2007 og 2018 viser, at der i alle regioner er færre erhvervsskoler. Til gengæld er der i Hovedstaden, Syddanmark og Midtjylland flere såkaldte multiinstitutioner. I Hovedstaden er der også færre almene gymnasier i dag end tidligere.

Afstanden til uddannelsesinstitutionerne skal vurderes op mod de uddannelsesfaglige fordele for den enkelte og for samfundet, der kan opnås ved at sammenlægge institutioner, i form af større udbud af typer af uddannelser og bedre økonomi i institutionerne.

Antal institutioner per region og type	Monofaglige erhvervsskoler		Almene gymnasier		Øvrige institutioner	
	2007	2018	2007	2018	2007	2018
Region Hovedstaden	11	6	39	36	10	10
Region Sjælland	8	4	16	17	10	8
Region Syddanmark	19	16	31	28	11	14
Region Midtjylland	26	12	26	27	14	19
Region Nordjylland	5	4	13	13	6	6
Total	69	42	125	121	51	57

Kilde: Eftersyn af institutionsudvikling på Undervisningsområdet, 2020. Implement, Consulting Group og Damvad Analytics for Børne- og undervisningsministeriet og Finansministeriet. Bearbejdning af DI.

I relation til ovenstående kan nye lokaliseringer dog have påvirket sammenhængen til den kollektive trafik og gjort det enten lettere eller mere besværligt at anvende denne, eksempelvis hvis ruter og/eller frekvenser ikke er blevet tilpasset tilstrækkeligt. Der kan være væsentlige regionale forskelle og muligheder alt efter geografi og organisering. I Nordjylland har regionen overtaget ansvaret og

³ Midttrafik, 2020

⁴ Gennemført via Facebook i 2019

driften af jernbanen og de nye planlægningsmuligheder har ført til, at antallet af brugere er steget betydeligt. Se også figur i appendix. Inden man sammenlægger institutioner, skal man derfor være opmærksom på, om rejsetiderne bliver længere, og hvad der kan gøres for at kompensere for dette.

Afstanden fra hjemmet har stor betydning

Selvom der er i dag er flere unge, som både påbegynder og afslutter en ungdomsuddannelse end for 10 år siden, så er der på fremtidens arbejdsmarked stadig behov for, at flere unge får en uddannelse. Der er mange forhold, som spiller ind, når man vælger uddannelse. Lang eller besværlig transporttid kan være én af dem.

Nedfor ses en beregning foretaget for Region Hovedstaden, som belyser sandsynligheden for, at unge søger en ungdomsuddannelse i forhold til rejsetiden til denne og uanset transportmiddel. Beregningerne viser, at sandsynligheden for at søge en ungdomsuddannelse falder i takt med, at rejsetiden øges. Eksempelvis falder sandsynligheden for at søge en hhx-uddannelse fra 7,8 pct. til 4,9 pct., når rejsetiden forøges fra 30 min til 60 min.

Samme analyse viser også, at et større antal skift med kollektiv transport øger også risikoen for, at de unge falder fra. Endeligt reducerer højere rejseomkostninger også søgningen til uddannelserne. Det gælder for alle uddannelsesretninger bortset fra kontor, handel og forretningsservice. Analysen viser også, at unge i overvejende grad søger uddannelser tæt på deres hjem.

Forudsagt sandsynlighed for at søge en ungdomsuddannelse i relation til rejsetid						
Uddannelse	Rejsetid					
	10 min.	20 min.	30 min.	40 min.	50 min.	60 min.
stx	55,1%	50,8%	46,6%	42,3%	38,2%	34,2%
hf	5,2%	4,2%	3,4%	2,7%	2,1%	1,7%
htx	7,8%	7,0%	6,3%	5,6%	5,0%	4,5%
hhx	10,7%	9,2%	7,8%	6,8%	5,8%	4,9%
Teknologi, byggeri og transport	8,7%	6,7%	5,6%	4,8%	4,2%	3,6%

Kilde: Geografisk Uddannelsesdækning i Region Hovedstaden, 2019. Epinion for Region Hovedstaden. Bearbejdning af DI.

Ovenstående tabel gælder for hovedstadsområdet, og en nærmere national analyse af ændringerne vil være nødvendig for at kunne vurdere sammenhængen mere dybdegående. Der er dog ingen tvivl om, at andelen af unge, som cykler til uddannelsesinstitution, falder relativt mere, jo længere afstand der er. Andre forhold som f.eks. tryk og sikker cykelparkering, gode bade- og skifteforhold samt plads til opbevaring af cykelhjelm og skiftetøj spiller imidlertid også ind.

