

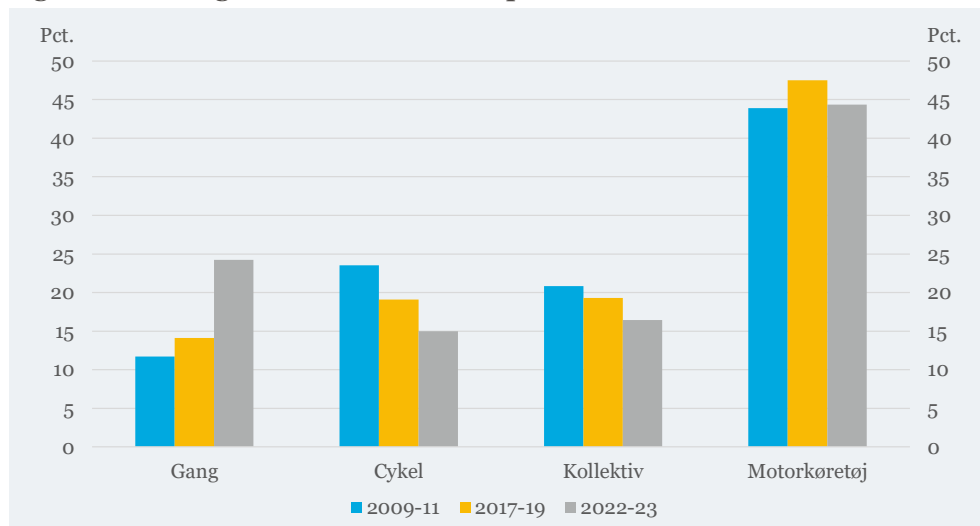
UNGES TRANSPORTVANER

Analyse af unges transportvaner

I denne analyse belyses udviklingen i de unges transportvaner fra 2009 og frem til i dag. Analysen fokuserer på de unges transportvaner inden for tre hovedtemaer: brugen af lette transportformer (cykel, gang og løbehjul), kollektiv transport og motoriseret transport¹.

Mens antallet af ture blandt de 16-24-årige har været stabilt i perioden, er der sket i skifte i brugen af transportformerne. Således er andelen af gangture fordoblet fra 12 pct. til 24 pct., *jf. figur 1*. Omvendt er andelen af ture på cykel og med kollektiv transport faldet med henholdsvis 8 og 5 procentpoint. Trods muligheden for tidligere kørekort er andelen af bilture uændret i perioden.

Figur 1. Udvikling i anvendelsen af transportformer over tid



Anm.: Figuren omfatter ikke erhvervstransport og ture, hvor turene er formålet i sig selv. "Motorkøretøj" består af ture, hvor personen er enten fører eller passager i bil, knallert, motorcykel mm.
Kilde: Egne beregninger på baggrund af data fra Transportvaneundersøgelsen.

Lette transportformer

Analysen indikerer, at unge ofte benytter gang og løbehjul som foretrukne transportformer, og at de i dag i højere grad end tidligere benytter sig af lette

¹ Motoriseret transport indeholder: Personbiler, knallert 45, varebiler, lastbiler og traktorer – både som fører og passager.



transportformer. Derudover ses tydelige indikationer på, at lette transportformer særligt benyttes i Region Hovedstaden og Region Nordjylland, og når turens formål er ”Andet”, såsom indkøb, lægebesøg, når turen er et formål i sig selv og lignende.

Kollektiv transport

Resultaterne i analysen tyder på, at unge i mindre grad end tidligere benytter sig af kollektiv transport, og den tendens er den samme for hele landet. Unge i alderen 16-17 år er dog mere tilbøjelige til at benytte kollektiv transport end unge i alderen 18-24 år. Unge bruger den kollektive transport mere til og fra uddannelse end ved andre formål.

