

STUDERENDE

RESULTAT AF MARKEDSANALYSE

FRA BIL TIL BUS

FYNBUS 2019



FYNBUS

Indholdsfortegnelse

1. FORORD	3
2. RESUMÉ	4
3. KONKLUSIONER OG ANBEFALINGER	5
3.1 KONKLUSION	5
3.2 ANBEFALINGER	8
4. RESULTATER	10
4.1 VALG AF TRANSPORTMIDDEL	10
4.2 BRUG AF BILLETTER	11
4.3 BETYDNING AF KØREKORT TIL BIL	11
4.4 BETYDNING AF AFSTAND OG REJSETID TIL UDDANNELSESSTEDET	12
4.5 TIMING OG INFORMATIONSBEHOV	14
4.6 TILFREDSHED MED TRANSPORTMIDDEL	14
4.7 VURDERING AF TRAFIKINFORMATION	17
4.8 VILLIGHED TIL AT SKIFTE TRANSPORTMIDDEL	17
4.9 BETYDNING AF KLIMA	18
4.10 SAMMENLIGNING AF TRANSPORTMIDLER	19
5. OM UNDERSØGELSEN	21
5.1 METODEBESKRIVELSE	21
5.2 OM DELTAGERNE I UNDERSØGELSEN	21
5.3 MÅLGRUPPEN – MAKRODATA	22
6. OM RAPPORTEN	24
BILAG 1 SPØRGESKEMA MED SVARFORDELING	25
BILAG 2 ÅBNE SPØRGSMÅL	41

1. Forord

Prognosen siger, at antallet af biler fortsat vil være voksende i fremtiden, og der forudsiges en samlet vækst i den indenlandske personbiltrafik på 16 % og 61 % mere tid i trængsel i hele Danmark og 149 % mere tid i trængsel i centrum af de 4 største byer i perioden 2015-2030¹. Det fører til samfundsmæssige og miljømæssige konsekvenser, mere trafikerede veje og problemer med at finde parkeringspladser. Specielt de centrale dele af de større byer som Odense forventes over de næste 10-15 år at opleve væsentlige udfordringer. For at imødegå denne udvikling er det afgørende, at den kollektive trafik i specielt disse områder øger markedsandelen markant. I Odense vil implementering af letbanen understøtte denne udvikling, men busdriften spiller fortsat også en meget stor rolle i at opnå dette.

I projektet "Studerende fra bil til bus" er der primært fokus på uddannelsessøgende på gymnasiale- og erhvervsfaglige ungdomsuddannelser og sekundært fokus på studerende på videregående uddannelser, det vil sige gruppen af 16-19 årige og delvist gruppen af 20-24 årige. I projektet er den samlede målgruppe omtalt som studerende.

For studerende er det typisk et ønske at skifte fra den offentlige transport til selv at køre bil, så snart de får kørekort. De har ikke de økonomiske styrker til at købe, drifte og vedligeholde bilerne, derfor er det oftest forældrene, som helt eller delvist kommer til at betale for det. På trods af at de studerende typisk har en god og målrettet busbetjening til deres uddannelsessted, er deres adfærd og transportvaner en udfordring på landsplan og medfører blandt andet til øget kørsel i bil og trængselsproblemer på parkeringspladser ved uddannelsesstederne.

For at kunne påvirke og ændre de studerendes adfærd skal man først forstå, hvad og hvordan de tænker. Her opstår et behov for en markedsanalyse – en undersøgelse af de unges adfærd som vil afdække og forklare deres holdninger og transportvaner, og en undersøgelse af konkrete behov, der dermed kan sammenstilles med de konkrete tilbud. Det er afgørende at få afklaret om de studerendes transportadfærd kan påvirkes og hvordan man i givet fald kan påvirke deres adfærd.

Bæredygtighed og miljø er nogle af de argumenter, som ligger højt på den politiske dagsorden for tiden, og derfor vil bæredygtighed med fokus på miljø være en uadskillelig del af projektet. Projektet understøtter FN's verdensmål for klimaindsats, som indgår i udviklingsdagsordenen for bæredygtig udvikling frem mod 2030².

¹ Mobilitet for fremtiden, marts 2018

² [De Globale Mål](#), FN topmødet, september 2015

2. Resumé

FynBus har i efteråret 2018 gennemført fase 1 af projekt ”Studerende fra bil til bus”, hvor det unge kundesegments transportvaner og holdninger er undersøgt i en grundig markedsanalyse blandt især de gymnasiale studerende.

Der er foretaget en kortlægning af de uddannelsessøgendes transportadfærd dvs. fakta og argumenter som kan danne baggrund for politisk samfundsmæssig drøftelse af, hvordan adfærden kan ændres til at flytte mere af transport fra bil til bus.

De argumenter og budskaber, som kan bruges til bussernes fordel, er – økonomi, miljø, sundhed, fremkommelighed og tidsforbrug.

Af undersøgelsen fremgår det bl.a., at godt halvdelen af de studerende benytter bus til og fra uddannelse, mens næsten hver fjerde studerende kører alene i bil. I samme undersøgelse vurderer flertallet, at bussen har et overvejende dårligt image sammenlignet med eksempelvis bus og cykel. Fire ud af fem vurderer ligeledes, at bussen er en dyr transportform. Flertallet angiver, at de er meget bekymrede for klimaet, men over halvdelen mener ikke, at de skåner miljøet ved at benytte bus til og fra uddannelse.