I forsøget på at tilrettelægge bedre og mere attraktiv kollektiv transport til unge skal fokus ikke kun være på transporten til og fra

uddannelsesinstitutioner. Livet leves også ved siden af studierne, og hvis det ikke er muligt at tage bussen hjem efter aftenens fodboldtræning, studiejob eller biograftur, så kan det blive svært at tage den i skole om morgenen. Flere trafikselskaber og regioner er i gang med at undersøge mulighederne for at øge de unges brug af kollektiv transport, og flere initiativer er afprøvet.

Ansvar for unges transportvaner kan fordeles på mange skuldre, og derfor kræver det også involvering af mange aktører, herunder kommuner, regioner og trafikselskaber, uddannelsesinstitutioner og de unges organisationer, staten og selvfølgelig forældrene at vende udviklingen.

Sammenfatning

Der kan være flere årsager til, at flere unge fravælger cykel og kollektiv trafik til fordel for især bilen. Det er dog vanskeligt at konkludere, at større kørekorthold alene har fået flere unge til at vælge bilen frem for den kollektive transport.

Til gengæld spiller priser og produkter formentlig en væsentlig rolle. Det er blevet dyrere at benytte kollektiv transport, mens det er blevet billigere at købe bil. Sammenholdt med at prisen er en væsentlig parameter for de unge, og at flere unge opfatter den kollektive transport som dyr, kan det have været medvirkende til, at flere fravælger kollektiv transport.

Samtidig er bilejerskabet i perioden øget, og flere unge har mulighed for at låne forældrenes bil til og fra uddannelsen. Der bør ses nærmere på, hvordan priser og produkter kan blive mere attraktive for de unge, og hvordan den kollektive transport kan få et bedre image blandt unge.

Også afstande mellem hjem og uddannelse spiller en rolle for de unges valg af uddannelse og transport. Uddannelserne har fået færre adresser, og nogle unge har fået længere mellem hjem og uddannelse. Det kan have været medvirkende til fravalget af kollektiv transport og cykel. Derfor bør man være opmærksom på rejsetider med kollektiv transport for de unge, inden man sammenlægger uddannelsesinstitutioner.

APPENDIX

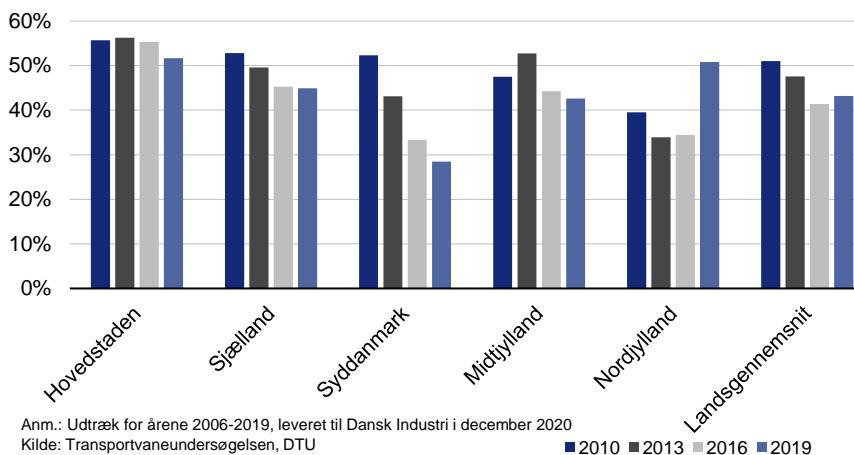
Regionale forskelle

I Region Nordjylland ses, at en ellers faldende/stagnerende udvikling for brugen af den kollektive trafik er ændret. Det ses således, at andelen er steget fra 39 pct. i 2010 til 51 pct. i 2019. Tallene dækker over, at andelen har været nede på 34 pct. så sent som i 2016. Det bemærkes, at der er en større usikkerhed ved udviklingen i Region Nordjylland, da der i nogle af de seneste år har været relativt få besvarelser.

Den modsatte udvikling ses i Region Syddanmark, hvor andelen er faldet over hele perioden fra 52 pct. i 2010 til 28 pct. i 2019. I Region Hovedstaden, Region Sjælland og i Region Midtjylland har der været faldende tendens, men ikke lige så markant som i Region Syddanmark.

