

Midttrafik

# Hvorfor falder salget af Ungdomskort?

Undersøgelse om unge i Midttrafiks område, tendenser og fakta

Majbritt O. Andersen, Britta Charmig & Jeppe F. Sørensen  
25-11-2019

## Indhold

<b>0.0 Indledning</b> .....	2
<b>1.0 Ungdomskort: Fakta og udfordringer</b> .....	2
<b>1.1 Delvist finansieret af Staten</b> .....	3
<b>1.2 Ungdomskort er et komplekst produkt</b> .....	3
<b>1.3 Udfordringer ved Ungdomskort</b> .....	4
<b>2.0 Nedgang i salget</b> .....	4
<b>2.1 Det primære fald sker på UU kort</b> .....	5
<b>3.0 Den demografiske udvikling</b> .....	8
<b>4.0 Bilrådigheden stiger i perioden for nedgangen</b> .....	10
<b>5.0 Driftstilstanden i perioden for nedgangen</b> .....	10
<b>5.1 Aarhus Kommune</b> .....	11
<b>5.2 Herning Kommune</b> .....	12
<b>5.3 Randers Kommune</b> .....	13
<b>5.4 Djursland (Syddjurs og Norddjurs Kommuner)</b> .....	13
<b>6.0 De unges adfærd</b> .....	14
<b>6.3 Jeg skal kunne bevæge mig frit</b> .....	15
<b>6.4 Budgetsikker spontanitet</b> .....	15
<b>6.5 Jeg betaler kun benzinen</b> .....	15
<b>6.6 Værdier og adfærd</b> .....	16
<b>6.7 Observationer på Viby Gymnasium</b> .....	16
<b>6.8 Spørgeskemaundersøgelse via Facebook</b> .....	17
<b>7.0 Sammenfatning</b> .....	18
<b>8.0 anbefalinger</b> .....	19
<b>9.0 Bilag</b> .....	20

## 0.0 Indledning

Hvorfor falder salget af Ungdomskort?

### **Undersøgelse om unge i Midttrafiks område, tendenser og fakta**

Ungdomskortet er Midttrafiks tilbud til unge mellem 16-19 år, unge på en videregående uddannelse og unge på en ungdomsuddannelse. Tilbuddet er mest favorabelt for unge på en ungdomsuddannelse, som også tegner sig for den største kundegruppe. Siden 2017 er salget af Ungdomskort til unge på ungdomsuddannelser faldet hos Midttrafik. En tendens der også er gældende hos de øvrige trafikelskaber og togoperatørerne i Danmark.

Små årgange, billige biler, adfærdsændringer, forsinkelser eller bortsparede ruter – begrundelsen kan findes flere steder. Svaret er ikke entydigt, og formentlig en kombination af flere faktorer.

Denne undersøgelse behandler demografiske data, driftsmæssige data, bilrådighed og unges adfærd ud fra en række eksisterende udgivelser. For at understøtte de fremfundne data, er der lavet en kvalitativ undersøgelse på en ungdomsuddannelse og en kvantitativ spørgeskemaundersøgelse, sendt ud via Midttrafiks Facebookside.

## 1.0 Ungdomskort: Fakta og udfordringer

Ungdomskort udbydes af Uddannelses -og Forskningsministeriet og Styrelsen for Institutioner og Uddannelsesstøtte. Kortet udbydes i hele Danmark, og kræver, at kunden bliver godkendt på Ungdomskort.dk. Når kunden er godkendt, kan kunden bestille sine perioder på mitungdomskort.dk. Fra mitungdomskort.dk bliver perioderne fastlagt af kunden inden for de givne rammer, og perioderne bliver løbende sendt til udstedelse ved det pågældende trafikelskab, afhængig af rejsestrækningen.

Der findes tre typer Ungdomskort:

- UU kort – Ungdomskort til ungdomsuddannelse
- VU kort – Ungdomskort til videregående uddannelse
- XU kort – Ungdomskort til 16 til 19-årige

UU kort er fx til elever på gymnasier, erhvervsskoler, HHX og HTX. Det er det billigste Ungdomskort. Kortet udstedes pr. kvartal, og koster 12,49 kr. pr. dag.

VU kort henvender sig fx til studerende på universiteter og andre højere uddannelsesinstitutioner. Kortet udstedes for 30 dage ad gangen, og koster 21,76 kr. pr. dag.

XU kortet er til de 16 og 19-årige, der ikke er under uddannelse. Kortet har samme pris som VU kortet, og gælder inden for det prisområde, hvor kunden bor. Kortet udstedes for 30 dage, og koster 21,76 kr. pr. dag

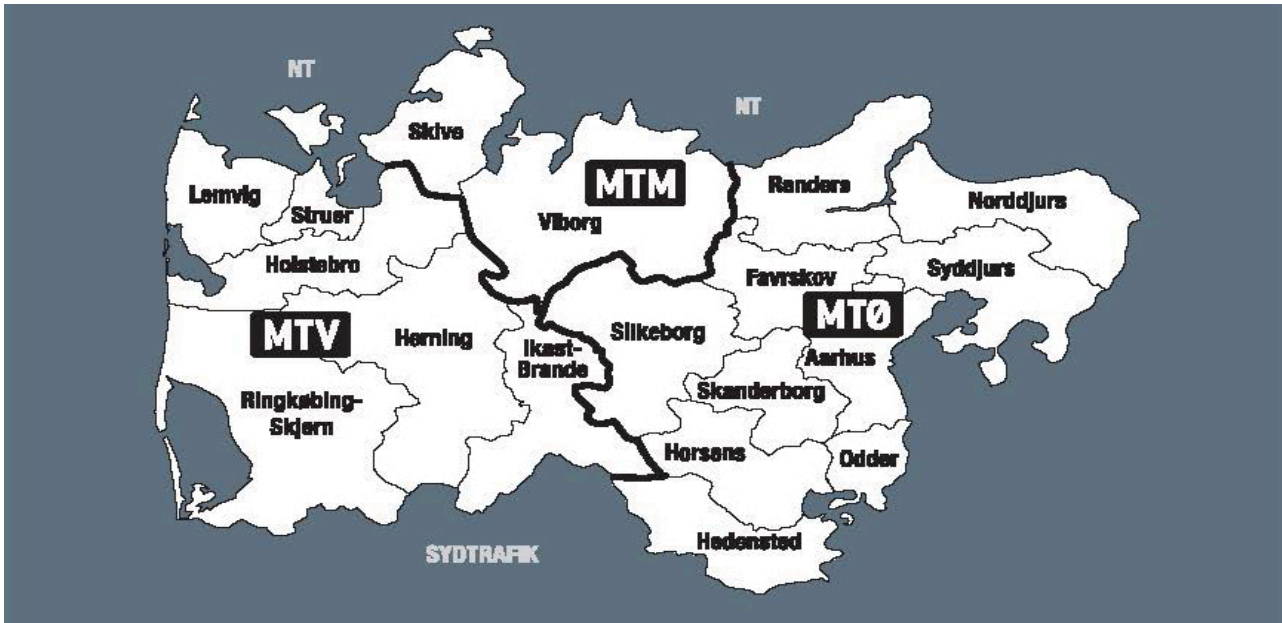
Med et Ungdomskort kan kunden rejse ubegrænset mellem sin bopæl og sit uddannelsessted. Derudover kan kunder med Ungdomskort benytte sig af følgende fordele:

- Rejs ubegrænset i hele takstområdet/zonegruppen.
- Rejs i andre takstområder/zonegrupper til børne- eller ungetakst.
- Rejs på tværs af takstområder/zonegrupper med bus til børnetakst.
- Rejse på tværs af takstområder/zonegrupper med tog og få rabat på togbilletter i hele landet (hos DSB og Arriva).

- Få rabat på rejser på tværs af landet med fjernbusser.

I Midttrafik er der tre takstområder: MTV, MTM og MTØ. Med et Ungdomskort kan kunden rejse ubegrænset i det takstområde, som kunden har bopæl. Har kunden fx bopæl i Odder Kommune, kan kunden rejse frit i hele Østjylland – både i bus og tog.

Figur 1: De tre takstområder i Region Midtjylland



### 1.1 Delvist finansieret af Staten

Ungdomskortet er delvist finansieret af to styrelser. Kunden har, som nævnt oven for, en egenbetaling – og det resterende beløb bliver finansieret af styrelserne. Styrelsen for Institutioner og Uddannelsesstøtte – under Uddannelses- og Forskningsministeriet – betaler den ene del af tilskuddet, mens Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen betaler den anden andel af tilskuddet.

Midttrafik indberetter antal udstedte Ungdomskort, og dernæst modtager Midttrafik en refusion på differencen mellem egenbetalingen, og hvad det oprindelige pendlerkort ville have kostet på strækningen. For fritidsrejser, foretaget uden for strækningen mellem bopæl og uddannelse, bliver Midttrafik desuden kompenseret efter en faktor, da kunden har adgang til at rejse frit i hele takstområdet. Desuden giver Ungdomskortet også mulighed for, at kunden kan rejse til børnetakst uden for takstområdet. Den rabat kompenseres Midttrafik også for.

### 1.2 Ungdomskort er et komplekst produkt

Ungdomskort indeholder mange fordele, men det kan være besværligt for de unge at komme i besiddelse af kortet, ifølge tilbagemeldinger på Midttrafiks Kundecenter. Kundens bestilling af Ungdomskort foregår nemlig i to trin:

1. Kunden logger ind på ungdomskort.dk. Kunden skal være registreret på en uddannelse.
  - a. Kunden søger om godkendelse til Ungdomskort.
2. Når kunden er godkendt, logges ind på mitungdomskort.dk, hvor bestillingen af selve kortet foregår.

- a. Her vælger kunden sine ønskede zoner mellem bopæl og uddannelsessted. Dernæst oprettes perioderne for uddannelsens varighed, som veksler mellem måned og kvartaler, afhængig af uddannelsestype. Kunden kan her tilrette sine perioder.
- b. Der dannes automatisk kort/perioder, indtil godkendelsen/uddannelsen udløber. Hvis der er perioder, hvor kunden ikke skal bruge Ungdomskort, er det vigtigt, at kunden sletter disse senest 5 uger før, de træder i kraft.
- c. Dernæst uploades et foto i pasfoto kvalitet. Hvis det uploadede foto ikke lever op til kravene, afvises det, og der skal uploades et nyt foto. Ungdomskortet bliver ikke produceret, før der er et godkendt foto.
- d. Herefter vælges betalingstype. Ved Midttrafik har det tidligere kun været muligt at modtage betalingsinformationer pr. mail. I mailen, som udsendes før betalingen for hver periode, kan kunden vælge betaling via betalingslink (betalingskort) eller netbank.