Projektet har som hovedformål at skabe en politisk og samfundsmæssig debat om de studerendes transportadfærd, og hvad skal der til for at ændre adfærden og dermed flytte transportarbejde fra bil til bus?

Der skal derfor arbejdes med at informere de unge omkring blandt andet økonomien både i forhold til bil og bus. Derudover er det vigtigt at oplyse de unge, som er meget opmærksomme på miljøet, om hvilken effekt det har på miljøet, når så mange unge bruger bil til deres uddannelsessted. Det vurderes også at være væsentligt at inddrage de unges forældre i denne drøftelse, da det oftest er forældrene, der stiller bilen til rådighed og dækker udgifterne til bilen.

Undersøgelsens konklusioner har udmøntet sig i 9 konkrete anbefalinger som FynBus vil arbejde videre med i projektet.

3. Konklusioner og anbefalinger

3.1 Konklusion

Valg af transportmiddel

I gennemsnit viser undersøgelsen, at det primært anvendte transportmiddel til og fra uddannelse er fordelt med 26 % til gang eller cykler, 33 % til bussen og 37 % til bilen. 5 % anvender andre transporttyper som fx tog og teletaxa.

Trængselsudfordringer

FynBus vurderer, at et argument for at tage bussen, er de manglende parkeringspladser ved uddannelsesstederne. Over 63 % af de studerende mener, at der er dårlige muligheder for at parkere bilen ved deres uddannelsessted.

Miljøvenlighed

FynBus vurderer ud fra undersøgelsen, at et væsentligt argument er, at bussen er mere miljøvenlig end bilen. Flere unge er i dag meget opmærksomme på miljøvenlighed. Det at kunne spare CO₂ skal bruges som et argument, for at tage bussen fremfor bilen.

Dog mener over halvdelen af de studerende ikke, at de skåner miljøet ved at benytte bussen til og fra deres uddannelsessted. Der er derfor behov for en diskussion om adfærden og oplevelsen af at bussen er mere miljøvenlig.

Priser

Bussen er væsentligt billigere end bil, hvis man sammenligner med alle udgifter til bilen. Et ungdomskort koster 375 kroner for 30 dage, hvormed man får ubegrænset transport i hele FynBus' område og sparer penge på rejser udenfor Fyn.

81 % af de studerende vurderer, at bussen er en dyr transportform, og det viser sig, at en overvejende del af de studerende vælger at benytte bilen som transportform, når de skal transportere sig til deres uddannelsessted.

Af undersøgelsen fremgår det, at de studerende formentlig ikke tænker på omkostningerne til bilen som helhed, men kun på de marginale omkostninger til brændstoffet. Undersøgelsen viser ydermere, at det i 75 % af tilfældene er forældrene/andre, der helt eller delvist betaler udgifterne til bilen. Derfor er de studerendes perspektiv, at bilen er en billig transportform. Dette understreger vigtigheden i, at projektet også fokuserer på at inddrage forældrene.

Samtidigt er 57 % af de studerende villige til at skifte transportmiddel, hvis det er mere økonomisk. Dette bekræfter projektet i, at de unge skal oplyses om de reelle omkostninger ved bilen, og ungdomskortet skal promoveres.

Image

I forbindelse med bussens image, viser undersøgelsen af næsten tre fjerdedel mener, at bussen er upålidelig, mens over tre fjerdedel vurderer, at bilen er et pålideligt transportmiddel. Derudover mener 81 % af de studerende ikke, at bussen er mere fleksibel end andre transportmidler. Samtidig mener 78 %, at bilen er et fleksibelt transportmiddel. 73 % mener, at bussen ikke er et hurtigt transportmiddel til deres uddannelsessted, mens 81 % af de studerende vurderer, at bilen er et hurtigt transportmiddel til deres uddannelsessted.

Til trods for, at undersøgelser viser, at 76 % af de studerende har maksimalt op til 1 km til et busstoppested, så mener 60 % af de studerende, at bussen ikke er et let tilgængeligt transportmiddel. Derudover kan 61 % af de studerende ikke lide at tage bussen.

Derfor mener FynBus, at der skal diskuteres, hvordan de unge opfatter busproduktet og ikke hvorvidt selve busbetjeningen er god nok.

Information om transporten

Det er ydermere nemt at finde informationer omkring bussen og køretider. Undersøgelser viser, at 94 % af de unge kender til Rejseplanen. 55 % af de studerende mener det er nemt at finde informationer om busforbindelser.

Det er derfor vigtigt, at projektet fokuserer på, at oplyse de studerende om Rejseplanens muligheder, såsom notifikationer om forsinkelser, live-map med tracking funktion samt mulighed for at tilføje cyklen som et transportmiddel til/fra stoppestedet med mere.

Udnyttelse af rejsetid

De studerende kan bruge tiden fornuftigt i bussen. Bussen giver større frihed end bilen, især på lange strækninger. Næsten 77 % af de studerende mener, at man kan bruge tid på andre ting, når man tager bussen. Samtidig mener over 70 %, at man ikke kan bruge tiden på andre ting, når man kører bil.