Motoriseret transport

Motoriseret transport består i analysen af både ”Motorfører” og ”Passager”. De dækker over kørsel med og passagerkørsel i bil, på knallert, på motorcykel osv. Overordnet set transporterer unge sig nogenlunde lige så meget med motoriseret transport i 2022-2023 som i 2009-2011. Unge i alderen 18-24 år benytter sig væsentligt mere af motoriseret transport end unge i alderen 16-17 år, i særdeleshed som motorførere. Unge i Region Hovedstaden benytter i mindre grad motoriseret transport sammenlignet med unge i andre regioner. Når formålet med turen er at komme til og fra arbejdspladsen, er bilen den foretrukne transportform. Der ses en klar tendens til, at des flere biler der er til rådighed i husstanden, des mere benyttes motoriserede transportmidler af de unge. Det sker især på bekostning af de lette transportformer, *jf. figur 2*.

Analysen er opbygget som følger: I afsnit 1 afgrænses analysen. Afsnit 2 indeholder en oversigt over den eksisterende litteratur. Afsnit 3 beskriver udviklingen i unges transportvaner, når der tages højde for alder. Afsnit 4 beskriver unges transportvaner på tværs af regionerne. Afsnit 5 beskriver unges transportvaner, når der tages højde for hhv. turformål og antal biler i husstanden.

1. Afgrænsning

Analysen af unges transportvaner baseres primært på Transportvaneundersøgelsen (Transportvaneundersøgelsen, DTU, 2023). Udviklingen i unges transportvaner over tid tager udgangspunkt i perioderne 2009-2011, 2017-2019 og 2022-2023. Årene 2020 og 2021 udelades fra analysen grundet effekterne af covid-19.

Det understreges, at der i notatet ikke lægges op til kausalanalyser men alene en deskriptiv analyse af den nuværende tilstand og seneste udvikling.



2. Eksisterende analyser af unges transportvaner og andre relevante tendenser

Unge transportvaner er tidligere undersøgt, med forskellige tilgange. Denne analyse bidrager primært med en længere tidshorisont end tidligere.

Table 1: Oversigt over væsentlige indsigter fra den eksisterende litteratur

Kilde	Væsentlig indsigt(er)	Uddybende	Undersøgt periode, persongruppe og område
Dansk Industri, 2021	Unge pendler i højere grad med bil til deres ungdomsuddannelser, og fravælger i høj grad kollektiv transport. "Ungdomsuddannelserne får færre adresser"	I 2010 benyttede unge sig i 51 procent af tilfældene sig af kollektiv transport, hvilket i 2019 er faldet til 43 procent. Derimod er andelen som benytter sig af bil steget fra 16 til 24 procent. Sammenlægning af ungdomsuddannelserne gør at antallet af ungdomsuddannelser er faldende i perioden fra 2007-2018. Denne udvikling gør at afstanden fra den unges bopæl til uddannelsesinstitution, alt andet lige, er øget i perioden.	2010-2019 (primært). Personer under uddannelse. Nationalt og regionalt niveau.
Danmarks Statistik, 2023	Øget bilbestand blandt familierne.	Antallet af familier med én bil er steget med 9.2 procent siden 2013, og antallet af familier med to eller flere biler er steget med 31.3 procent siden 2013.	2013-2023. Familier. Nationalt og regionalt niveau.
Passagerpuls, 2022	"Kollektiv transport er blevet dyrere, og bilen er blevet billigere". Forældres brug af kollektiv transport har indflydelse på unges transportvaner	I perioden 2009-2020 er prisen for kollektiv transport steget med 20-25 procent. Prisene på personbiler er i samme periode faldet med 10 procent. Unge introduceres i mindre grad til kollektiv transport af deres forældre, da de ældre generationer benytter sig mindre af kollektiv transport end tidligere. At forældre introducerer, og særligt benytter, kollektiv transport har en betydning for den unges brug af kollektiv transport.	2022 (primært). Udviklinger fra 2008-2022. 18-29 årige. Nationalt og regionalt niveau.
Jysk Analyse, 2021	Den primære årsag til at respondenterne pendler til uddannelsesinstitutionerne er, at det er deres eneste mulighed.	I undersøgelsen svarer 83 procent af respondenterne "Det er min eneste mulighed" når de skal svare på, hvorfor de benytter bus/tog til og fra uddannelsesstedet. Ydermere indikerer resultaterne, at de unge finder det besværligt og ufleksibelt at benytte den kollektive transport.	2020-2021. Personer på en række uddannelsesinstitutioner. Regionalt i en række kommuner i Midt- og Vestjylland.
Midttrafik, 2019	Rabatordninger for unge er uigennemsigtige. "Busbesparelser i yderområderne rammer de unge hårdt".	De unge ønsker fleksibel adgang til transport- såvel som billettyper samt lette overgange. Det er ikke tilfældet for Ungdomskortet. De unge er sikret transport til og fra uddannelse, i almindelig mødetid. Uden busforbindelse kan det være svært at leve et ungdomsliv, uden at benytte en anden transportform.	2015-2019 Midtjylland