Login med NemID og afgivelse af personoplysninger samt formel godkendelse af kunden er nødvendige for Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen (TBBST). Adresse – og skoleskift kræver en ny godkendelse. Det er administrationens vurdering, at den nuværende bestilling, levering og betaling bevirker, at Ungdomskortet er mindre tilgængeligt for kunden. Godkendelse og bestilling er dog et vilkår, som Midttrafik ikke direkte kan påvirke, da systemet er fælles mellem TBBST, Trafikselskaberne og topoperatørerne. Midttrafik kan direkte påvirke trinene efter, at kortet er bestilt (fra og med 2B oven for).

### 1.3 Udfordringer ved Ungdomskort

Ungdomskortet afføder i dag mange kundeforhøvelser og skaber meget administration for Midttrafik. En af de primære udfordringer i dag er, at det er omstændeligt at tilrette perioder på mitungdomskort.dk. Det bevirker, at flere kunder modtager et kort, som ikke skulle være gældende i den givne periode. Derudover overser flere kunder mailen med betalingsoplysninger, som i nogle tilfælde ender i spamfilter. Dermed foregår betalinger ikke rettidigt. Dertil kommer, at der ofte er lang leveringstid med posten.

Kunden skal i god tid betale for næste periode, dernæst bliver kortet produceret, og til sidst sendt med posten. Nogle kunder oplever op til 14 dages leveringstid med Post Nord.

Administrationen har forsøgt at mindske omfanget af udfordringer. Eksempelvis har Midttrafik opjusteret betalingsfristen for at sikre rettidig betaling, tilrettet betalingsmailen for at undgå, kunden ikke overser den, og tilrettet guides og information på hjemmesiden. Alt sammen små tiltag, som kun kan afhjælpe dele af problematikkerne – og ikke de primære udfordringer.

#### 1.3.1 Ungdomskort på Midttrafik app

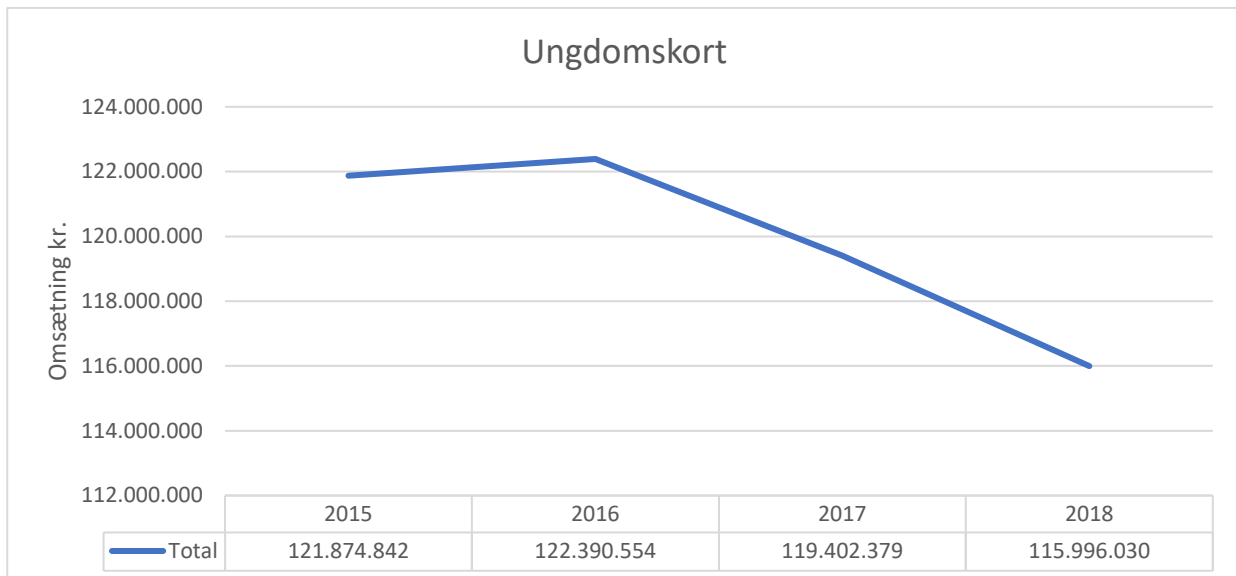
Samtidig har Midttrafik lanceret Ungdomskort på Midttrafik app i oktober 2019. Midttrafik app gør det muligt, at kunden kan tilrette sine fremtidige perioder via app – og skal således ikke logge ind på mitungdomskort.dk med NemID. Derudover kommer kortet til betaling automatisk, og kunden kan vælge at betale 4 dage før periodens start og fremefter.

## 2.0 Nedgang i salget

Administrationen har undersøgt udviklingen i salget nærmere, blandt andet med henblik på at se, hvilke korttyper, som har et faldende salg – og senere for at se på, om der er områder i Region Midtjylland, som skiller sig særligt ud – og som man kunne undersøge nærmere.

Som det ses neden for, er salget faldet markant fra 2016 og frem.

*Figur 2: Samlet omsætning for salg af Ungdomskort i Midttrafik fra 2015-2018*

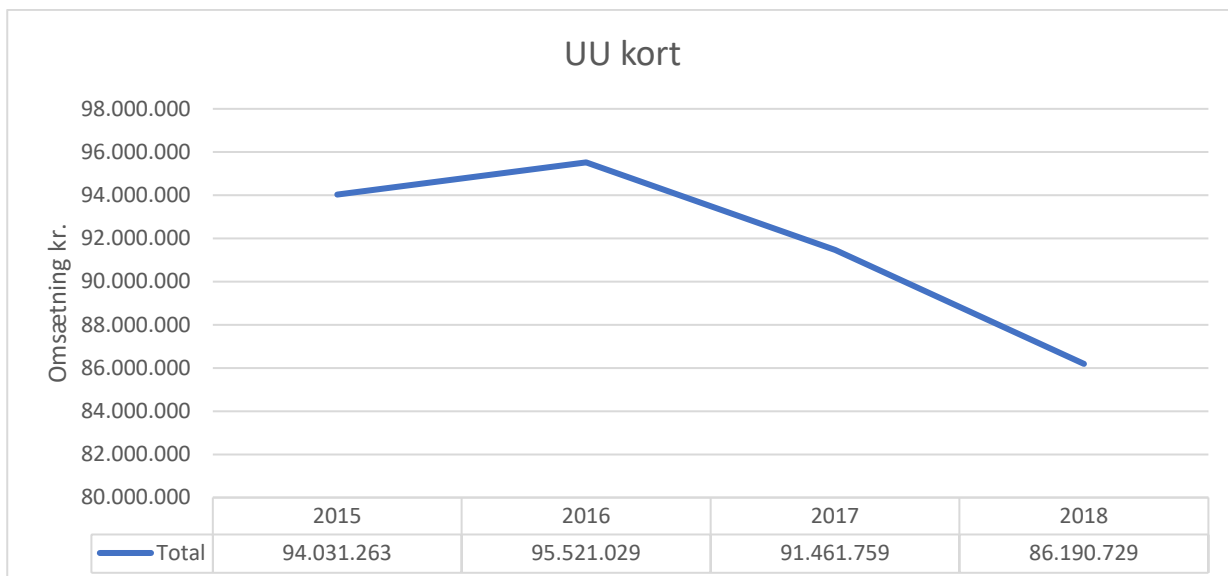


#### 2.1 Det primære fald sker på UU kort

Nedgangen starter i 2016, hvorefter omsætningen falder særligt markant fra 2017 til 2018. Neden for er omsætningen opdelt pr. korttype. I 2016 var der en prisstigning på Ungdomskort, som kunne være en af forklaringerne på nedgangen i salget. Dog berørte prisstigningen kun VU kort, som i samme periode har en stigende omsætning i Midttrafiks område.

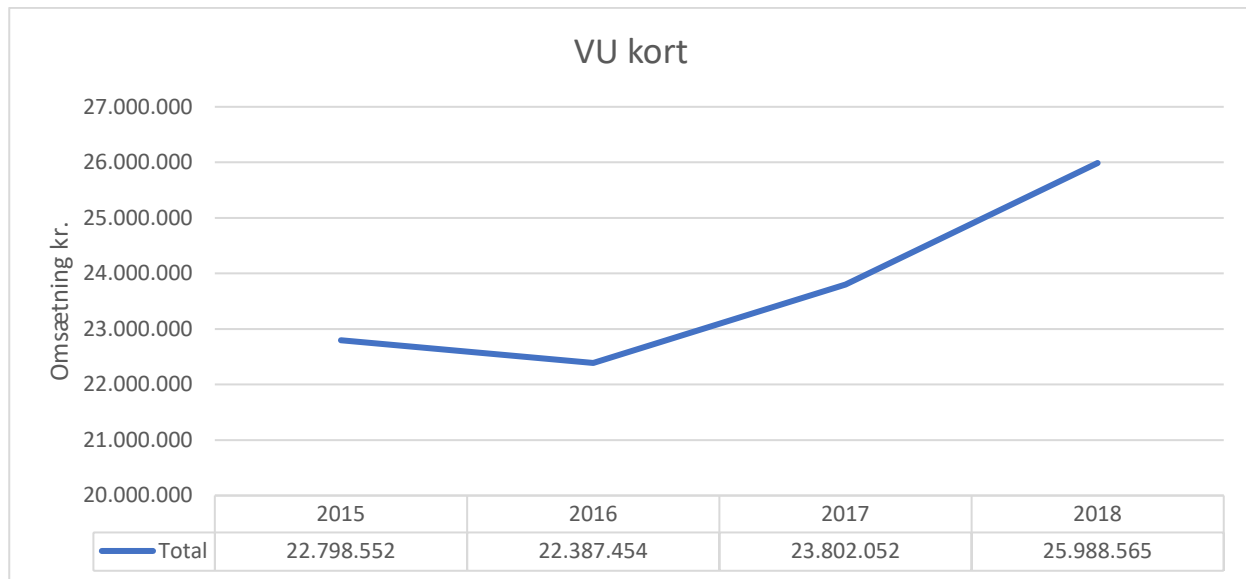
Selvom VU kort har et stigende salg, er det tydeligt, at Midttrafiks primære salg på Ungdomskort består af UU kort. Og det er særligt disse kort, som har en nedgang i salget.