Det viser sig også, at jo større afstand man har til sit uddannelsessted, jo mere villig er man til at slippe kontrollen og lade andre føre transportmidlet. Her er det derfor muligt for FynBus at komme med en løsning. Det viser sig dog også, at jo større afstand man har til sit uddannelsessted, jo mere utilfreds er man med transportmidlet. FynBus vurderer på baggrund af dette, at det er underordnet om man sidder i en bus eller en

bil, da man gradvist bliver mere utilfreds, som afstanden øges. Her kan fokus derfor være på den målgruppe som har lang afstand til uddannelsesstedet.

Dette kræver, at de unge er villige til, at tage bussen fremfor bilen og dermed gå på kompromis med, at bussen eksempelvis ikke er ligeså hurtig som bilen, men til gengæld byder på andre fordele. En af disse fordele er eksempelvis, at bussen byder på større frihed for den enkelte. Den studerende har derfor mulighed for at benytte tiden i bussen til eksempelvis at læse lektier.

Busdækning

Over 45 % har 400 m til et busstoppested, 22 % har 401-700 m et busstoppested. I alt 68 % har god adgang til bussen. 76 % har maksimalt op til 1 km til et busstoppested, hvilket normalt opfattes som god busdækning.

Fastholdelse efter endt uddannelse

FynBus mister de studerende som kunder, når de er færdige med uddannelsen. Dette viser resultater fra FynBus' Kundeundersøgelsen i 2018³, idet næsten 70 % af de studerende, der er stoppet med at bruge Ungdomskort, rejser mindre med bussen. Dette underbygger vigtigheden af at arbejde med denne målgruppe, når målgruppen fortsat skal mene, at det er nemt at tage bussen.

Kundepotentiale

Med i alt ca. 25.000 studerende alene på ungdomsuddannelserne, jf. afsnit 5.3, er der i forhold til de 24 % der kører bilen alene, et teoretisk potentiale på op til 6.000 nye kunder, hertil kommer så også dem, der kører i bil sammen med andre og dem, der bliver kørt i bil. Derudover er der et ikke nærmere defineret potentiale blandt de ca. 35.000 studerende på videregående uddannelser.

³ FynBus gennemførte i efteråret 2018 en kundeundersøgelse med i alt 4.545 besvarelser

3.2 anbefalinger

Der skal arbejdes med de studerendes opfattelse af busproduktet, som er hovedbarrieren. Det skal gøres gennem diskussion om unges adfærd blandt studerende, forældrene og på det politiske niveau. Det skal være den accepterede norm at tage bussen frem for bilen.

På baggrund af resultaterne og konklusionerne, er udarbejdet 9 anbefalinger som FynBus bør arbejde videre med.

Anbefaling 1 – Forbedring af bussens image

Der skal arbejdes med bussens generelle image i forhold til de unge. Der skal diskuteres hvordan de unge opfatter produktet, både i forhold til miljøvenlighed og økonomi.

Anbefaling 2 – Samarbejde med uddannelsesinstitutioner

Udvikling af FynBus' tilbud til uddannelsessteder om undervisningsmaterialer og deltagelse i undervisningen. FynBus kan med fordel gå i tæt samarbejde med uddannelsesstederne og bidrage med undervisningsmateriale, deltagelse i temauger, paneldebatter, innovationsprojekter mv, der kan være med til understøtte projektets hovedformål.

Anbefaling 3 – Fokus på miljøfordele

Fokus på bussens miljøfordele i forhold til bilen gennem kampagner og brug af værktøjer som fx pendlertjek og undervisningscases.

Anbefaling 4 – Nudging strategier og eksperimenter

Afprøvning af nudging strategier og gennemførelse af eksperimenter i tæt samarbejde med uddannelsesstederne og de studerende.

Anbefaling 5 – Understøtte begrænsning af parkeringspladser

Understøtte de uddannelsessteder, der som HF/VUC i Odense ønsker at fjerne eller begrænse parkeringspladser for de studerende. Her kan FynBus understøtte med information og kampagner samt eventuelt tilpassede tilbud i forhold til brug af kollektiv trafik.

Anbefaling 6 – Målrettet markedsføring omkring studiestart

Markedsføring den kollektive trafik til studerende og forældre når de vælger uddannelse, lige før uddannelsesstart og i starten af uddannelsesåret. Brugen af

FynBus' kundeambassadører og de sociale medier er gode, målrettede indsatser til det.

Anbefaling 7 – Markedsføring af ungdomskort

Et væsentligt fokuspunkt er at gøre det unge kundesegment opmærksom på, at bussen er væsentligt billigere, hvis man sammenligner med alle udgifter til bilen. Derfor bør blandt andet ungdomskortet markedsføres yderligere, og de reelle omkostninger ved bilen synliggøres bedre.

Anbefaling 8 – Markedsføring af rejseplanens funktioner

Derudover er det relevant at fokusere på, at de studerende skal oplyses om Rejseplanens muligheder, herunder notifikationer om forsinkelser, live-map med tracking funktion samt mulighed for at tilføje cyklen som et transportmiddel til/fra stoppestedet med mere. Derfor bør rejseplanens relevante funktioner løbende markedsføres.

Anbefaling 9 – Loyalitetsprogram mv.

Supplerende markedsanalyser med fokus på indsatser, der fastholder de unge i bussen efter endt uddannelse, herunder om udvikling af et loyalitetsprogram er en løsning til det.

