



UNGEPANEL I KTMV

Samlet rapport omkring det oprettede ungepanel i forbindelse med Kollektiv Trafikplan for de midt- og vestjyske kommuner 2020 – 2021.



Titel UNGEPANEL I KTMV

Dato 11. november 2021

Journalnr. 5.5.2 09389-2019

Sagsbehandler Per Elbæk

E-mail pel@midttrafik.dk

Telefon 2147 8676

Udgiver Midttrafik
Søren Nymarksvej 3
8270 Højbjerg
midttrafik.dk

Indhold

1	Indledning	4
1.1	Resumé	4
2	Oprettelse af ungepanelet	5
3	Anbefalingerne	6
3.1	Tema: komfort	6
	3.1.1 Resultater fra mødet	6
	3.1.2 Handlinger efter mødet	7
3.2	Tema: tid	8
	3.2.1 Resultater fra mødet	8
	3.2.2 Handlinger efter mødet	10
3.3	Tema: pris	11
	3.3.1 Resultaterne fra mødet	11
	3.3.2 Handlinger efter mødet	13
3.4	Tema: miljø	13
	3.4.1 Resultater fra mødet	13
	3.4.2 Handlinger efter mødet	14
3.5	Afslutning	14



De unge i turistbussen med komfort som tema

1 Indledning

I forbindelse med udarbejdelsen af kollektive trafikplaner for de otte midt- og vestjyske kommuner (Lemvig, Struer, Skive, Viborg, Holstebro, Ringkøbing-Skjern, Herning og Ikast-Brande kommuner) er der gennemført en større undersøgelse omkring de unges brug af og holdninger til kollektiv trafik. Undersøgelsen viste et behov for yderligere at drøfte fire emner: komfort, tid, pris og miljø med de unge. Derfor blev elevråd på ungdomsuddannelserne i området indbudt til at deltage i et ungepanel, hvor de fire emner skulle drøftes og uddybes.

Ungepanelet har nu drøftet emnerne og resultaterne heraf præsenteres samlet her samt i en præsentation for trafikplanens politiske følgegruppe den 14. december 2021.

1.1 Resumé

Ungepanelet har på tre møder drøftet temaerne komfort, tid, pris og miljø. 11 unge har deltaget i panelet med skiftende deltagelse fra møde til møde. Kommuner, Region Midtjylland og Midttrafik har deltaget på alle møder.

De unge har prioritet en lang række mulige komforttiltag i busserne, og med baggrund i ungepanelet har regionens administration indstillet at der iværksættes et forsøg med forskellige aspekter af de unges ønsker til busindretning i flere af de 37 nye busser som indsættes i nye kontrakter fra sommeren 2022. Konkret er bl.a. besluttet at 6 busser mellem Viborg og Aalborg nu også skal have; AC, borde og hattehylde med lys. Flere tilkøb konkretiseres på baggrund af de unges ønsker

Omkring temaet tid har ungepanelet drøftet fire parametre; køretid, ventetid, skiftetid og forsinkelser. Med baggrund i mødet med ungepanelet, resultaterne fra ungeundersøgelsen og en ekstra minihøring over buskøreplanerne fortaget blandt de unge, vil Midttrafik, Regionen og den aktuelle kommune besøge ungdomsuddannelserne i Skive, Viborg, Holstebro og Herning. Resultaterne herfra tænkes at indgå i køreplanlægningen, flere steder allerede fra sommeren 2022.

Prisen er en vigtig parameter for de unge. På mødet med ungepanelet har de unge peget på en række forhold, der har betydning for prisen. Bl.a. peger de unge på, at de har flere omkostninger til transport end et ungdomskort, da den kollektive trafik er sparsom i området aften og weekend. De unge prioriterede på mødet en række tiltag og fandt, at det vigtigste er, at de er sikre på at have købt den billigste billet. De unge beregner hver måned hvilken billet, der vil være billigst den kommende måned og ærgrer sig, hvis de kunne have fået kørslen billigere. Økonomien er vigtig.