Figur 3: Omsætning for salg af UU kort i Midttrafik fra 2015-2018

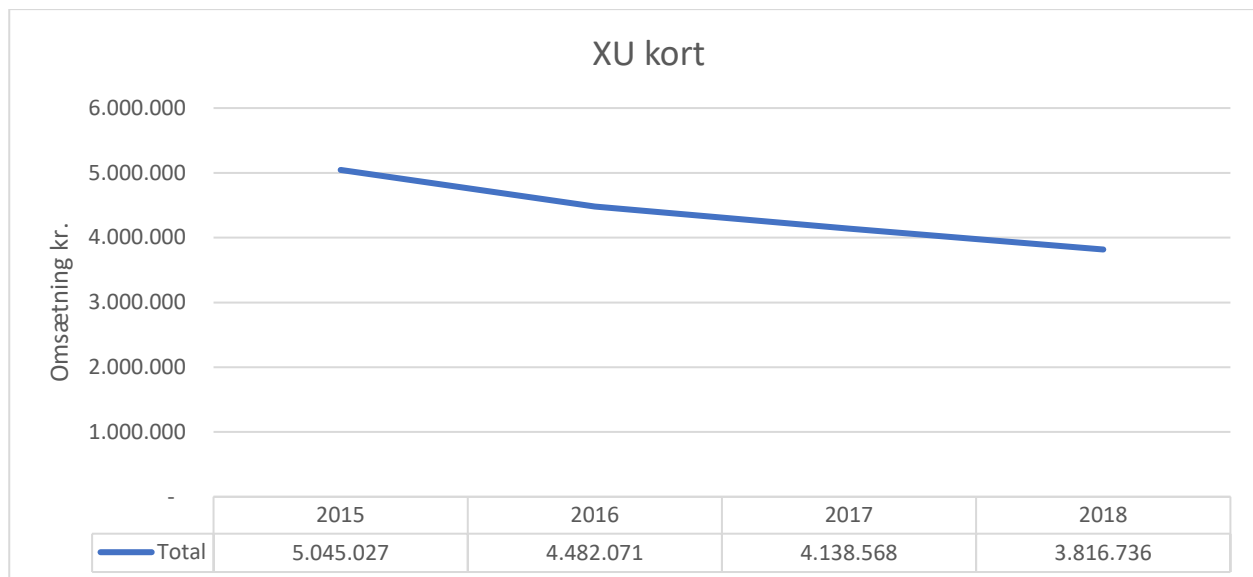


Som ovenstående graf tydeligt illustrerer, er der et stort fald i omsætningen af UU kort, mens man nedenfor kan se en mindre stigning på VU kort. Salget af XU kortene falder også en smule, om end det er mindre signifikant, sammenholdt med UU kort.

Figur 4: Omsætning for salg af VU kort i Midttrafik fra 2015-2018



Figur 5: Omsætning for salg af XU kort i Midttrafik fra 2015-2018

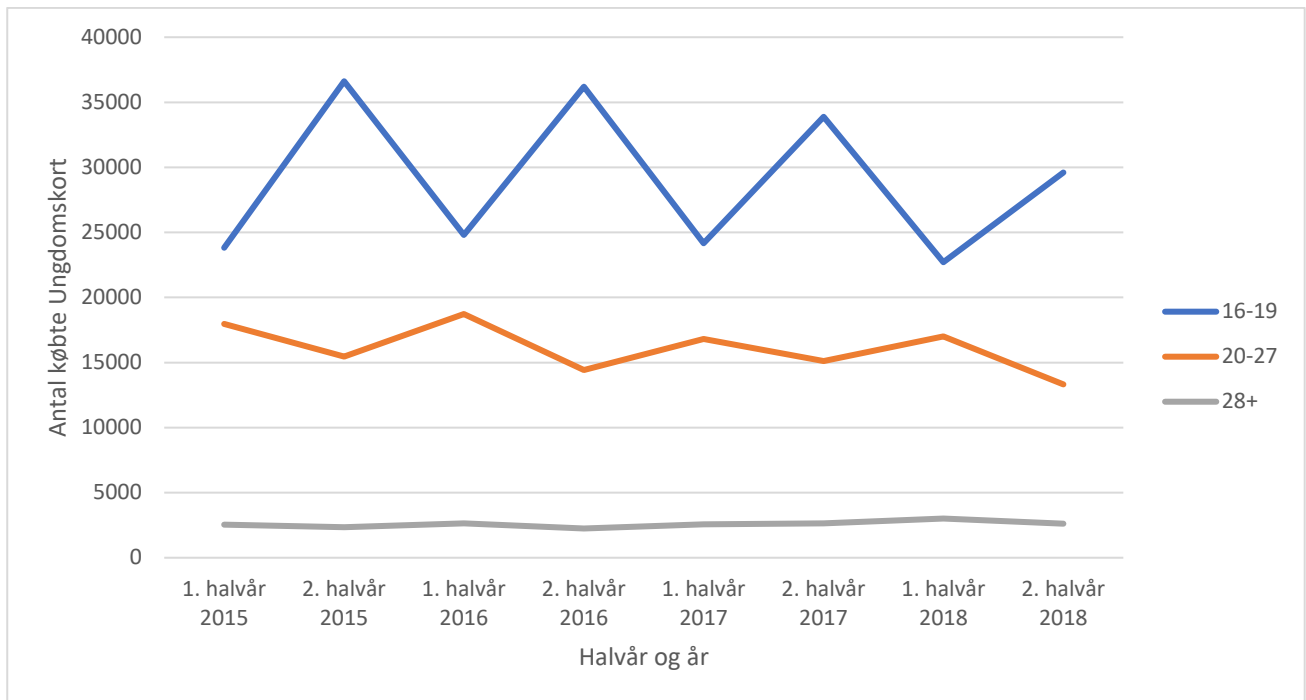


### 2.1.1 De 16-19-årige køber færre Ungdomskort

Udover at kunne konstatere, at det særligt er UU kortene, som har en stor nedgang i salget, så kan det også illustreres ved at fordele antal købte kort på aldre. Administrationen har opdelt alderen på Ungdomskort i følgende kategorier:

- **16-19-årige**
  - Dette er den primære bruger af UU og XU kort.
- **20-27-årige**
  - Dette er den primære bruger af VU kort.
- **28+**
  - Denne aldersgruppe benytter sig primært af VU kort.

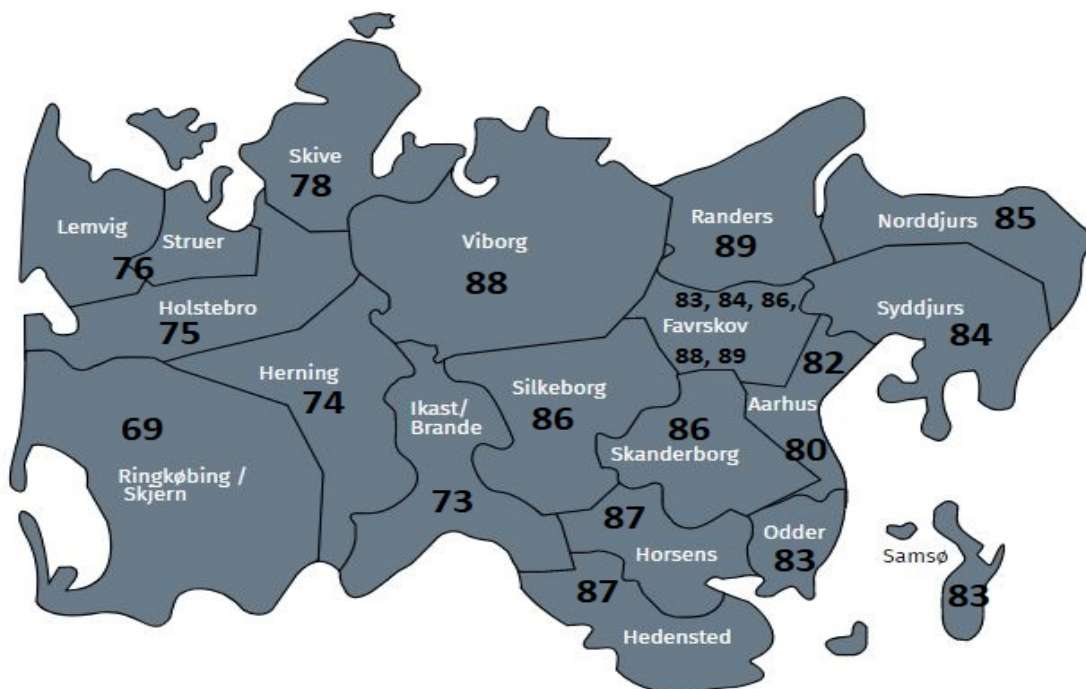
Figur 6: Antal købte Ungdomskort pr. aldersgruppe fra 2015-2018



### 2.1.2 Nedgang i specifikke områder

Administrationen har kigget nærmere på de områder, hvor salget har haft en nedgang. Neden for er et kort over inddelte områder i Midttrafik.

Figur 7: Kommuner inddelt i 2-cifrede postnumre i Region Midtjylland



Kortet oven for og tabellen neden for er baseret på 2-cifrede postnumre, hvorfor nogle kommuner er slået sammen.