4. Resultater

4.1 Valg af transportmiddel

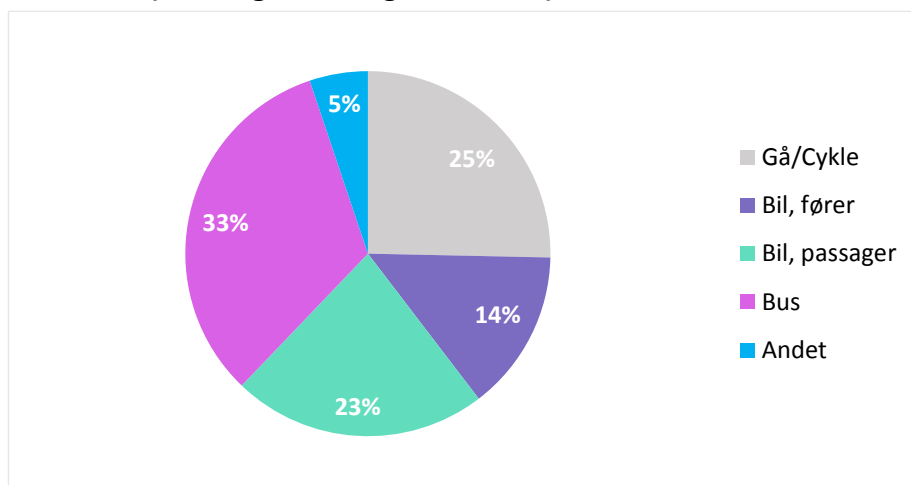
Hvordan den studerende kommer til og fra uddannelsesstedet er naturligvis meget relevant for projektet. Det viser sig, at 54 % af de adspurgte benytter bussen, som transportform til deres uddannelsessted. Dog viser det sig også, at 24 % kører alene i bil, 17 % kører i bil sammen med andre, samt at 20 % bliver kørt i bil til deres uddannelsessted. Dette er væsentligt, da det er hos de tre kategorier, at projektet skal skabe en adfærdsændring. 13 % har angivet de går eller løber i skole, mens 29 % angiver cykel som transportmiddel.

Ud af de studerende, som benytter bilen som transportmiddel til deres uddannelsessted, viser undersøgelsen, at det i 75 % af tilfældene er forældrene/andre, der helt eller delvist betaler udgifterne til bilen. Dette bekræfter projektet i, at forældrene ligeledes skal inddrages i projektet.

Det var muligt at angive flere transportmidler, og da tallene summer op til over 100 %, er det udtryk for at de studerende bruger flere transportmidler, fordi de kombinerer forskellige transportmidler på vej til og fra uddannelsesstedet og/eller afhængig af vej, samt formentlig ad hoc muligheden for alternative transportmidler.

Ved at skalere de ovennævnte procentsatser tilsammen til 100 % (se figur 1), vurderes det i gennemsnit, at 37 % af turene udføres med bil, og at det især er blandt disse at der er fokus på at skabe adfærdsændring.

Figur 1 Fordeling af afvendelse af forskellige transportmidler til og fra uddannelsesstedet, skaleret til 100 %. // Hvordan kommer du primært til og fra dit uddannelsessted? (Du må gerne vælge flere svar)



Med i alt ca. 25.000 studerende alene på ungdomsuddannelserne, jf. afsnit 5.3, er der i forhold til de 24 % der kører bilen alene, et teoretisk potentiale på op til 6.000 nye kunder, hertil kommer så også dem, der kører i bil sammen med andre og dem, der bliver kørt i bil. Derudover er der et ikke nærmere defineret potentiale blandt de ca. 35.000 studerende på videregående uddannelser.

De studerende på videregående uddannelser flytter typisk hjemmefra i forbindelse med start på uddannelsen og typisk i nærheden af studiestedet. De har derved ikke samme adgang til bil eller kørejlighed som studerende på ungdomsuddannelser. Derfor vurderes potentialet for at flytte disse studerende fra bil til bus lavere end hos undersøgelsesgruppen.

4.2 Brug af billettyper

I forbindelse med de studerendes brug af bussen som transportmiddel, er det interessant at se på, hvilken billettype de benytter. Dette skyldes, at projektet ønsker viden om, hvorvidt de studerende kender til ungdomskortet som en billig løsning. Det viser sig, at 49 % af de adspurgte benytter sig af ungdomskortet, men at sammenlagt 45 % gør brug af andre typer rejsekort. Her ønsker projektet at informere de studerende om ungdomskortet, da denne billettype er den billigste løsning for de studerende.

Undersøgelsen ser også på de studerendes økonomi i forbindelse med transport til og fra uddannelsesstedet. Dette viser, at 47 % af de studerende er villige til at bruge op til 399 kr. på transport, hvilket potentielt vil dække et ungdomskort.

Hvorvidt de studerende lader sig påvirke af andre i forbindelse med deres valg af transportmiddel tydeliggøres også i undersøgelsen. Det viser sig, at det hovedsageligt er de studerendes forældre, der har en indflydelse på de studerendes transportvalg. Dette understreger vigtigheden i, at projektet også fokuserer på at inddrage forældrene.

4.3 Betydning af kørekort til bil

Det er også interessant at spørge målgruppen, hvorvidt de har kørekort. Dette siger noget om, hvor mange der potentielt kan benytte bilen, og hvor mange der derfor skal skabes en adfærdsændring hos.