De unge er enige i, at klima og miljø er vigtige emner, men når det kommer til transport, er magelighed, lethed og tilgængelighed vigtigere parametre end miljø og klima. Derfor skal der noget særligt til, for at bringe miljø og klima ind i transportvalget. Her gav de unge en række gode forslag til kommunikation.

2 Oprettelse af ungepanelet

I vinteren 2020/2021 blev der gennemført en undersøgelse blandt de unge på ungdomsuddannelserne i de otte kommuner. Alle unge på 19 uddannelsesinstitutioner, (EUX, EUD, HTX, HHX, HF, VUC og STX) blev tilbudt at svare på et spørgeskema, og 31 unge blev efterfølgende dybdeinterviewet. Af de ca. 14.000 studerende svarede 2.858 på spørgeskemaet.

Undersøgelsen viste (se undersøgelsesresultatet [her](#)), at der er fire emner, hvor de unge påpegede forhold, der kunne arbejdes videre med: komfort, tid, pris og miljø.

Alle elevråd på de 19 uddannelsesinstitutioner blev efterfølgende indbudt til at deltage i et ungepanel, der skulle oprettes til at drøfte de fire emner. Herudover blev tre ungdomsorganisationer, (Danske Gymnasieelevers Sammenslutning, Sammenslutningen af Handelsskoleelever og Modstrøm - FGU-elevorganisation) indbudt til også at deltage i panelet.

Flere elevråd meddelte, at de enten ikke havde tid eller oprettet sig ved tilmeldingsfristen, hvorfor der ikke har været deltagere fra alle uddannelsesinstitutioner. I alt har 11 unge deltaget skiftende på de tre afholdte møder.

Der er afholdt i alt tre møder:

- Den 2. september i Holstebro, hvor komfort blev drøftet
- Den 7. oktober i Herning, hvor tid blev drøftet
- Den 4. november i Holstebro, hvor pris og miljø blev drøftet.

Det er aftalt, at ungepanelet fremlægger deres drøftelser og anbefalinger for den politiske følgegruppe den 14. december i Viborg.

I KTMV er der udpeget en minigruppe, hvis formål var at gennemføre møderne med ungepanelet. Minigruppen bestod af personer fra Regionen, Holstebro, Herning og Ikast-Brande kommuner samt Midttrafik.

For at give de unge en god oplevelse og lyst til at drøfte temaerne, har den nedsatte minigruppe bl.a. sparret med Dan Damgaard Rasmussen, Team Building & Coaching, der gav gode tips til at afholde møder med unge.



Opsamling i plenum i Holstebro

3 **Anbefalingerne**

De unge er på de tre møder blevet præsenteret for forskellige dilemmaer og input, som oplæg eller anledning til drøftelser om de enkelte emner.

Herunder er mødeafholdelsen, resultaterne, de unges anbefalinger og tiltag til anbefalingerne for de fire temaer gennemgået.

3.1 Tema: Komfort

Til dette første møde med ungepanelet var Thomas Skov indbudt til at inspirere og styre mødet.

Thomas Skov fortalte om sine busoplevelser og fik skabt et let, trygt og frit miljø, hvori de unge kunne udtrykke deres holdninger og forslag.

Herefter blev de unge orienteret om ungeundersøgelsen, de overordnede resultater, og hvad vi ønskede, at de unge skulle bidrage med.

Til mødet blev der stillet en turistbus frem til inspiration.

Omkring komfort blev de unge stillet overfor en række dilemmaer, fx hvis bredden på sæder skal øges vil midtergangen blive smallere, eller hvis afstanden mellem sæderne skal øges, bliver der plads til færre sæder i bussen.

3.1.1 Resultater fra mødet

Efter et arbejde i to grupper, blev deres drøftelser præsenteret i plenum, hvor de unge skulle prioritere deres forslag. Resultatet af mødet blev, at de unge prioriterede komforttiltag således:

1. Indeklima i bussen, herunder lys og aircondition
2. Plads til tasker, forslag om knager til tasker
3. Borde
4. Overfyldte busser
5. Indretning og design, særligt usbstik og strøm
6. Sædebredde
7. Benplads

De to sidste punkter blev ikke prioriteret særligt højt.

ad 1: Indeklima

Omkring indeklima var der stor fokus på lugt i bussen. Særligt lugt fra brugt snus var generende, og derfor ønskes affaldssystemer flere steder i bussen og gerne med låg, således lugten kan holdes i affaldsbeholderen. Udluftning af bussen, når den holder stille, var ønskeligt, og flere påpegede det uhenigtsmæssige i, at chaufførerne står udenfor bussen og ryger med døren åben, hvorved røgen siver ind i bussen.