Resultaterne fra de eksisterende analyser viser generelt en stigning i unges brug af bil til og fra deres uddannelsessteder og belyser forhold mellem prisudvikling og brug af kollektiv transport, eksempelvis fremhæves udfordringer med rabatordninger og geografis betydning for unges valg af transportform.



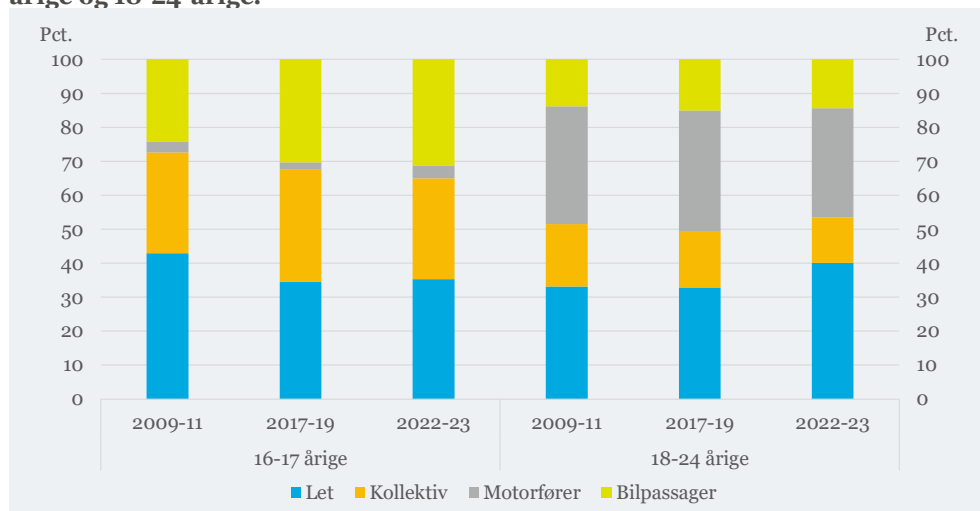
3. Transportvaner på tværs af alder

Analysen ser på unge mellem 16 og 24 år. Det er tydeligt, at der er stor forskel på transportvanerne for de 16-17-årige og de 18-24-årige, hvor den væsentligste forskel er de 18-24-åriges mulighed for selv at køre bil, *jf. figur 2*, hvor der skelnes mellem "Motorfører" og "Passager".

I perioden transporterer de 16-17-årige sig i stigende grad med bil, primært og i stigende grad som passagerer². Således stiger motorkøretøjsbaseret transport (Motorfører + Passager) fra 27 pct. til 35 pct. af 16-17-åriges ture, *jf. figur 2*. I denne aldersgruppe fastholdes kollektiv transport omkring 30 pct. over perioden, mens let transport falder fra omkring 43 pct. af turene i 2009-11 til 35 pct. i 2022-2023.

Den store forskel på de 16-17-årige og de 18-24-årige er andelen af ture som Motorfører, der for de 18-24-årige udgør ca. 1/3 af alle ture. Derudover ses en stigning i brugen af let transport blandt de 18-24-årige og et fald i brugen af kollektiv transport. Let transport stiger i perioden fra ca. 33 pct. til 40 pct. af de 18-24-åriges ture, men ture med kollektiv transport falder fra ca. 18 pct. til ca. 13 pct.

Figur 2. Udvikling i anvendelsen af transportformer over tid, fordelt på 16-17-årige og 18-24-årige.