Undersøgelsen viser, at 59 % af studerende har kørekort. Af undersøgelsen fremgår det også, at 60 % af de studerende, som ikke har kørekort, har planer om at tage kørekort mens de er under uddannelse. Dette er et fokuspunkt for projektet, da disse studerende sandsynligvis vil stoppe med at benytte bussen som primært transportmiddel, når de har fået kørekort og hvis de har adgang til en bil.

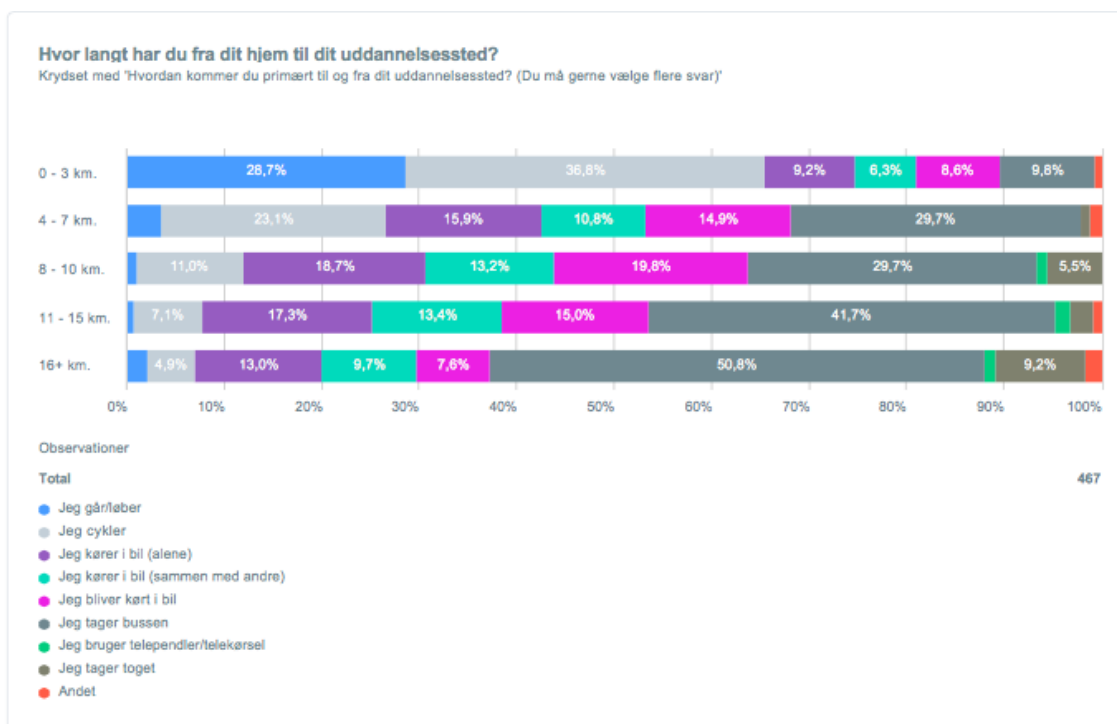
4.4 Betydning af afstand og rejsetid til uddannelsesstedet

Hvorvidt de studerende vurderer, at bussen er et attraktivt transportmiddel, kan ses i sammenhæng med afstanden til uddannelsesstedet, som præsenteret i figur 2. Hvis afstanden er op til 3 km er det typisk gang eller cykel, der er foretrukket transportmiddel. Dog udgør bil 24 % selv ved disse korte afstande.

På afstande mellem 4 og 15 km er det bilen, der er det primære transportmiddel, mens det ved rejser over 15 km er bussen, der er det primære valg.

Dette viser også, at der er god busdækning for de studerende som bor langt fra deres uddannelsessted, hvilket kan bekræfte, at det er muligt for den studerende at benytte bussen fremfor bilen.