Omkring lys var ønsket, at der er individuelt lys, således bussens hovedlys kan slukkes (= man kan sove), og de der ønsker at læse, kan få lys.

Ad 2: Plads til tasker

De unge savner plads til deres tasker, som de i dag må have foran ved fødderne eller på sædet ved siden af. Derfor ønsker de hattehylder, der er store nok til at kunne rumme en taske og en gymnastiktaske.

Ad 3: Borde

De unge ønsker borde i lighed med de borde, der findes i X-Busser. De giver dels god mulighed for at lave lektier, sidde med sin PC/iPad eller hygge-snakke flere sammen. Alternativt at der bliver opsat individuelle borde ved hvert sæde, på ryglænet af sædet foran.

Ad 4: Overfyldte busser

Problemet med overfyldte busser er særligt mellem stationen og uddannelsesinstitutionen. Det er acceptabelt at skulle stå op i op til 10 minutter. Særligt er tasker et problem ved overfyldte busser.

Det blev foreslået, at der gennemføres forsøg med ekstra ture for at fordele passagerne i flere busser og at reklamere mere for MT Live, der i dag viser hvor fyldte busserne er.

Ad 5: Indretning og design

Indretning og design sker på de voksnes præmisser, og der ønskes lidt variation i indretningen. Fx er det en god oplevelse, når der står "Glædelig jul" i "panden" på bussen i stedet for rutenummer og destination.

De unge værdsatte, at der er usbstik og wi-fi i busserne.

Ad 6 og 7 Sædebredde og benplads

Disse emner var ikke særligt interessante for de unge.

De fandt, at det var svært at få disse ændret, uden at det ville have for store konsekvenser for noget andet (og vigtigere) i bussen. De unge nævnte dog, at der var en god ryghøjde på sæderne i turistbussen (modsat fx by-busserne).

Herudover nævnte de unge at:

- I bussen er det vigtigt at kunne have tid til sig selv og til sin bærbare.
- Man skal kunne udnytte tiden, fx godt hvis man kan lave lektier, eller bare sove og være frisk når man kommer frem.
- Hvis der var dobbeltdækkerbusser, ville det bare være fedest at sidde øverst.
- De unge bruger mest Instagram, hvis vi skal kommunikere/annoncere til dem.
- Alle skolebøger er ikke online, og derfor er taskerne store og tunge. Derfor er gang og plads i bussen vigtig.

Overordnet set kan mere komfort ikke alene give flere kunder i bussen, dertil er friheden med egen bil for stor.

3.1.2 Handlinger efter mødet

Siden mødet har Regionens afsat ekstra midler til ændring og forsøg med komfort i de 37 busser, der skal indsættes i området i løbet af efteråret 2022. Derfor er der

gennemført forhandlinger med det busselskab, der skal indsætte de nye busser. Her er der set på mulighederne for at tilbyde disse komforttiltag:

- der indsættes USBstik og wi-fi i alle busserne
- alle busser udstyres med AC
- Flere busser udstyres med hattehylder
- Her af nogle også med læselys

3.2 Tema: Tid

Omkring tid har alle unge en holdning, og det er let at ønske flere afgange eller at bussen skal køre hurtigere. Det er nogle af de emner, de unge har fremsat. Derfor startede mødet med en introduktion i de begrænsninger, der er i at tilrettelægge buskørsel. De unge blev udfordret med to praktiske opgaver; dels at planlægge morgenkørsel mellem stationen og uddannelsesinstitutionerne i Herning, og dels at planlægge strækningen mellem Spjald og Holstebro. De fik tildelt et kort over området og en mængde snor, der målfast svarede til den kørsel, der er til rådighed. I Herning var opgaven at planlægge buskørslen, når 500 elever hver morgen skal transporteres, og for strækningen mellem Spjald og Holstebro var spørgsmålet, om alle mindre byer langs hovedvejen skal betjenes eller passagerer derfra skal bevæge sig ud til hovedvejen. Dilemmaet er, at jo færre mindre byer, der betjenes, jo flere ture kan der tilbydes.