Anm.: Figuren omfatter ikke erhvervstransport. "Let" består af gang, cykel, skateboard/rulleskøjter/løbehjul mm.
Kilde: Egne beregninger på baggrund af data fra Transportvaneundersøgelsen.

4. Transportvaner på tværs af regioner

De unges transportvaner varierer også en del på tværs af regioner, hvilket bl.a. skyldes de forskellige geografier og transporttilbud, der er i regionerne. De

² Fra 1. januar 2017 blev det muligt for 17-årige at tage kørekort og køre bil med en ledsager.



unge i Region Hovedstaden er dem, der oftest bruger kollektiv transport. Knap 25pct. af de unges ture i Region Hovedstaden blev i 2022-2023 foretaget med kollektiv transport, mens andelen i Region Nordjylland er nede omkring 10 pct., *jf. figur 3*.

Unge i Region Sjælland brugere oftere motorkøretøjsbaseret transport end unge i øvrige regioner, idet godt 60 pct. af turene foretages med motorkøretøjsbaseret transport (Motorfører + Passager). Det betyder også, at unge i Region Sjælland benytter sig mindst af let transport, der kun udgør ca. 20 pct. af de unges ture. Til sammenligning benytter unge i Region Hovedstaden og Region Nordjylland sig mest af let transport, hvor omkring 50 pct. af turene er foretaget med let transport. For Region Nordjylland kan stikprøvestørrelsen påvirke resultatet i en bynær retning. Ca. halvdelen af de adspurgte unge i Region Nordjylland i 2022-23 er bosat i Aalborg Kommune, hvilket ikke er repræsentativt for bosættelsesmønstrene for de unge i regionen. Dette kan potentielt være kilde til en overrepræsentation af brugen af let transport i regionen, selvom vægtningen af individer i transportvaneundersøgelsen bør modvirke dette.

Udviklingen fra 2009-2011 til 2022-2023 er beskrevet i *figur 4*. Figuren viser meget forskellige udviklinger på tværs af regionerne. Stigningen i andelen af ture med let transport er størst i Region Nordjylland med omkring 14 procentpoint, *jf. figur 4*. Denne stigning fordeler sig på brugen af gang såvel som cykel som primær transportform. Udviklingen skal ses i lyset af en generel udvikling, hvor brugen af cykel i perioden er faldende i de andre regioner, mens andelen af gangture er i vækst³.

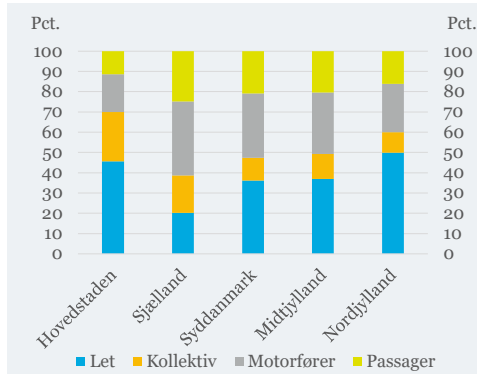
Den motorkøretøjsbaserede transport udvikler sig meget forskelligt i regionerne. I Region Nordjylland spejler stigningen i den lette trafik et fald i andelen af ture som Motorfører på ca. 10 procentpoint. Dertil kommer et mindre fald i andelen af ture som Passager i bil. Der ses også et fald i den motorkøretøjsbaserede transport i Region Syddanmark, mens der ses mindre stigninger i Region Midtjylland og Region Hovedstaden. I Midtjylland er det Passagerne, der driver væksten, mens det i Hovedstaden er Motorførerne. Den største stigning i andelen af ture med motorkøretøj ses i Region Sjælland med en samlet stigning på ca. 10 procentpoint.

For den kollektive transport ses en mere ensartet udvikling, idet andelen af ture falder for alle regionerne. Det største fald ses i Region Midtjylland, hvor andelen af ture med kollektiv transport er faldet med ca. 6 procentpoint fra ca. 18 pct. i 2009-2011 til ca. 12 pct. i 2022-2023.