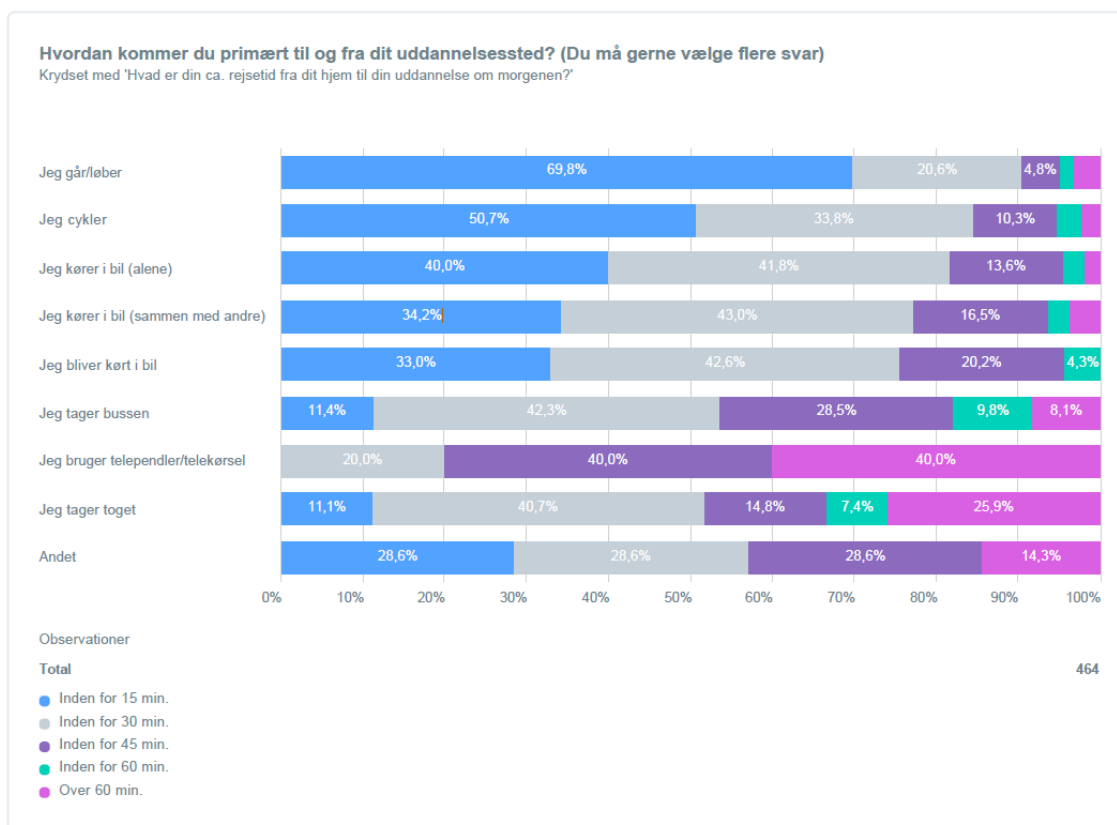
Figur 2 Sammenhæng mellem afstand til uddannelsesstedet og afvendelse af forskellige transportmidler til og fra uddannelsesstedet.



En anden måde at vurdere afstanden til uddannelsesstedet er rejsetiden om morgenen. Undersøgelsen viser, at 35 % af de studerende har en rejsetid på max 15 min. til deres uddannelsessted, og med denne rejsetid er den studerende tilbøjelig til at cykle, gå eller løbe. 36 % af de studerende har en rejsetid på 15-30 min. Disse studerende benytter primært bilen eller bussen. Undersøgelsen viser dog også, at 29 % af de studerende har en rejsetid på 30 min. eller mere, og disse studerende benytter primært telependler/telekørsel, der sker i kombination med en busrejse. Figur 3 præsenterer sammenhæng mellem rejsetiden om morgenen og anvendelse af forskellige transportmidler til og fra uddannelsesstedet.

Projektet forsøger ud fra dette at få de studerende til at forstå, at bussen er et godt alternativ til bilen, når rejsetiden er lang, da bussen, mens man rejser, byder på mere frihed for den studerende, end bilen.

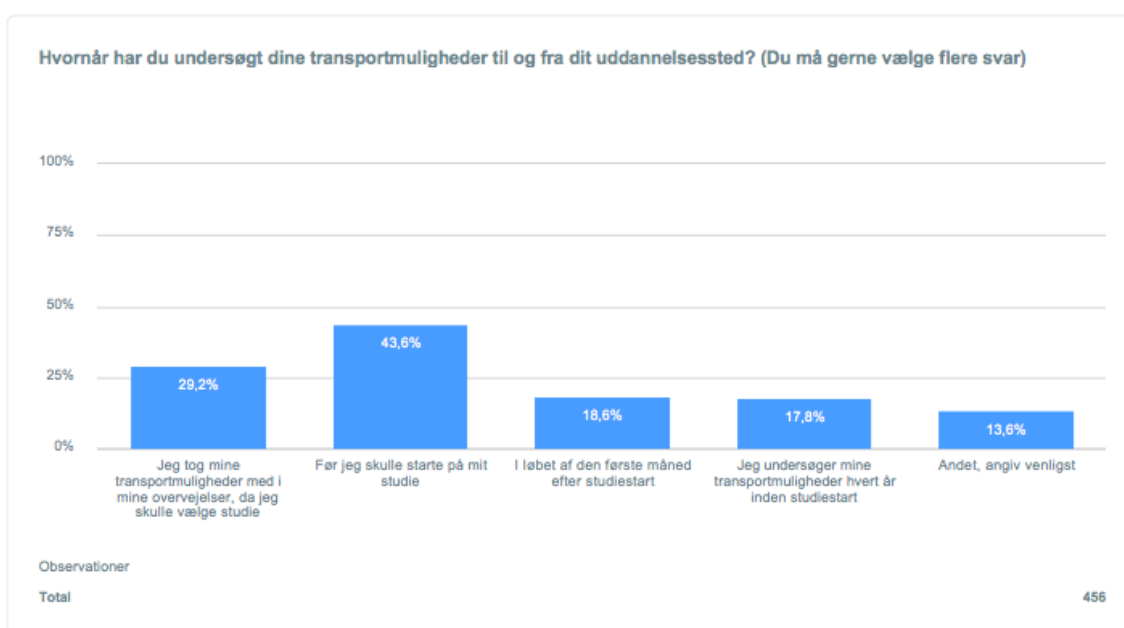
Figur 3 Sammenhæng mellem rejsetiden om morgenen og anvendelse af forskellige transportmidler til og fra uddannelsesstedet.