De unge øver praksis med køreplanlægning

3.2.1 Resultater fra mødet

I ungeundersøgelsen fremkom der fire temaer under tid:

1. Køretid i bussen
2. Ventetiden mellem tider i køreplanen og ringetider
3. Skiftetid
4. Forsinkelser

Alle fire emner blev vendt på mødet i plenum, således de forskellige synspunkter blev delt for alle.

Ad 1: Køretid

Køretiden er vigtig, men det er også vigtigt at køre omkring de mindre byer og samle unge op. Dog fandt de unge, at de kan acceptere, at de skal gå op til 1½ - 2 km ud til en hovedvej med bus, så bussen ikke skal omkring den

mindre by. Inde i byen kan man måske gå længere til busstoppestedet, og lidt længere hvis man er flere, der går sammen. Det er vigtigt, at hvis en mindre by henvises til en hovedvej, så skal stoppestedet have gode ventefaciliteter, herunder som minimum et læskur.

Der er fordele ved at køre med bus og have et ungdomskort, og disse fordele kan opveje nogle af ulemperne ved at køretiden er længere i bus end i bil.

Ad 2: Ventetid

Det optimale er, at bussen ankommer til ringetid, men det er individuelt for hver uddannelsesinstitution, da der er forskel på, hvor lang tid der skal bruges på at komme fra busstop til det fjerneste undervisningslokale. Men 5-10 minutter før ringetid er den optimale ankomsttid for bussen.

Om morgenen skal ventetiden være på skolen og ikke på stationen. At vente på stationen i forhold til skolen er ikke godt. Holstebro Station blev fremhævet som en god station, selvom man ikke kan lave lektier der.

De unge vil gerne kunne bruge ventetiden – det behøver ikke at være med lektier, det kan også være fysisk aktivitet eller socialt samvær. Ventetiden bliver træls, hvis de unge ikke kan foretage sig noget eller har et (godt) sted at opholde sig imens.

Ventetid om eftermiddagen kan gøres lettere hvis fx:

- Der er borde og stole nok, som man kan lave lektier ved.
- Kantine er åben eller der er en automat. Flere steder lukker kantine kl. 13.
- Idrætshallen er åben, og de unge må bruge faciliteterne.
- At biblioteket er åbent, måske med adgang til spil.

Alt mellem 10 og 20 minutter er at opfatte som spildtid. I dette tidsrum kan man ikke lave noget produktivt. De unge vil hellere vente længere så tiden bedre kan bruges.

Ad 3: Skiftetid

De vigtigste for de unge er, at der om morgenen er busser på stationen, der kører til uddannelsesinstitutionerne lige efter bus/tog ankommer.

Ad 4: Forsinkelser

Faste forsinkelser har de unge svært ved at acceptere, selvom de kan indrette sig derefter.

Det er ok at bussen er 2-3 minutter forsinket, men 5-10 minutter kan også være acceptabelt, hvis der fx er meget trafik.

De unge bruger Rejseplanen og MT Live rigtig meget, og derfor er information om forsinkelser helt ok.

De unge påpegede, at nogle undervisere giver de unge fravær for hele timen, hvis bussen er forsinket, og de kommer for sent ind til timen, og andre

undervisere accepterer begrundelsen og registrerer ikke fravær. Konsekvensen ved en busforsinkelse er derfor svær at vurdere for de unge og gør dem usikre.