Figur 8: Stigning og fald i procenter pr. område, opdelt halvårligt (H1: 1. halvår, H2: 2. halvår)

Områdenr.	Kommuner	H1 forskel 16-17		H2 forskel 16-17		H1 forskel 18-17		H2 forskel 17-18		Forskelse H1 15-18		Forskelse H2 15-18		Nominal forskel H1 15-18		Nominal forskel H2 15-18	
69	Ringkøbing/Skjern	-7%	-5%	-5%	-5%	-13%	-16%	-265	-413								
73	Ikast-Brande	13%	0%	-7%	7%	8%	10%	21	32								
74	Herning	-6%	-5%	-12%	-17%	-16%	-26%	-353	-722								
75	Holstebro	-8%	-6%	-22%	-26%	-30%	-36%	-251	-381								
76	Struer/Lemvig	3%	-12%	-14%	-24%	-8%	-32%	-39	-215								
78	Skive	-7%	-9%	-12%	-21%	-6%	-29%	-78	-515								
80	Aarhus	-16%	-6%	-7%	-14%	-24%	-30%	-899	-1209								
82	Aarhus omegn	-13%	-11%	-5%	-15%	-20%	-31%	-1251	-2161								
83	Odder/Samsø/Favrskov	0%	-5%	-4%	-5%	2%	-8%	124	-497								
84	Syddjurs/Favrskov	1%	-3%	0%	-7%	8%	-10%	250	-397								
85	Norddjurs	-7%	-11%	-10%	-8%	-9%	-20%	-321	-868								
86	Skanderborg/Favrskov	-4%	-2%	-1%	-12%	-2%	-14%	-119	-880								
87	Horsens/Hedensted	-4%	80%	101%	-5%	128%	71%	2044	1652								
88	Viborg/Favrskov	-4%	-6%	-10%	-20%	-9%	-22%	-223	-685								
89	Randers/Favrskov	-5%	-9%	-8%	-14%	-6%	-22%	-295	-1393								

Kommuner, som har haft et fald på mere end 20 % fra 2015-2018 er markeret med gult. Særligt Herning (74), Aarhus (80, 82), Norddjurs (85) og Randers (89) har haft et markant fald i købte antal Ungdomskort.

Samtidig er det steget i Midttrafiks sydlige område i Horsens og Hedensted Kommuner. Det hænger givetvis sammen med, at takstområderne, MTS (MTsyd) og MTØ, er blevet lagt sammen forud for stigningen. Midttrafik udsteder Ungdomskort indenfor takstområderne: MTV, MTM og MTØ. Skal der udstedes kort på tværs af takstområderne, er DSB udstederen af Ungdomskortet i Midttrafiks område. Ungdomskort, der gælder på tværs af de tidligere takstområder, MTS og MTØ, tidligere udstedt af DSB, bliver nu udstedt af Midttrafik, fordi de to takstområder er sammenlagt. Noget af stigningen kan dog også skyldes reelt flere solgte Ungdomskort, fordi det er blevet mere interessant at rejse, fordi takstområdet er blevet markant større.

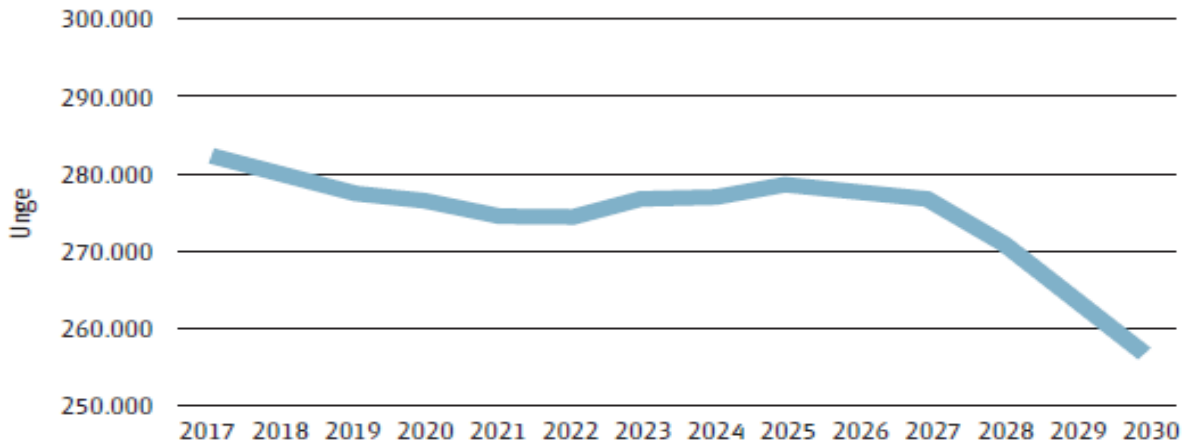
Midttrafik har forsøgt at få tal på, om de unge kunder er flyttet fra et Ungdomskort til et andet produkt, men det er ikke muligt at følge kundernes færden mellem produkter, primært af hensyn til GDPR. Noget af nedgangen kan også tilskrives, at Midttrafik i 2015 indfører rejsekort, hvorefter man i 2016 indfører Midttrafik app. I 2017 gør man det muligt at få pendlerkort på app – og kort efter pendlerkort og pendler kombi på rejsekort. Her kan muligvis være tale om en migrering, men som nævnt kan det ikke spores.

### 3.0 Den demografiske udvikling

Administrationen har også kigget nærmere på den demografiske udvikling i perioden. Omdrejningspunktet for analysen er aldersgruppen 16-19 år, der udgør over 90 % af eleverne på gymnasiale uddannelser og på erhvervsuddannelsernes grundforløb. På baggrund af tal fra Danmarks Statistik kortlægges udviklingen i antallet af unge mellem 16-19 år frem mod 2030 både på nationalt, regionalt og kommunalt plan. I 2017 var der 281.795 unge mellem 16-19 år

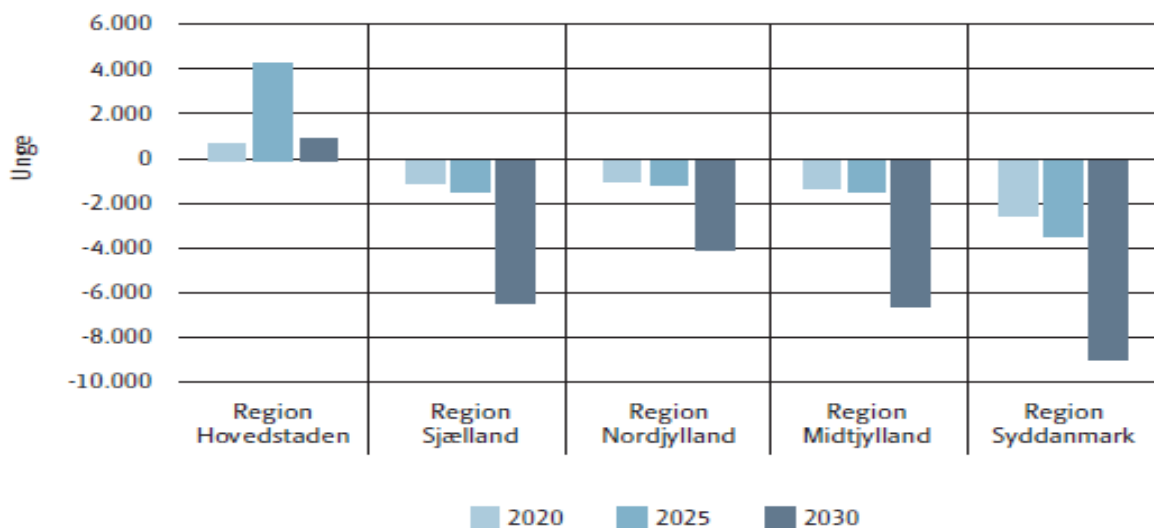
i Danmark, hvilket forventes at falde til 256.664 unge i 2030. Det er et samlet fald på næsten 10 %.

Figur 9: Udviklingen i antallet af 16-19-årige i perioden 2017-2030.



Nedbrydes resultatet på regioner og kommuner afdækkes store forskelle. Region Hovedstaden vil som eneste region opleve en stigning, og i enkelte større byer vil der blive behov for at udvide kapaciteten på ungdomsuddannelserne. De øvrige fire regioner vil opleve et fald, hvilket kan betyde, at nogle uddannelser må lukkes, og de unge som konsekvens deraf får væsentligt længere i skole.

Figur 10: Befolkningsfremskrivning i antallet af 16-19-årige fordelt på regioner.



I perioden med fald i salg af Ungdomskort ses et fald i antallet af unge mellem 16-19 år i Region Midtjylland på næsten 1.800 unge fra 2015 til 2019. Færre unge er således en medvirkende faktor, men nedgangen er ikke stor nok til, at den alene kan være forklaringen på fald i salget af Ungdomskort.

Figur 11: Folketal opgjort 1. oktober 2019 i Region Midtjylland for aldersgruppen 16-19 år.

	2015K4	2016K4	2017K4	2018K4	2019K4
16 år	16342	16306	16404	15875	16094
17 år	16466	16532	16406	16453	15923
18 år	17358	16896	16828	16623	16711
19 år	17444	17821	17475	17317	17095
<b>Total</b>	<b>67610</b>	<b>67555</b>	<b>67113</b>	<b>66268</b>	<b>65823</b>

Kilde: Danmarks Statistik

#### 4.0 Bilrådigheden stiger i perioden for nedgangen

Danmarks Statistik opgør familiers<sup>1</sup> bilrådighed og beretter om stor vækst i familier med flere biler<sup>2</sup>. Antallet af familier med rådighed over flere biler er 1. januar 2019 oppe på 525.400 mod 377.900 familier for 10 år siden, hvilket svarer til en stigning på 39 %.

61 % af alle familier råder over én eller flere biler, og familier med flere biler står for ¾ af væksten de seneste 10 år. Den høje bilrådighed ses særligt hos familier med nogle bestemte karakteristika. Fx har 90 % af alle parfamilier med børn bil i 2019.

I perioden med faldende salg af Ungdomskort er familiernes bilrådighed i Region Midtjylland stødt stigende, jf. fig. 12.

Figur 12: Familiernes bilrådighed i Region Midtjylland fra 2015-2019

	2015	2016	2017	2018	2019
Familier med 1 bil i alt	304.771	306.327	308.410	310.642	313.759
Familier med 2 biler i alt	103.817	106.838	110.460	113.365	116.676
Familier med 3 biler i alt	11.665	12.279	13.321	14.179	14.781
Familier med flere end 3 biler	2.254	2.485	2.648	2.909	3.204
<b>Familier med bil i alt</b>	<b>422.507</b>	<b>427.929</b>	<b>434.839</b>	<b>441.095</b>	<b>448.420</b>

Udviklingen i bilrådighed fremadrettet er svær at lave en prognose over, da det i høj grad afhænger af politiske beslutninger.