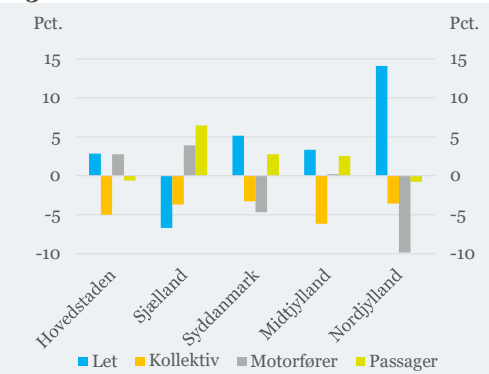
³ Egne beregninger, på baggrund af data fra Transportvaneundersøgelsen.



Figur 3. Anvendelse af transportformer i 2022-23 på tværs af regioner.



Figur 4. Udvikling i anvendelse på tværs af regioner fra 2009-11 til 2022-23.



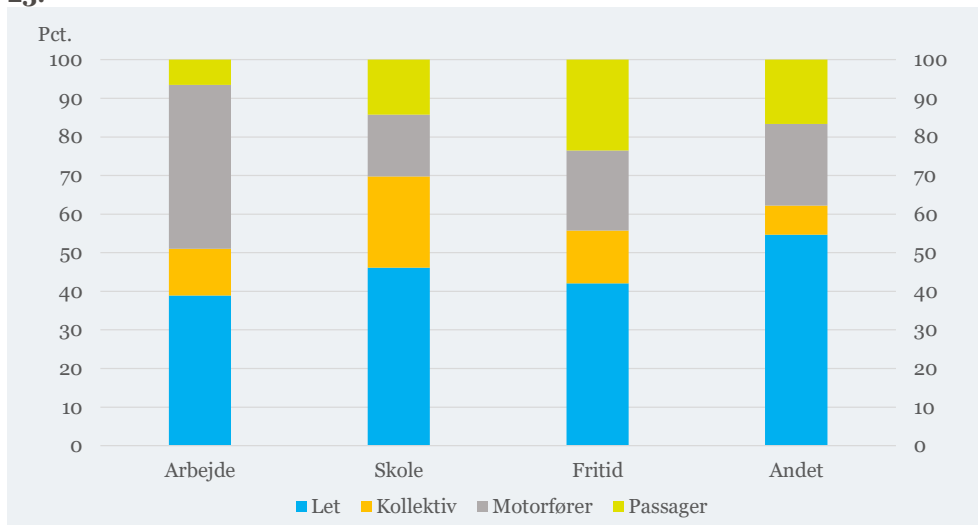
Anm.: Figuren omfatter ikke erhvervstransport. "Let" består af gang, cykel, skateboard/rulleskøjter/løbehjul mm.
Kilde: Egne beregninger på baggrund af data fra Transportvaneundersøgelsen.

5. Turens formål og biler i husstanden

Transportvaneundersøgelsen omfatter bl.a. oplysninger om formålet med turen og bilrådigheden i husstanden. Baseret på tal fra 2022-2023 viser figur 5, at den kollektive transport i høj grad bruges til og fra skole, hvor den udgør ca. 23 pct. af alle skoleture. Modsat er bilen den primære transportform for ture til og fra arbejde med ca. 49 pct. af alle arbejdsturene. Her er langt størstedelen af turene som Motorfører.

Skal de unge noget andet, eksempelvis handle ind, til lægen eller på biblioteket, er cykel og gang de mest benyttede transportformer.

Figur 5. Anvendelse af transportformer fordelt på formål med turen i 2022-23.