Udover de fire temaer bragte de unge andre forhold ind i diskussionerne:

Antal ture:

For de unge er antallet af ture på en busrute vigtig, og på de ruter, hvor der er få ture, er det vigtigt at afgangstiderne passer til behovet. De unge prioriterede afgang på en rute med fem ture om dagen fordelt således:

To ture ind til skolen om morgenen (den 2. morgenkørsel gør det muligt at komme i skole, selv hvis man misser den første)

En hjemkørsel ca. kl. 14:30

En hjemkørsel ca. kl. 16:30 og

En hjemkørsel ca. kl. 21:00 (den sene afgang gør det muligt at have fritidsaktiviteter og job i studiebyen)

Samkørsels app:

De unge fremhævede appen Commute, fordi den i dag promoveres til skolerne, og i appen ved man, at man kommer op at køre med en medstuderende. Det kan være utrygt at køre med en fremmed.

I fx Ørnhøj, hvor alle kender alle, vil det være en super idé at kunne supplere busture med private ture. Samkørsel er lidt mere utrygt i større byer, hvor ikke alle kender alle. Her vil rating af chauffører være en god ting ift. tryghed.

Der er i projektet "Kollektiv Trafikplan Midt- Vest som ungepanelet er en del af, gennemført et særskilt projekt omkring samkørselsapp.

3.2.2 Handlinger efter mødet

Der er i perioden 15 – 30 september gennemført en mini køreplanhøring, specielt rettet mod de 19 ungdomsuddannelser. Her er de unge bedt om at kommentere de nuværende køreplaner. Der kom godt 100 høringssvar. Disse høringssvar vil nu indgå i den almindelige køreplanlægning for køreplaner, der træder i kraft sommeren 2022 og vil desuden blive drøftet på møderne med ungdomsuddannelserne, se næste afsnit.

I perioden omkring 1. december 2021 er der planlagt møder med uddannelsesinstitutionerne i Skive, Viborg, Holstebro og Herning. På disse møder deltager repræsentanter fra den aktuelle kommune, Regionen og Midttrafik. Dagsordenen på møderne er primært at drøfte forholdet mellem mødetider og bustider og at søge en bedre koordination, men andre forhold fra ungepanelet, som



fravær ved busforsinkelser, mulighed for aktiviteter ved ventetider og information om kollektiv trafik, indgår også i dagsordenen.

På mødet i ungepanelet fastsatte de unge, hvornår bussen skal have afgang, såfremt der fx er fem daglige ture på en rute. Samme øvelse er gennemført på Holstebro Trafikterminal og kan således underbygge ungepanelets forslag. Resultaterne herfra indgår i den kommende køreplanlægning.

3.3 Tema: Pris

I ungeundersøgelsen var der stor fokus på Ungdomskortet, herunder pris, bestilling og indhold.

På mødet i ungepanelet deltog tre unge, hvor én går til/fra uddannelse, én kører med bus og én der kører i egen bil.

De unge blev bedt om at drøfte prisen på Ungdomskortet og efterfølgende komme med forslag til, hvorledes Ungdomskortet man gøres mere attraktiv.

3.3.1 Resultaterne fra mødet

I ungeundersøgelsen fremkom tre temaer under pris:

1. Pris
2. Bestilling
3. Indhold

Emnerne pris og indhold blev drøftet i plenum, hvor temaet bestilling ikke blev drøftet, da der er sket store ændringer i bestillingen siden undersøgelsen. Bemærkninger fra mødet omkring bestilling er medtaget under de to øvrige emner.

Ad Pris:

Helt generelt regner de unge hver måned på, hvorvidt det kan betale sig at købe et ungdomskort. Hvor ofte skal jeg bruge det, og er der alternativer. Det virker som et meget stort tab for de unge, hvis de, når måneden er omme, ser at det kunne have været billigere, ved fx at bruge Rejsekort. Derfor er det vigtigt, at fleksibiliteten i Ungdomskortet bliver så stor som muligt. Her fandt de unge at capping (at der er en maksimal betaling på et rejsekort) ville være et godt tiltag – så vil de unge altid være sikre på at få den billigste rejse.

De unge mente, at generelt betaler forældre for kørslen, når de unge bor hjemme eller er under 18 år. Hvis den unge bor hjemme og selv skal betale for et ungdomskort anvendes ½-delen af SU-beløbet til et ungdomskort. De unge estimerede, at for unge over 18 år, så betaler ¼ selv, 1/3 får betalt af forældre og resten får tilskud eller betalt bil af forældre. Derfor er det interessant for unge i Skals, (15 km. fra Viborg) at køre med andre unge i bil til Viborg, da taksten er 4 kr. pr. tur.