#### 5.0 Driftstilstanden i perioden for nedgangen

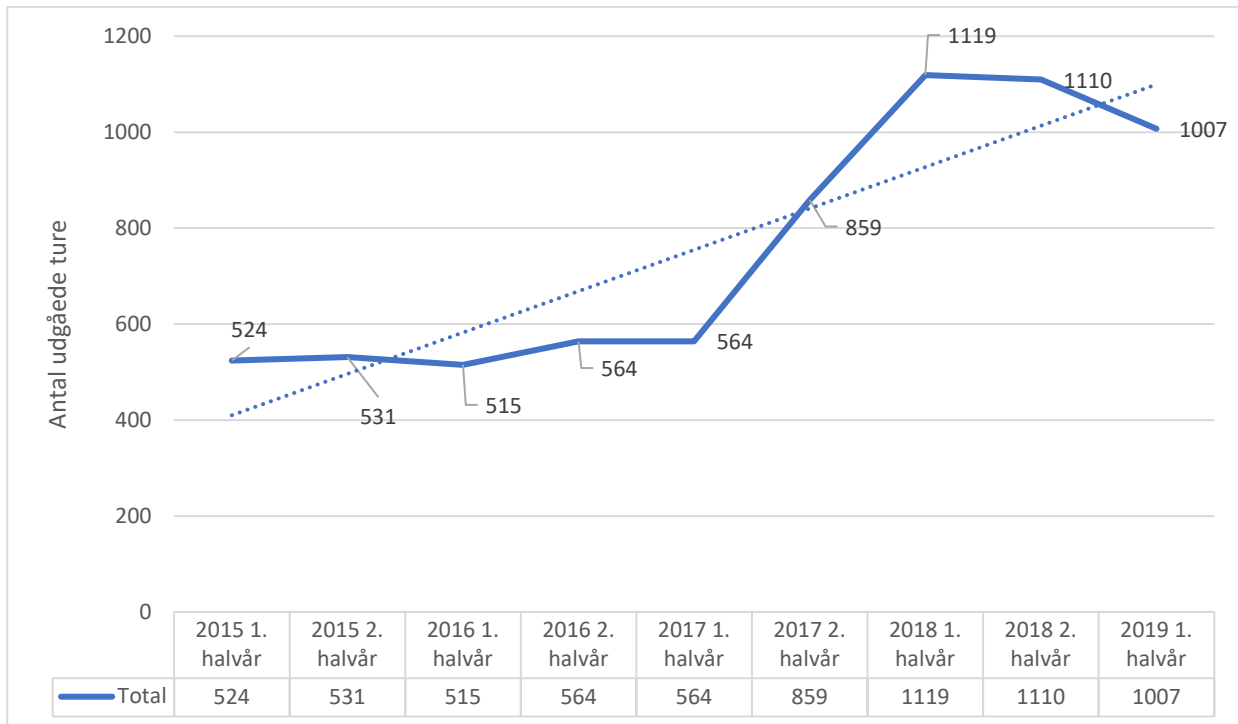
Et dyk i rettidighed, flere udgåede ture og udviklingen i køreplantimer i årrækken 2015-2019 indeholder ikke signifikante ændringer, der kan forklare de unges fravalg af Ungdomskort i samme periode. Tallene indikerer dog, at den kollektive trafik ikke altid er pålidelig. En faktor der gør bilen mere attraktiv for de unge, hvis de har muligheden for at køre med bil fremfor bus.

Nedenfor redegøres for ændringer og driftsforstyrrelser i de fire kommuner, som nævnt oven for, hvor der har været et markant fald i salget af Ungdomskort. Det har ikke været muligt at rekvirere data specifikt på udgåede ture i Herning og på Djursland.

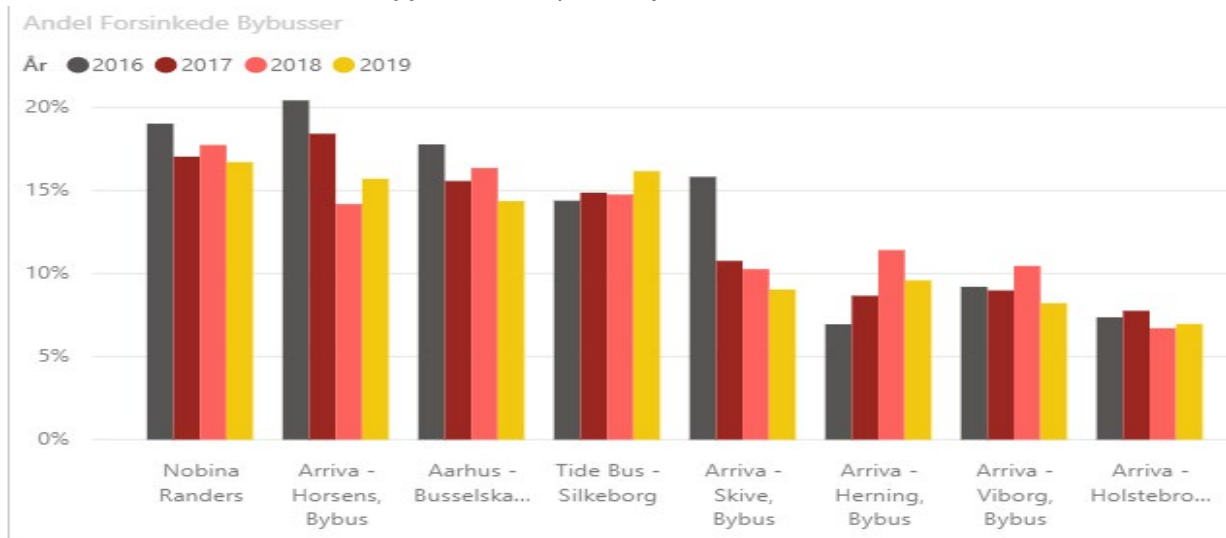
<sup>1</sup> Familie defineres som en eller flere personer, der bor på samme adresse, og som har visse indbyrdes relationer, herunder par og enlige med/uden børn. Familie er ikke det samme som husstand, da en husstand defineres som en given adresse og kan bestå af en eller flere familier.

<sup>2</sup> Kilde: <https://www.dst.dk/da/Statistik/nyt/NytHtml?cid=27286>

Figur 13: Antal udgåede ture pr. halvår fra 2015-2019



Figur 14: Udviklingen i andelen af forsinkede bybusser fra 2016 til 2019



### 5.1 Aarhus Kommune

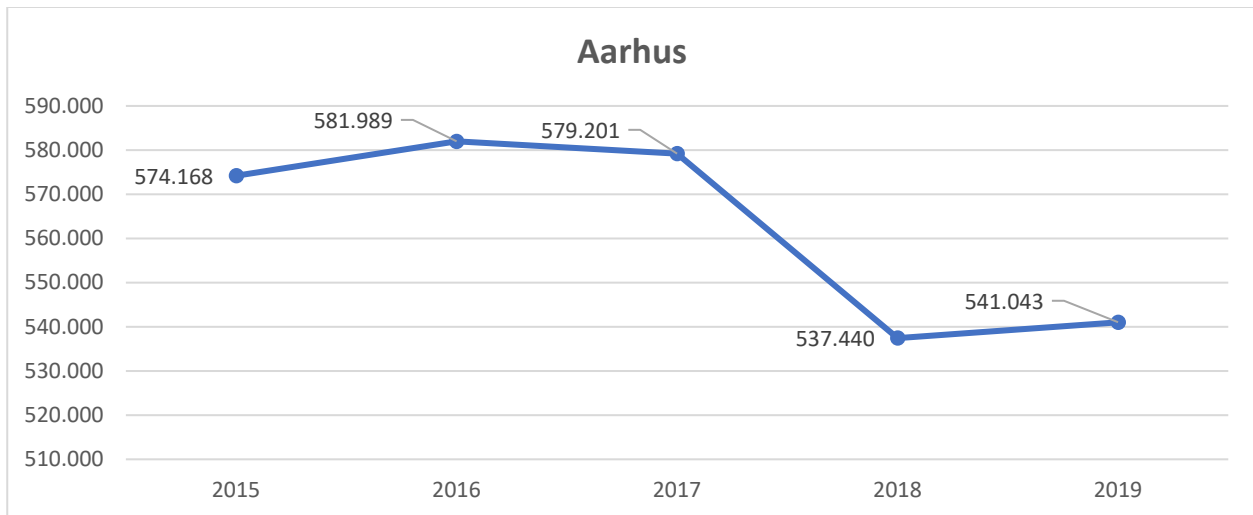
Aarhus og opland oplever et stort fald i køb af Ungdomskort i perioden 2015-2018. Cirka hver tredje ung har valgt Ungdomskortet fra.

Som ovenstående graf illustrerer, er andelen af forsinkede bybusser faldet fra 2016 – 2019 fra cirka 18 % til under 15 %. Tallet er dog stadig højt i forhold til kundernes oplevelser af forsinkede busser.

Kunderne ventede forgæves på bussen 399 gange i 2016 og 407 gange i 2017, hvor salgskurven knækker. Udgåede ture er siden faldet til 330 i 2019, men bidrager til dårlige oplevelser med kollektiv trafik.

Kigger man på udviklingen i køreplantimer, er tallet faldet med 40.946 timer fra 2016-2019. I takt med, at Aarhus Kommune indførte Letbanen med en ny trafikplan i 2017, blev mange busafgange – både bybusser og regionale busser - enten omlagt eller nedlagt. Selvom mange oplandsbyer og områder skiftede fra bus til Letbanen, var der andre områder, som mistede busafgange uden at få alternativer.