Pendlerrejser til ungdomsuddannelser

Kollektiv andel, 5 års glidende gennemsnit

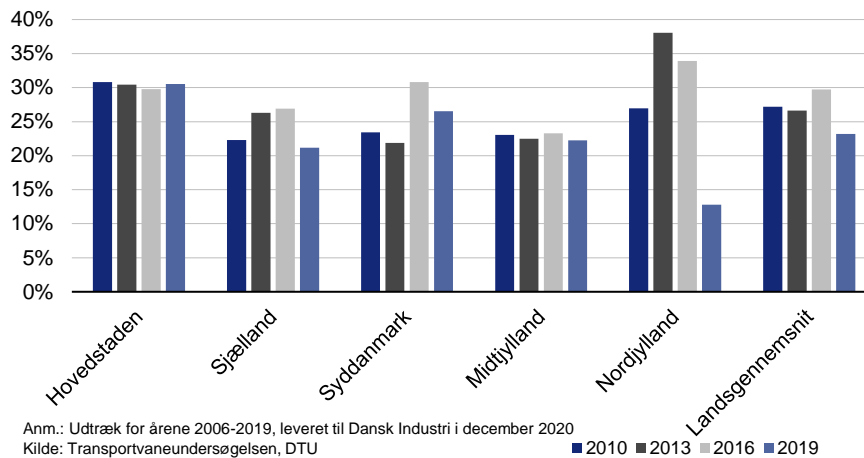


Også hvad angår cykeltrafikken, er der store regionale forskelle. Udviklingen over tid i brugen af cykel blandt de unge i Hovedstadsregionen og Midtjylland er ikke så stor, men der er til gengæld stor forskel på, hvor mange af turene der foretages på cykel, når det er de absolutte tal, som betragtes.

I Nordjylland ser vi et markant fald i anvendelsen af cykel de seneste år, men udgangspunktet er en situation med en høj andel af unge på cykel.

Pendlerrejser til ungdomsuddannelser

Cykelandel, 5 års glidende gennemsnit



Som bilag findes figurer over fordelingen af pendlerrejser til ungdomsuddannelserne fordelt på de enkelte regioner.

Data bag analysen

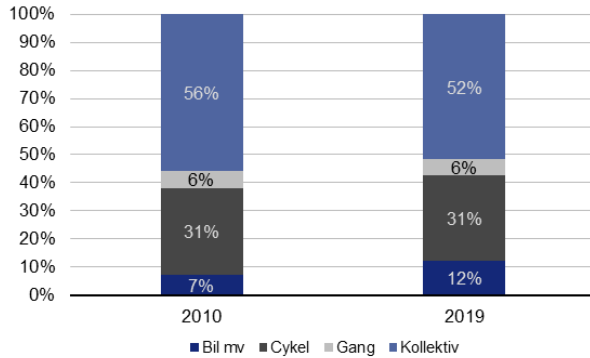
Data om pendlerrejser er et udtræk fra Transportvaneundersøgelsen, DTU, for årene 2006-2019, leveret til Dansk Industri/DI Transport i december 2020. Der er udvalgt data for hhv. rejser med primærformål "Uddannelse" for personer med primærbeskæftigelse "Gymnasieelev mv." og kørekortstatus for personer over 18 år med primærbeskæftigelse "Gymnasieelev mv.".

Da der ses specifikt på ungdomsuddannelser, er antallet af svar i Transportvaneundersøgelsen begrænset. For landsgennemsnit vises data derfor som et 3-årigt løbende gennemsnit, hvilket vil sige, at tal for 2019 dækker over et vægtet gennemsnit for årene 2017, 2018 og 2019. For de regionale gennemsnit vises data som et 5-årigt løbende gennemsnit, hvilket vil sige, at tal for 2019 dækker over et vægtet gennemsnit for årene 2015-2019. Det er ikke muligt at vise data på kommuneniveau.

Ses på antallet af rejser, som indgår i analysen for de forskellige landsdele i de respektive år, fremgår det, at Midtjylland, Hovedstadsområdet og Syddanmark hver har ca. 250 hvert år. For Nordjylland og Sjælland er antallet ca. det halve, hvilket betyder, at der er en lidt større usikkerhed ved resultaterne i disse regioner.