De unge foreslog, at der indføres en ung-rabat. Der er et stort spring i prisen, når man bliver 16 år, hvor billetprisen springer fra ½ pris til fuld pris. Derfor kunne en mellempris fx fra 16 – 21 år være attraktiv og få flere unge i busserne.

De unge bruger omkring 800 kr. på transport om måneden. Udover Ungdomskortet bruger de unge også penge på at køre med andre og Flextur/Plustur. En del af de ekstra 400 kr. bruges på kørsel aften og i weekend, hvor det kollektive trafiktilbud ikke er særlig stort i området og for ture udenfor takstzonen. Når der drøftes økonomi med de unge, er et opmærksomhedspunkt at Ungdomskortet ikke dækker hele deres behov, og derfor har de unge flere udgifter til transport.

Ungdomskortet giver gratis kørsel i takstområdet og ½ pris udenfor. De unge foreslog, at Ungdomskortet giver gratis kørsel i hele Danmark, da der altid vil være unge, der bor i randområdet af en takstzone, fx ligger gymnasiet i Bjerringbro meget tæt ved en takstzonegrænse.

Ad indhold:

De unge blev spurgt til holdning og ideér til et ekstra indhold i Ungdomskortet. Der blev foreslået flere tiltag, fx gratis kaffe på ungdomsuddannelsen.

De unge foreslog at Flextur og Plustur kunne indgå i Ungdomskortet, måske aften og weekend, måske mod en mindre merbetaling. Dermed kan Ungdomskortet dække en større del af de unges samlede transportomkostninger og give et mere tilgængeligt tilbud.

De unge foreslog også, at der ikke skal være takstzoner i Ungdomskortet. Dermed bliver det dels billigere at rejse udenfor takstzonen og dels forsvinder udfordringerne med at informere og forstå takstzoner.

Et andet tiltag, også omkring pris, er muligheden for at kunne tage en ekstra person med på Ungdomskortet – ikke nødvendigvis gratis men fx til ½ pris.

Samlet prioritering

Ved mødets afslutning prioriterede de unge de forskellige forslag, der var fremkommet under mødet. De unge prioriterede således:

1. Capping
2. Flextur og Plustur som en del af Ungdomskortet, måske aften og weekend, evt. mod en merbetaling
3. Tilbud om, at Ungdomskortet er landsdækkende, til en pris på 800,- kr. pr. måned
4. Gratis kaffe eller andet på uddannelsesinstitutionen
5. Mulighed for at tage en passager mere med til ½-pris, ikke nødvendigvis gratis

Andre forslag; gratis el-løbehjul, rabat på caféer og indlemning i Studiekort var ikke interessante. Det vil være umuligt at konkurrere med Studiekortet og dermed "bare" et ekstra unødigt informationsområde.

Andet:

Information:

Det blev foreslået at informere om de fordele, der også er ved at have et

ungdomskort. At det også giver mulighed for at køre rundt i bybussen, hvis man lige skal ned i byen og tage bussen hjem, hvis man har fået en genstand.

En af deltagerne mente ikke, at hun kunne få et ungdomskort, da hun er under 18 år, hvilket er forkert. Alle der modtager SU eller går på en godkendt ungdomsuddannelse kan købe et ungdomskort.

De unge efterspurgte mere information om Ungdomskortet.

Først med fortællingen om den kampagne Midttrafik kører nu, erindrede de unge at have set kampagnen.

3.3.2 Handlinger efter mødet

Mødet er netop afholdt, og der er ikke foretaget konkrete tiltag eller handlinger ud fra drøftelserne på mødet.

Ungdomskortet er nationalt og ændringer skal derfor aftales med de øvrige trafik-selskaber og Staten. Der pågår netop nu et arbejde for at ændre Ungdomskortet på flere områder, fx takst og bestilling. Resultaterne fra mødet er givet videre til de repræsentanter fra Midttrafik, der deltager i arbejdet med Ungdomskortet. Umiddelbart svarer de unges input til resultater fra lignende undersøgelser foretaget i Mo-via.