4.5 Timing og informationsbehov

I forhold til, hvornår projektet skal informere de studerende om bussen som transportmiddel, bliver de studerende spurgt, hvornår de undersøger deres transportmuligheder (se figur 4). Undersøgelsen viser, at de studerende enten undersøger transportmulighederne inden de vælger studie, eller lige op til studiestart. Ud fra dette vurderes det, at bussen som transportmiddel skal promoveres, når de unge vælger uddannelsessted, lige før studiestart samt lige efter studiestart.

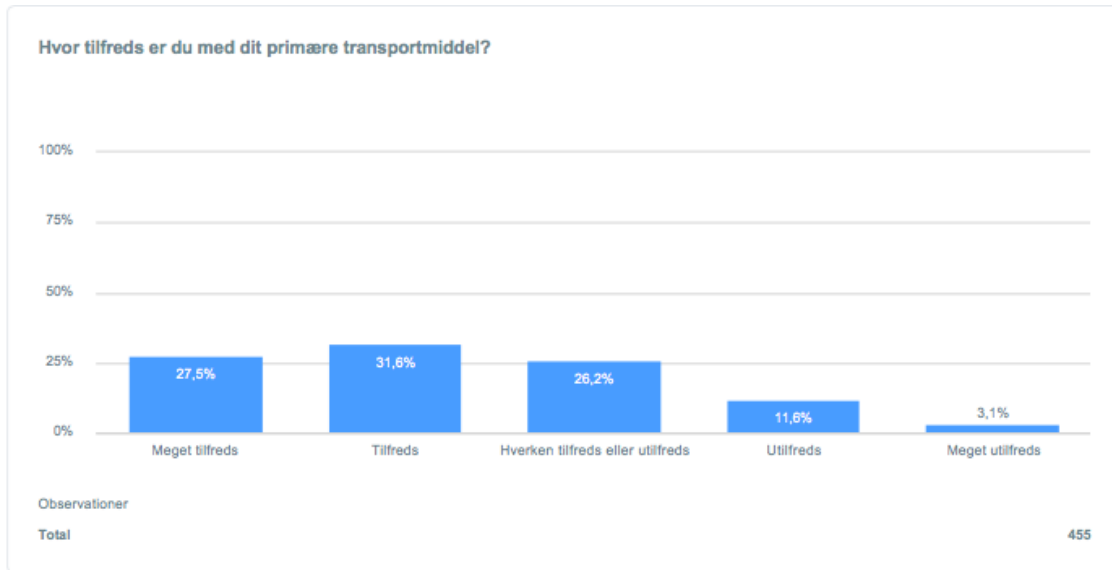
Figur 4 Tidspunkt hvor studerende undersøger transportmulighederne til og fra uddannelsesstedet.



4.6 Tilfredshed med transportmiddel

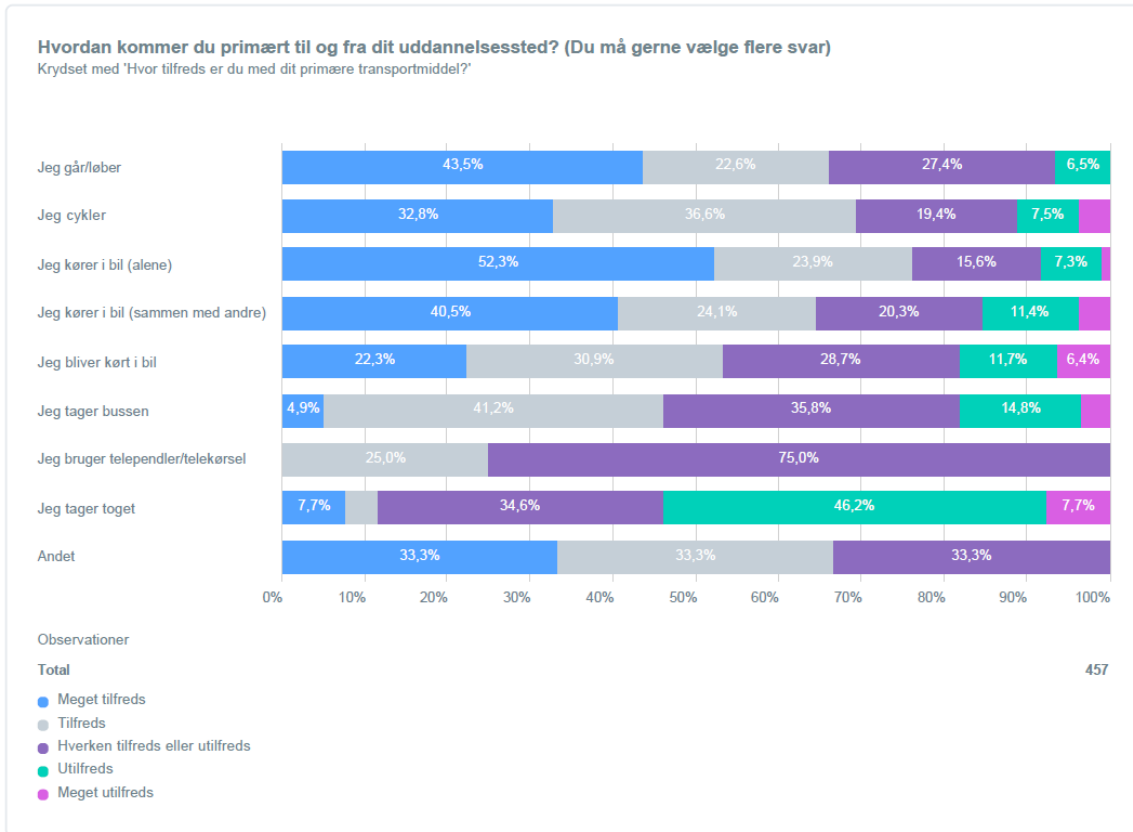
Undersøgelsen fokuserer ligeledes på, om den studerende er tilfreds med det primære transportmiddel (se figur 5). Det viser sig, at de studerende generelt er tilfredse med deres transportmidler. Derfor skal projektet sørge for at oplyse de studerende om muligheder og alternativer til deres nuværende transportmiddel, som kan skabe samme grad af tilfredshed.