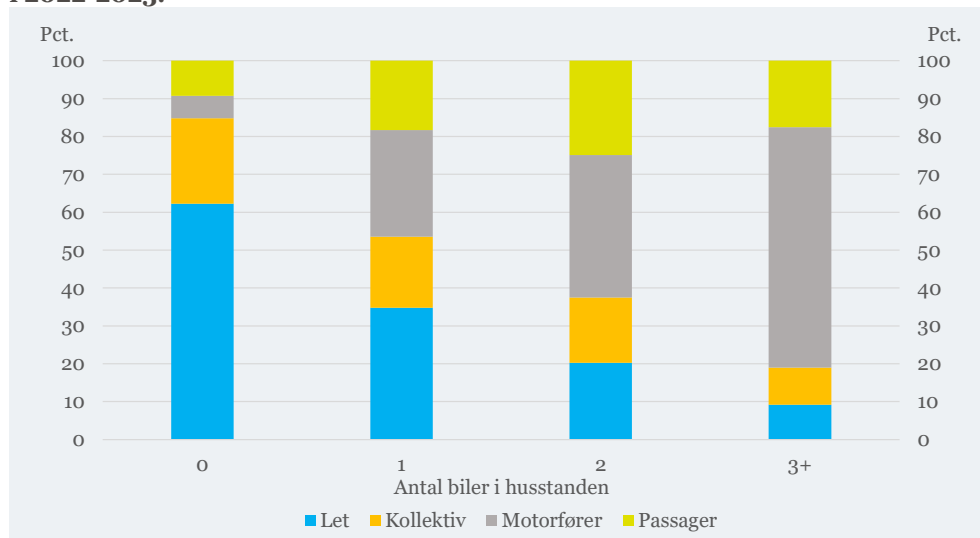


Anm.: Figuren omfatter ikke erhvervstransport. "Let" består af gang, cykel, skateboard/rulleskøjter/løbehjul mm. "Andet" består af ture, hvis formål er praktiske gøremål, som indkøb, lægebesøg o.lign., ukendt formål og ture, hvor turene er formålet i sig selv.

Kilde: Egne beregninger på baggrund af data fra Transportvaneundersøgelsen.

Bilrådigheden i husstanden har forventeligt stor betydning for anvendelsen af transportformer, *jf. figur 6*. Hvis der ikke er biler til rådighed i husstanden, gennemføres 62 pct. af turene som gang- eller cykelture, mens andelen kun er ca. 9 pct., hvis der er tre eller flere biler til rådighed i husstanden. Omvendt gennemføres 81 pct. af turene som Motorfører eller Passager, hvis der er tre eller flere biler til rådighed i husstanden. Bilejerskabet er således helt afgørende for de unges transportvaner. Det er dog væsentligt at holde for øje, at der sandsynligvis er en sammenhæng mellem bilejerskab og andre faktorer eksempelvis bystørrelse for bopæl, lokalisering af arbejde eller uddannelsesinstitution samt mulighed for kollektiv transport.

Figur 6. Anvendelse af transportformer fordelt på bilrådigheden i husstanden i 2022-2023.



Anm.: Figuren omfatter ikke erhvervstransport. "Let" består af gang, cykel, skateboard/rulleskøjter/løbehjul mm. Kilde: Egne beregninger på baggrund af data fra Transportvaneundersøgelsen.

Litteratur

DI. (2021). *Færre unge pendlere vælger kollektiv transport*. Dansk Industri.

DTU. (2023). *Transportvaneundersøgelsen*. Lyngby: Danmarks Tekniske Universitet.

DST. (2023) – [NYT: Mere end seks ud af ti familier råder over bil - Danmarks Statistik \(dst.dk\)](#). Danmarks Statistik, 2023.

FynBus. (2020). *Studerende fra bil til bus*.



Jysk Analyse. (2021). *Undersøgelse af unges valg af transport*. Gennemført for Midttrafik, Region Midtjylland og 8 Midt- og Vestjyske kommuner.

Midttrafik. (2019). *Hvorfor falder salget af ungdomskort?*

Passagerpuls. (2022). *Unge og kollektiv transport*. Forbrugerrådet Tænk.

Appendiks:

AP1: Fordeling af transporttyper i kategorierne "Let", "Motorkøretøj" og "Kollektiv".

Kategori	Transporttype	Andel i kategori
Let	Cykel	55,8 pct.
	Gang	43,9 pct.
	Løbehjul mm.	0,3 pct.
Motorkøretøj	Bil	93,3 pct.
	Knallert	2,9 pct.
	Vare/Lastbil	2,4 pct.
	Andet	1,3 pct.
	Traktor/andet	1,0 pct.
	Motorcykel	0,4 pct.
Kollektiv	Bus	49,7 pct.
	Tog	22,8 pct.
	S-tog	17,4 pct.
	Metro	5,5 pct.
	Taxa	3,4 pct.
	Flex-trafik & Letbane	1,1 pct.