Forslag om gratis kaffe eller andre tiltag på uddannelsesinstitutionerne medtages på de planlagte møder med ungdomsinstitutionerne omkring december måned 2021.

På mødet deltog en kommunikationsmedarbejder fra Midttrafik, der fik en del input omkring information med retur til Midttrafik, til inspiration til fremtidige kampagner.

3.4 Tema: Miljø

Ungeundersøgelsen viste, at de unge er bevidste og interesserer sig for klimaet, men omkring transport er det behagelighed, der absolut vægter tungest. Derfor blev temaet arrangeret som en åben drøftelse af, hvilke muligheder den kollektive trafik har, og hvilke tiltag, der kan få de unge til at se den kollektive trafik som et mere miljørigtigt valg. På mødet blev de unge præsenteret for Midttrafiks Pendler-tjek. ([Midttrafik Pendlertjek](#))

3.4.1 Resultater fra mødet

Helt overordnet mente de unge ikke, at kampagner om miljø kan påvirke de unges valg af transportmiddel i området meget. Der var større muligheder i den østlige del af regionen og de større byer som måske Herning.

Dette har muligvis udspring i, hvad forældre lærer deres børn. De unge mente ikke, at forældre i området tænker meget klima ind i transport, mere at det skal være let (altså at give de unge en bil), og derfor påvirker forældrene også de unge til den samme holdning.

Hvis der skal laves en kampagne eller andet, skal den appellere til følelser, og der skal også tales til forældrene.

Det kan være fortællingen om, at det er en god og grøn investering i kroner og ører at indsætte elbusser. Grøn omstilling må ikke koste ekstra i Vestjylland – skal fremstå som en god økonomisk investering.

De unge foreslog at lave noget undervisningsmateriale til ungdomsuddannelserne, fx med udgangspunkt i FN's klimamål. Der tales ikke meget miljø på uddannelserne, da det ikke er et krav.

Omkring Pendlertjek savnede de unge en prissammenligning for Ungdomskortet og mente ikke, at miljødelen har stor indflydelse på valg af transportmiddel. Her vægter tid og pris mere.

På mødet blev de unge spurgt til, hvorledes markedsføring og kommunikation til unge kan ske bedst muligt. Her havde de unge en række input, hvoraf enkelte fremhæves her:

- Prøv ikke at være ungs smart og brug ikke ren faktabaseret information
- Brug YouTube – Instagram
- Lav film, der bliver kopieret til TikTok
- CO2-besparelse oversættes til fx bøffer – på Pendlertjek og vises i app'en
- skal være enten sødt eller sjovt – CBB-mobil, Oister, havenisser
- Begejstre fremfor at forarge.
- Grøn transport er måske lettere at kommunikere, end at man ikke skal spise kød, det er lettere at "overleve".
- Fortæl, at vi også kan i Vestjylland, ikke kun miljø i de større byer i øst
- Kør ikke kampagner i bussen, vi kører allerede med bussen
- Brug små korte beskeder, ikke lange, men gentagne beskeder

Helt konkret foreslog de unge, at Midttrafik kan give point, når man bruger Ungdomskortet, point der giver adgang til fx musik, små spil, sjove billeder fx en ko der skal prutte med teksten "godt du tager bussen, så kan jeg komme af med prutten - med god samvittighed"

3.4.2 Handlinger efter mødet

Efter mødet er Pendlertjek blevet ændret således, at Ungdomskortet fremgår som priseksempel for kollektiv trafik.

På mødet deltog en kommunikationsmedarbejder fra Midttrafik, der fik en del input omkring information med retur til Midttrafik, til inspiration til fremtidige kampagner.

3.5 Afslutning

Ungepanelet er oprettet for at drøfte emnerne fra ungeundersøgelsen og efter en præsentation af resultaterne for den politiske følgegruppe den 14. december 2021, nedlægges ungepanelet.

Kommunerne, Regionen og Midttrafik skal hermed takke de unge for deres aktive deltagelse i de fire møder.