Figur 15: Udvikling i antal køreplantimer i Aarhus Kommune fra 2015-2019



## 5.2 Herning Kommune

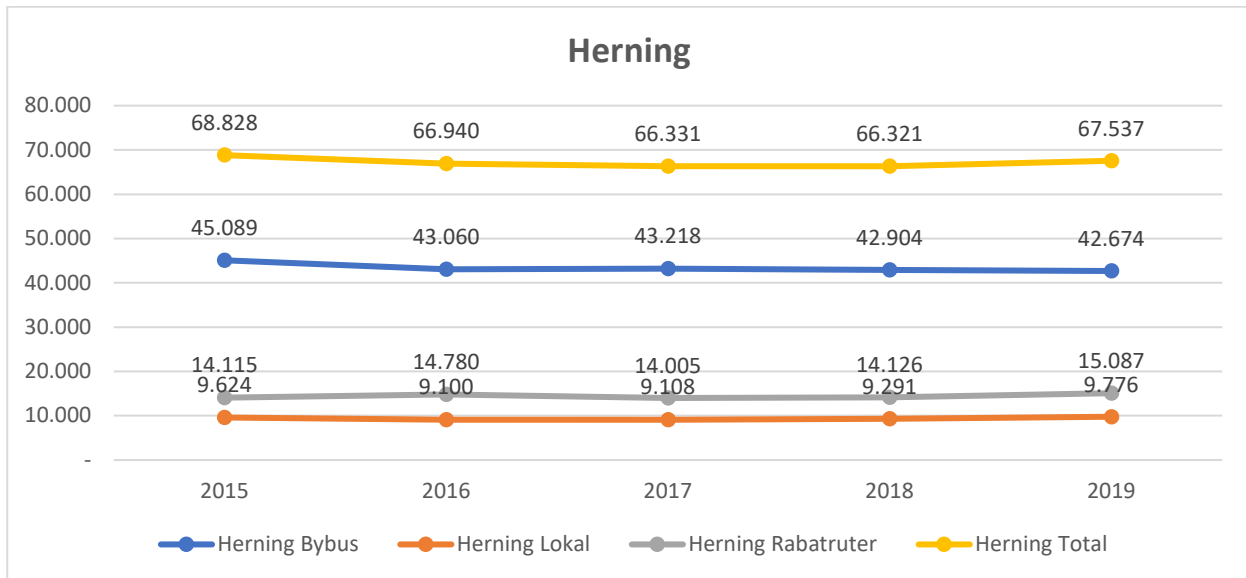
Herning tegner sig for en nedgang i salget af Ungdomskort på 26 % i perioden 2015-2018.

De studerende til ungdomsuddannelserne har høj prioritet i planlægningen af kørsel til og fra uddannelse. Der er ikke foretaget ændringer i køreplanerne, der kunne være årsag til færre Ungdomskort i kommunen.

Ser man på køreplantimer er de faldet lidt hen over perioden og steget igen i 2019 i forbindelse med et nyt bybusnet. Til gengæld er antallet af forsinkede busser steget fra 2016-2019. Tallet ligger dog under 10 %, hvilket er lavt sammenlignet med andre bybusbyer.

Fra køreplansskiftet i 2019 er der nedlagt regionale ruter, hvor Midttrafik har mistet kunder, herunder formentlig også Ungdomskortkunder.

Figur 16: Udvikling i antal køreplantimer i Herning Kommune fra 2015-2019

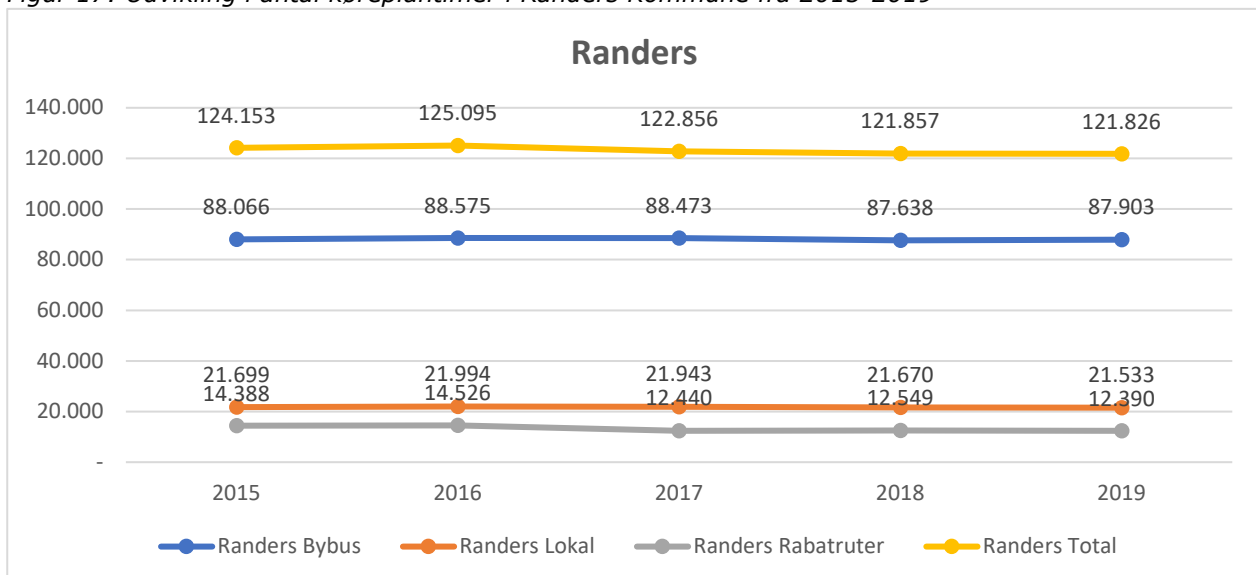


### 5.3 Randers Kommune

Der er ikke foretaget køreplansændringer i Randers i den belyste periode, men der er sket et mindre fald i køreplantimer på 3.269 timer fra 2016-2019. Til gengæld er andelen af forsinkede busser på over 15 % relativt høj i samme årrække. Om end den er faldet lidt i perioden. Samtidig er andelen af udgåede ture hos bybusserne kraftigt stigende fra 27 årlige i 2015 til 191 i 2018.

Salgsnedgangen på 22 % kan formentlig ikke udelukkende tilskrives de driftsmæssige udfordringer, men de kan bidrage til unges incitament til at søge andre muligheder.

Figur 17: Udvikling i antal køreplantimer i Randers Kommune fra 2015-2019



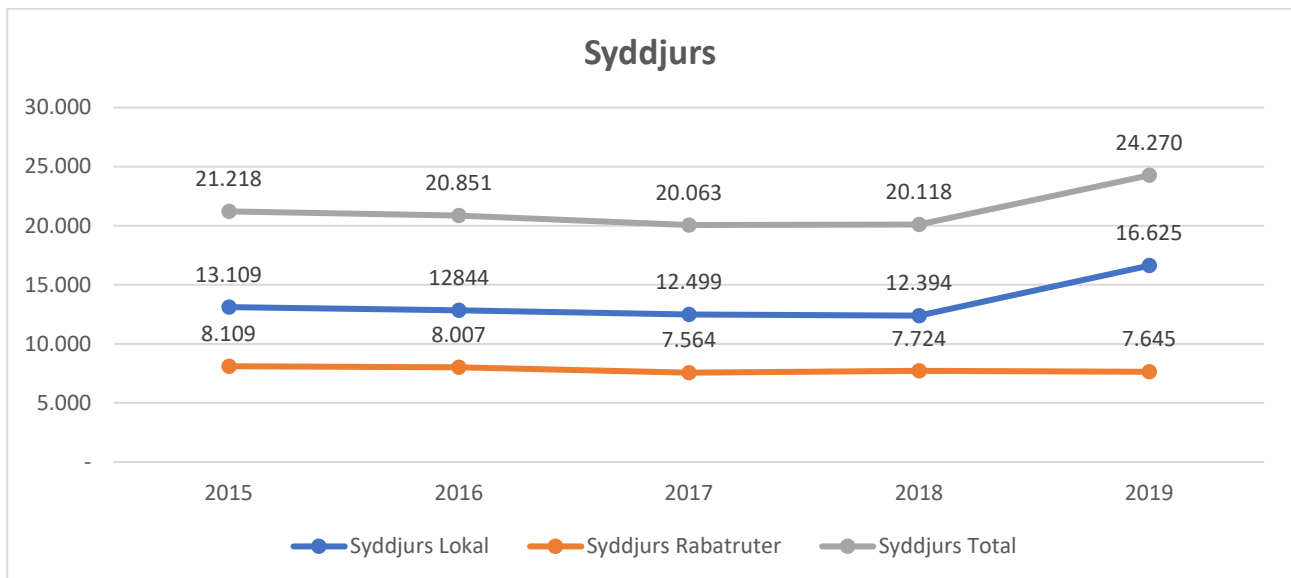
### 5.4 Djursland (Syddjurs og Norddjurs Kommuner)

Indtil køreplansskiftet sidste år har der ikke været større ændringer på Djursland siden 2015. Ser man på antal køreplantimer er de steget fra 2015 til 2019. Alligevel er der nedgang i salget af Ungdomskort på henholdsvis 20 % i Norddjurs og 14 % i Syddjurs.

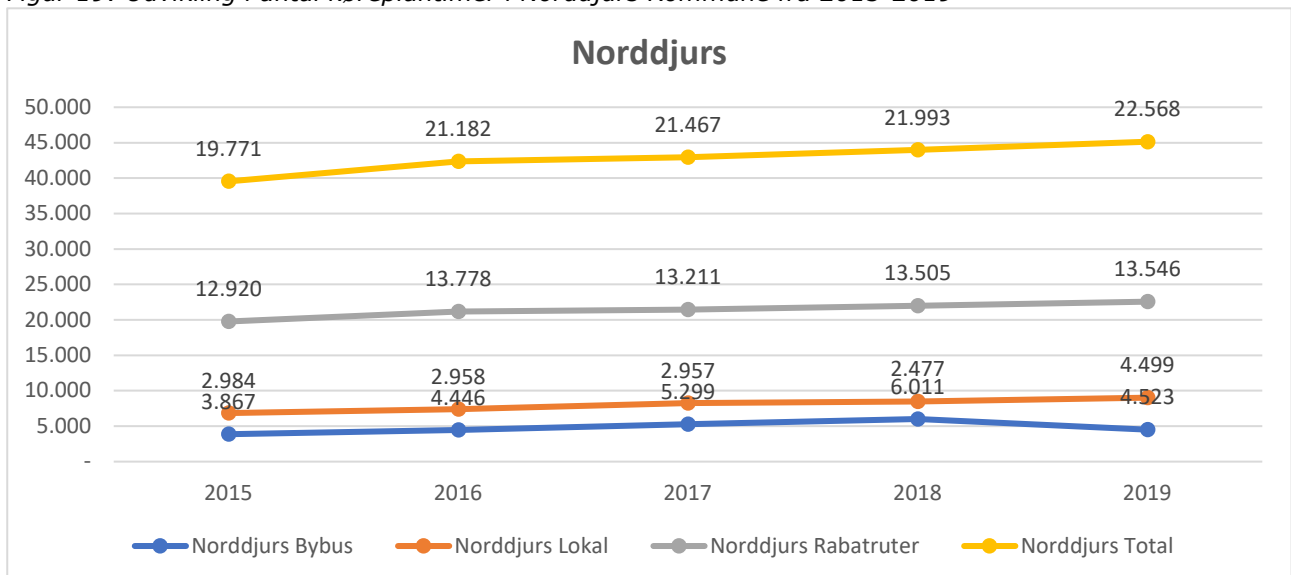
Ved køreplansskiftet 2018 blev rute 211 ændret. Antallet af afgang blev ikke reduceret, men ændringen medførte, at unge på ungdomsuddannelserne i Paderup (Randers Kommune) fik et buskifte i stedet for direkte kørsel, som de var vant til.