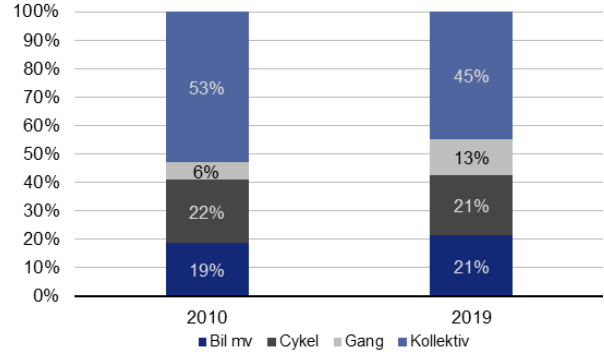
Bilagsgrafer

Pendlerrejser til ungdomsuddannelser
Region Hovedstaden, 5 års glidende gennemsnit



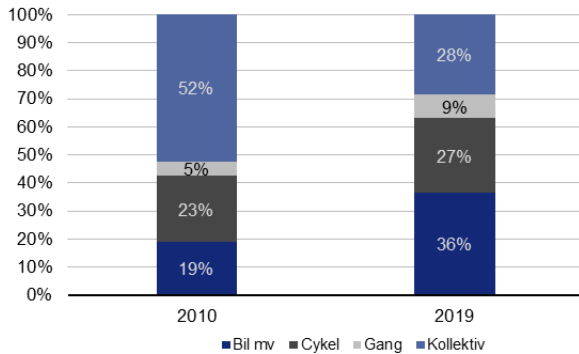
Anm.: Udtræk for årene 2006-2019, leveret til Dansk Industri i december 2020
Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU

Pendlerrejser til ungdomsuddannelser
Region Sjælland, 5 års glidende gennemsnit



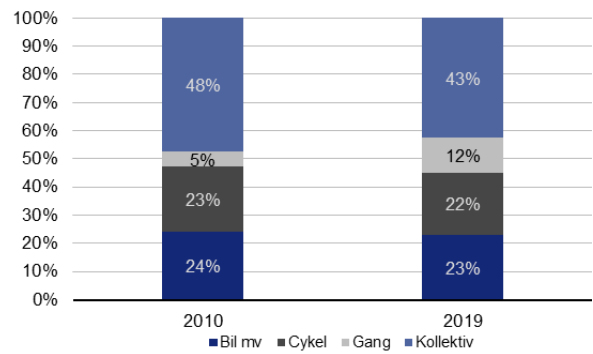
Anm.: Udtræk for årene 2006-2019, leveret til Dansk Industri i december 2020
Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU

Pendlerrejser til ungdomsuddannelser
Region Syddanmark, 5 års glidende gennemsnit



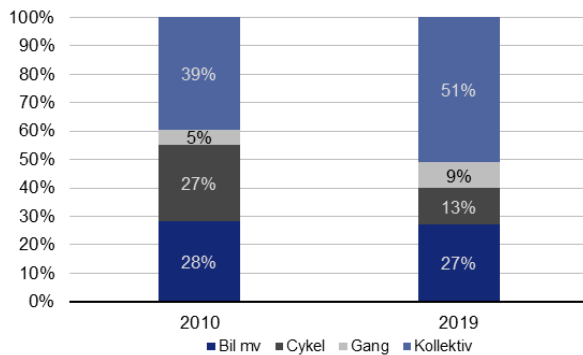
Anm.: Udtræk for årene 2006-2019, leveret til Dansk Industri i december 2020
Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU

Pendlerrejser til ungdomsuddannelser
Region Midtjylland, 5 års glidende gennemsnit



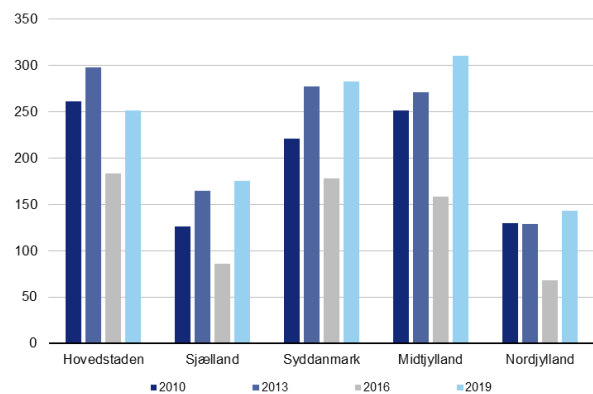
Anm.: Udtræk for årene 2006-2019, leveret til Dansk Industri i december 2020
Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU

Pendlerrejser til ungdomsuddannelser
Region Nordjylland, 5 års glidende gennemsnit



Anm.: Udtræk for årene 2006-2019, leveret til Dansk Industri i december 2020
Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU

Antal observationer i datasættet (rejser)



Anm.: Udtræk for årene 2006-2019, leveret til Dansk Industri i december 2020
Kilde: Transportvaneundersøgelsen, DTU