Regionens besparelser i 2019 har medført, at rute 213, 221 og 351 fik væsentlig færre afgang. Den direkte kørsel til uddannelsesinstitutionerne i Paderup og Grenaa blev fastholdt, men mulighederne for fritidskørsel blev begrænset.

Figur 18: Udvikling i antal køreplantimer i Syddjurs Kommune fra 2015-2019



Figur 19: Udvikling i antal køreplantimer i Norddjurs Kommune fra 2015-2019



## 6.0 De unges adfærd

### 6.1 Generation Z

Unge på ungdomsuddannelser tilhører generation Z. En typisk Z'er er vokset op i et rigere samfund end de foregående generationer og stiller derfor større krav både til sig selv, deres arbejdsplads og samfundet.

*'De er vant til støtte, dialog og medbestemmelse, hvilket har affødt fænomener som "trofæbørn" og "curlingbørn"' - Lederindsigt.dk*

Opvæksten i halvfemsjerne har været tryk og fuld af optimisme, og der har derfor været rig mulighed for, at familier har brugt deres energi på at skabe de bedste betingelser for børnene.

Spørgsmålet er, om den kollektive trafik har fulgt med udviklingen og leverer en vare, der tilfredsstillende en ung generation Z.

## 6.2 Unge er mere utilfredse med kollektiv trafik

Midttrafik har kigget nærmere på de unges adfærd. Blandt andet har administrationen besøgt DSB, som har udført en stor undersøgelse af unges transportvaner, herunder også deres adfærd.

Ifølge en undersøgelse, foretaget af Passagerpulsens (bilag - Passagerpulsens undersøgelse (Unge og kollektiv transport)), er de unge (15-29-årige) mere utilfredse i passagertilfredshedsundersøgelser end ældre befolkningsgrupper. Især de 15-17-årige, som er kunder til Ungdomskortet, UU kort. Mange unge opfatter, at både cyklen og bilen ofte er hurtigere at benytte end kollektiv trafik. De unge vil gerne hurtigt og nemt fra A til B. Hastigheden og pålideligheden er derfor meget vigtig for de unge, og det kan derfor være en barriere at bruge den kollektive trafik, når der indimellem er udgåede ture, forsinkelser, buskift e.l.

## 6.3 Jeg skal kunne bevæge mig frit

Centralt for Passagerpulsens undersøgelse er, at de unge har behov for at bevæge sig frit rundt med den kollektive transport (bilag - Passagerpulsens undersøgelse (Unge og kollektiv transport)). Den kollektive trafik skal derfor have en bred vifte af transporttilbud samt høj frekvens, før den er attraktiv for de unge. Det er afgørende for, at de unge kan tage del i sociale fællesskaber, dyrke fritidsinteresser, komme til og fra studiejob mv.

Er der ikke et helhedsstøbt tilbud til de unge, udover kollektiv transport til og fra uddannelse, er det mindre attraktivt for de unge.

## 6.4 Budgetsikker spontanitet

De unge har et behov for budgetsikkerhed, hvorfor de som regel ønsker at kende og betale prisen på forhånd. De unge er spontane, og vil gerne rejse med kort varsel, og skal ikke begrænses af produkter, som kræver planlægning for at tilpasse sig en rabatordning. Og netop disse behov, opfylder Ungdomskort med den nuværende opsætning, hvor de unge har fri gyldighed i hele deres takstområde (bilag - Passagerpulsens undersøgelse (Unge og kollektiv transport)).

## 6.5 Jeg betaler kun benzinen

Pris og frihed er vigtigt for de unge. Og en markedsanalyse lavet af FynBus (bilag - Markedsanalyse af FynBus - Studerende fra bil til bus), viser også, at det kan være svært at konkurrere med bilen af to årsager: 1) De unge tænker ikke på omkostningerne til bilen som helhed, men fokuserer på de marginale omkostninger til brændstoffet. Det vil sige, at vi konkurrerer udelukkende med benzinprisen. Og 2), på trods af, at de unge i dag er meget opmærksomme på at være miljøvenlige, mener over halvdelen af respondenterne ikke, at de skåner miljøet ved at benytte bussen til og fra deres uddannelsessted - på trods af at kunne spare CO<sub>2</sub>, frem for at tage bilen.



## 6.6 Værdier og adfærd

DSB har også gennemført et grundstudie af unge i alderen 16-22 år for at få en forståelse af de unges værdier og adfærd. Studiet afdækker blandt andet flere forhold, som formentlig også gør sig gældende for de unges valg af transportform og billettering i Midttrafiks område.

Studiet viser, at unge generelt har lav tolerance for barrierer og forventer ændringer og overgange, der ikke er mærkbare. De lever en stor del af deres liv digitalt, og forventer samme lethed i deres øvrige tilværelse. Derfor er det vigtigt, at produkter til unge ikke er komplekse, men lette at forstå, fleksible og lette at købe. De unge opsøger ikke selv information om fx kollektiv trafik, men forventer, at få informationen leveret på de medier, de bruger mest: Messenger, Snapchat og Instagram. De unge har som konsekvens heraf manglende kendskab til rabatter og produktfordele på fx Ungdomskortet.

Umiddelbart mener de unge ikke, at den kollektive trafik er attraktiv. Det er for nogle en voksenskabt verden at træde ind i. De oplever, at der bliver tyset, når man taler højt og set skævt på, hvis fødderne ryger op på sæderne.

Når det kommer til billettype, ønsker de unge fleksible billet- og betalingsløsninger. Et månedskort, som fx Ungdomskort til fast pris er fint, men det skal kunne pauses i weekender og ferier. Og betaling skal ske forud, fremfor sidst på måneden.

Undersøgelsen er ikke vedlagt som bilag, da DSB ikke ønsker den publiceret.

## 6.7 Observationer på Viby Gymnasium

Udover at kigge nærmere på eksisterende undersøgelser, har Midttrafik også foretaget en mindre kvalitativ undersøgelse for at give Midttrafik en nærmere indikation på, hvorfor de unge vælger Ungdomskortet – og måske den kollektive trafik - fra.

Undersøgelsen blev foretaget på parkeringspladsen ved Viby Gymnasium kl. 15.20 mandag den 18. november. Observationerne viste, at cirka 1/5 af eleverne kom ud med bilnøgler i hånden. Midttrafik adspurgte tilfældigt forbigående, ud fra en ikke fast spørgeramme, og snakkede med ca. 30 unge i løbet af en time.

*Ung med egen bil: Jeg blev træt af forsinkelser, og busmulighederne er dårlige, når jeg skal hjem fra sport/træning efter skoletid” - Viby Gymnasium, 18. november 2019.*

De fleste kører i forældrenes bil og har ingen udgifter forbundet med det. Enkelte betalte for brændstof. Nogle kører fast hver dag. Andre i en periode eller når de kan låne bilen. Enkelte havde deres egen bil. I alle biler sad der flere unge. Nogle fik bare et lift, mens andre kørte sammen fast. En del unge blev også hentet af deres forældre. Fælles for alle bilkørende unge var, at de foretrak bilen frem for bussen af forskellige årsager, hvor prisen ikke blev nævnt som en faktor for fravalget:

- Dårlige busforbindelser
- Skift mellem to busser er for besværligt
- Lang transporttid
- Bussens forsinkelser resulterer i for sent fremmøde i skolen
- Det er koldt at vente på bussen
- Det er bare nemmere og mere bekvemt

Bussen bliver brugt sekundært, når det ikke er muligt at låne bilen. I de tilfælde hvor de unge rejser med en kombination af bus og bil, rejser de unge på Ungdomskort, pendlerkort på Midttrafik app, pendlerkort på rejsekort, almindeligt rejsekort eller helt uden billet. Der var

ikke den store interesse for en snak om, hvad der var den billigste billet, hvilket kan skyldes, at forældrene betaler.

*Ung fyr, adspurgt om han benytter bil til uddannelse: "Spørg mig, når jeg bliver 18 år næste år. Så vil jeg tage bilen" - Viby Gymnasium, 18. november 2019.*

De unge vi fangede på vej hen mod bussen, kørte stort set alle på et Ungdomskort. Nogle indikerede, at det kun var indtil de blev 18 år og fik kørekort.

Fra observationer og svar fra respondenterne kan nævnes følgende eksempler på rejsemønstre:

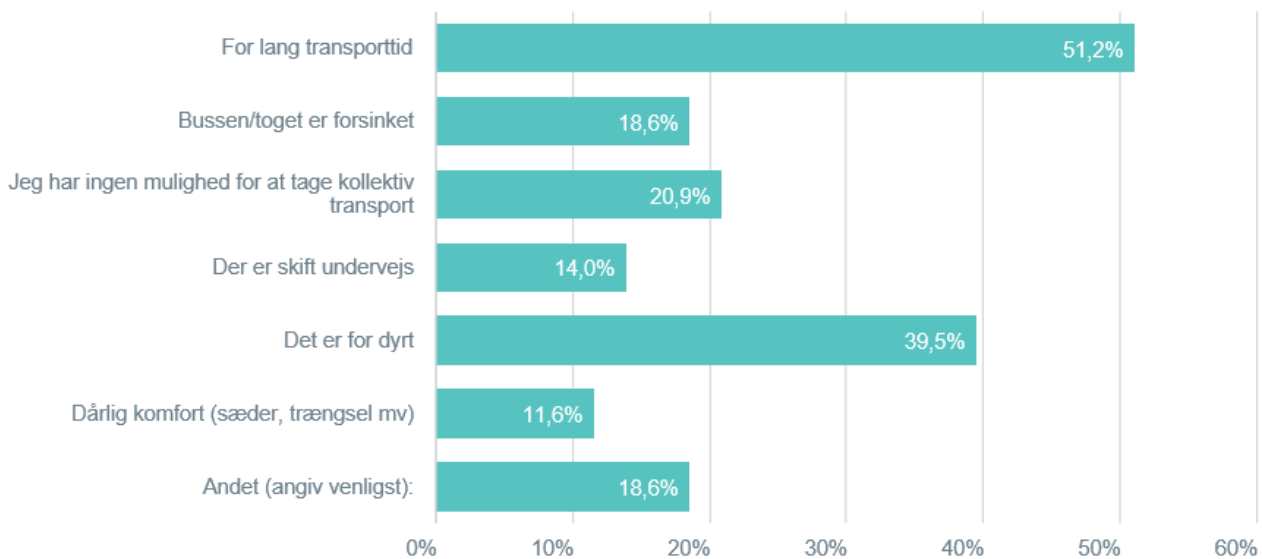
- Fire piger fra Galten blev hentet af en forælder. De havde alle Ungdomskort og tager bussen om morgenen. Om eftermiddagen er der typisk en af deres forældre, der tager dem alle med hjem pga. den lange transporttid med bus (1 t 20 min). Til gengæld passer Ungdomskortet og transportmulighederne bedre til deres fritid, da forbindelsen til Aarhus midtby er bedre end til og fra uddannelse.
- To piger fra Solbjerg, der kørte i den ene piges mors bil. De har begge Ungdomskort, men synes ikke, at forbindelsen fra Solbjerg er tilfredsstillende. Forældre arbejdede tæt på, og de unge kunne køre med.
- Ung mand fra Brabrand tager bilen pga. Forsinkelser og dårlige forbindelser med bussen. Det var især fritiden, som var dårligt dækket af kollektiv transport. Han giver ofte kammerater et lift til og fra uddannelse.
- Ung fyr, der rejser med bus nu, men har planer om at køre i familiens ekstra bil, så snart han bliver 18 år. Han forventer ikke at skulle betale noget.
- Ung fyr havde købt sin egen bil. Synes det var besværligt at komme med bus, fordi han skulle lave omskift undervejs. Betaler kun for benzin og halvårlig afgift.
- Tre piger kunne låne bil af forældrene. Når det ikke kunne lade sig gøre – så blev de hentet af en af forældrene.
- Flere piger, som ikke benyttede Ungdomskort, fordi de tog bussen 1-2 gange om ugen, og derudover blev afhentet af bekendte eller forældre.

### 6.8 Spørgeskemaundersøgelse via Facebook

I perioden 20.-24. november har Midttrafik gennemført en kort spørgeskemaanalyse via Facebook blandt unge på ungdomsuddannelser, der er bosiddende i Region Midtjylland. Idet undersøgelsen er distribueret via Midttrafiks Facebook-side, må man antage, at hovedparten af respondenterne benytter Midttrafik, idet de følger Facebook-siden. Frekvensrapporten fremgår i bilag - Midttrafiks undersøgelse af unges transportvaner (via Facebook).

Der er indhentet besvarelser fra 238 unge, hvoraf 82 % angiver, at ét af deres anvendte transportmidler til og fra uddannelsen er bus. Hovedparten af de unge, der anvender kollektiv transport, ejer et Ungdomskort (76 %). Den næstmest udbredte billetform er rejsekort (14 %). De unge, der ikke benytter bus, angiver "for lang transporttid" og "det er for dyrt", som hovedårsagerne bag deres fravalg, jf. figur 20.

Figur 20: Årsagerne til, at bus ikke benyttes som transportmiddel til og fra uddannelse (43 svar)



Afslutningsvist adspørges de unge i et åben spørgsmål om, hvad der kunne få dem til at bruge mere kollektiv transport. Svarene kan grupperes indenfor følgende kategorier (top-10):

- **Flere afgang** **79 svar**
- **Billigere pris** **67 svar**
- Bedre forbindelse 22 svar
- Færre forsinkelser 22 svar
- Direkte linje/mindre transporttid 19 svar
- Kan ikke bruge bus mere end i dag 19 svar
- Letbanen 13 svar
- Mere plads 10 svar
- Afstand til stoppested 8 svar
- Natbusser 4 svar

## 7.0 Sammenfatning

Der er ingen entydig forklaring på salgsnedgangen på Ungdomskortet, ifølge Midttrafiks undersøgelse. Den knækkede salgskurve skyldes en kombination af flere faktorer, som vil blive gennemgået her.

Demografiske data viser, at der har været færre unge i aldersgruppen 16-19 år i perioden 2015-2019, samtidig viser prognoser at tallet falder yderligere hen over de næste 10 år. Et faktum som er svært at handle på for Midttrafik, men som understreger vigtigheden af at fastholde, og fange de unge kunder, der er.

Midttrafik sælger kollektiv trafik til Generation Z. En generation, der stiller høje krav, har høje forventninger og en lav tolerance for barrierer. Forsinkede busser, overfyldte busser, busser, der ikke kommer og ingen busser, når man skal bruge dem – dét matcher ikke de unges adfærd. Det samme gælder billetprodukterne. De unge ønsker fleksibilitet og lette overgange. Det matcher ikke Ungdomskortets kompleksitet med en forældet bestillingsplatform, tunge processer, mange regler og lang leveringstid.

Busbesparelser i yderområderne rammer de unge hårdt. Selvom de er sikret transport til og fra uddannelse til almindelig mødetid, er det svært at leve et ungdomsliv med venner, job og fritidsaktiviteter uden busforbindelse.

Antallet af familiens biler er steget i takt med, at salget af Ungdomskortet er faldet. Når familien anskaffer både bil nummer tre og fire, må det antages, at det er fordi, de unge får en bil at køre i. Men også dét faktum, at relativt mange familier har to biler til rådighed, giver de unge større mulighed for at låne en bil eller blive kørt til og fra uddannelse.

Der er kommet mange billige biler på markedet i den undersøgte periode. Laver de unge samkørsel med andre unge, kan det hurtigere blive billigere end at køre med kollektiv trafik. Dertil kommer, at de unge kun sammenligner udgiften til bus med udgiften til benzin, som undersøgelsen fra FynBus viser (bilag - Markedsanalyse af FynBus - Studerende fra bil til bus).

## 8.0 anbefalinger

Med udgangspunkt i undersøgelsens sammenfatning, har administrationen lavet en række anbefalinger:

- Tænk helhedstilbud til de unge, så den kollektive trafik kan bruges til fritidsaktiviteter
- Arbejde for at tilpasse Ungdomskort til unges adfærd
- Arbejde for at ændre mitungdomskort.dk
- Prisnedsættelse
- Bedre kommunikation omkring rabatter og fordele på de unges medier

De unge har behov for transporttilbud, som dækker hele deres liv. De er spontane, dyrker fritidsinteresser og sociale fællesskaber - og har derfor behov for at bevæge sit frit og uafhængigt. I den perfekte verden ville det blive modsvaret af høj frekvens på busafgange i alle afkroge af Region Midtjylland. Langt de fleste unge i Region Midtjylland er sikret transport til og fra uddannelse med faste afgang morgen og eftermiddag. Men det er ikke nok at tænke i uddannelsesruter, som eneste transportbehov for de unge. De unge har behov for transport til venner, fritidsinteresser og job. Skal de unge blive i kollektiv trafik, skal der tænkes i helhedstilbud, der er fleksibelt og let tilgængeligt. Det gælder både selve transportformen, billetproduktet og bestilling af produktet. Her er Ungdomskortet præget af tunge processer og forældede platforme.

Midttrafik skal arbejde for, at der opnås konsensus både politisk og blandt trafikskaber og togoperatører om en modernisering af mitungdomskort.dk. Den fælles bestillingsplatform blandt trafikskaberne er forældet, og det vil muligvis forbedre produktet markant, hvis denne side blev moderniseret. Det er grundlaget for bestillingen, og det første man møder som kunde. En overbevisning, som Midttrafik deler med DSB. Lancering af Ungdomskort på Midttrafik app vil gøre det lettere for de unge at bruge Ungdomskortet, når de først har bestilt Ungdomskortet på mitungdomskort.dk én gang.

Samtidig skal der arbejdes for en nytænkning af produktet, Ungdomskort. Undersøgelsen viser, at de unge ønsker fleksibilitet og lette overgange. Den viser også, at mange unge blander kollektiv trafik med andre transportformer, fx kørsel med forældre eller et lift med en ven, og på den baggrund ikke har behov for et Ungdomskort, der gælder alle månedens dage. Her er der mere behov for et fleksibelt produkt, hvor det er muligt at vælge dage fra for at spare penge og ikke betale for en ydelse, man ikke benytter. En løsning der også tilgodeser de mange kunder, der bruger Ungdomskort i dag, fordi de ønsker et pendlerkort, hvor de kan rejse frit uden at skulle tænke på pris og zoner.

Et alternativt supplement kunne være et subsidieret klippekort med ungdomsrabat som en fastholdelse af de unge, der bruger bussen en gang i mellem. I den forbindelse skal tilføjes, at Midttrafik ikke har haft mulighed for at spore kundernes færden mellem produkterne. Det er en mulighed, at de unge allerede i dag har skiftet medie til fx Midttrafik app eller ét af

rejsekorts korttyper. Det kunne også være en mulighed at tilpasse Midttrafiks egne produkter, fx via en Ung-kundetype, hvor de får rabat hvis de er mellem 16-25 år.

Den kvalitative spørgeskemaundersøgelse samt FynBus' markedsanalyse viser, at prisen også er et væsentligt parameter hos de unge. Midttrafik bør derfor arbejde politisk for en mærkbar prisnedsættelse af Ungdomskortet.

Kommunikationsmæssigt kunne Midttrafik markedsføre Ungdomskortet, evt. med en nedsat pris, målrettet forældrene til 16-19-årige, som en modvægt til den stigende bilrådighed. Samtidig skal vi forbedre kommunikationen om Ungdomskort, så vi sikrer, de unge kender til alle fordelene og let kan tilgå produktet.

De unge er miljøbevidste, og man kunne derfor friste sig til at lave kommunikative initiativer, som kunne tale til de klimabevidste unge. Men selvom de unge er klimabevidste, viser undersøgelser, at grøn kollektiv trafik ikke får flere passagerer i busserne. De unge oplever heller ikke, at det gør en forskel at tage den kollektive trafik frem for bussen, ifølge FynBus-undersøgelsen.

## 9.0 Bilag

- Bilag – Passagerpulsens undersøgelse (Unge og kollektiv transport)
- Bilag – Markedsanalyse af FynBus (Studerende fra bil til bus)
- Bilag – Midttrafiks undersøgelse af unges transportvaner (via Facebook)