Figur 5 Studerendes tilfredshed med deres primære transportmiddel. // Hvor tilfreds er du med dit primære transportmiddel?



I figur 6 ses sammenhængen mellem transportmiddel og tilfredshed med det. Af figuren fremgår det, at bilrejsende er mere tilfredse end busrejsende. 76 % af de studerende, der kører i bilen alene, er meget tilfredse eller tilfredse med deres transportmiddel, mens 77 % af de studerende, der tager bussen, er tilfredse eller hverken tilfredse eller utilfredse med bussen, som deres primære transportmiddel.

Figur 6 Sammenhængen mellem anvendt transportmiddel til og fra uddannelsesstedet og tilfredshed med transportmiddel.



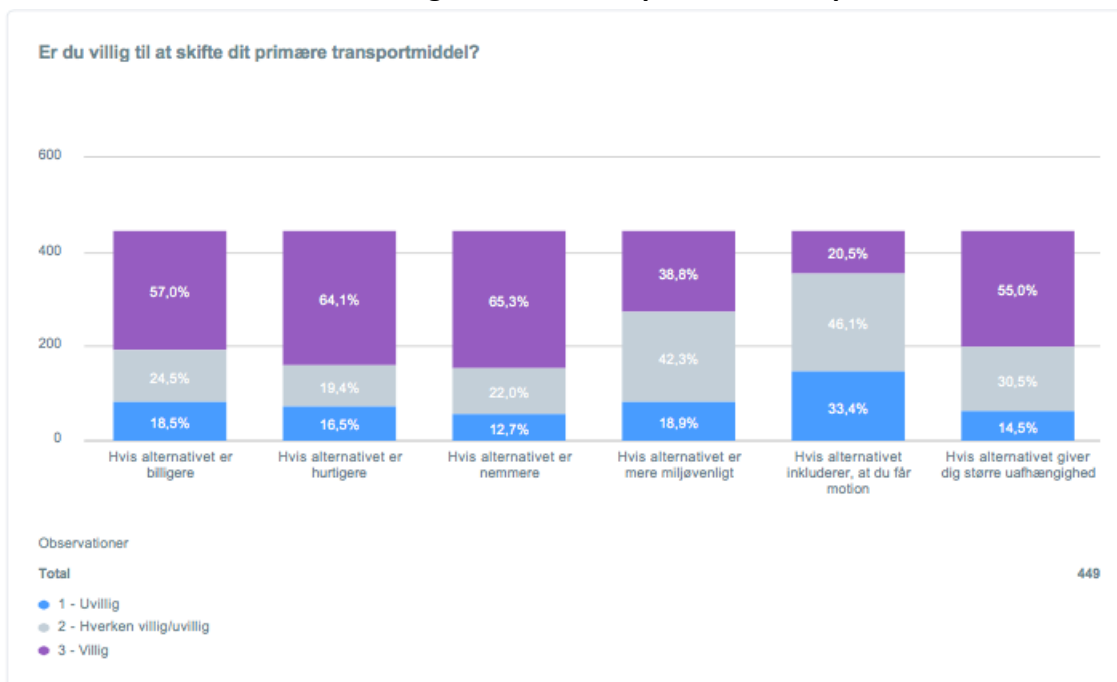
4.7 Vurdering af Trafikinformation

I forbindelse med om de studerende kender til Rejseplanen.dk eller Rejseplanens App viser det sig, at 94 % af de studerende kender til Rejseplanen. Det kan holdes op i mod, at 55 % af de studerende mener, at det er nemt at finde informationer om busforbindelser. Det er derfor vigtigt, at projektet fokuserer på, at oplyse de studerende om Rejseplanens muligheder, såsom notifikationer om forsinkelser, live-map med tracking funktion samt mulighed for at tilføje cyklen som et transportmiddel til/fra stoppestedet med mere.

4.8 Villighed til at skifte transportmiddel

Hvorvidt de studerende er villige til at ændre deres adfærd omkring deres transport til og fra deres uddannelse vil, ifølge undersøgelsen komme an på økonomi, tid, uafhængighed og hvorvidt den alternative løsning er lettere for dem (se figur 7). Det er derfor væsentligt for projektet at informere de studerende om udgifter til bilen sammenlignet med prisen for et ungdomskort. Derudover kan projektet fokusere på, at den tid den studerende bruger i bussen kan bruges til lektier eller andet, som den studerende ikke har mulighed for at bruge tid på i bilen.

Figur 7 Studerendes villighed til at skifte deres primære transportmiddel til og fra uddannelsesstedet. // Er du villig til at skifte dit primære transportmiddel?

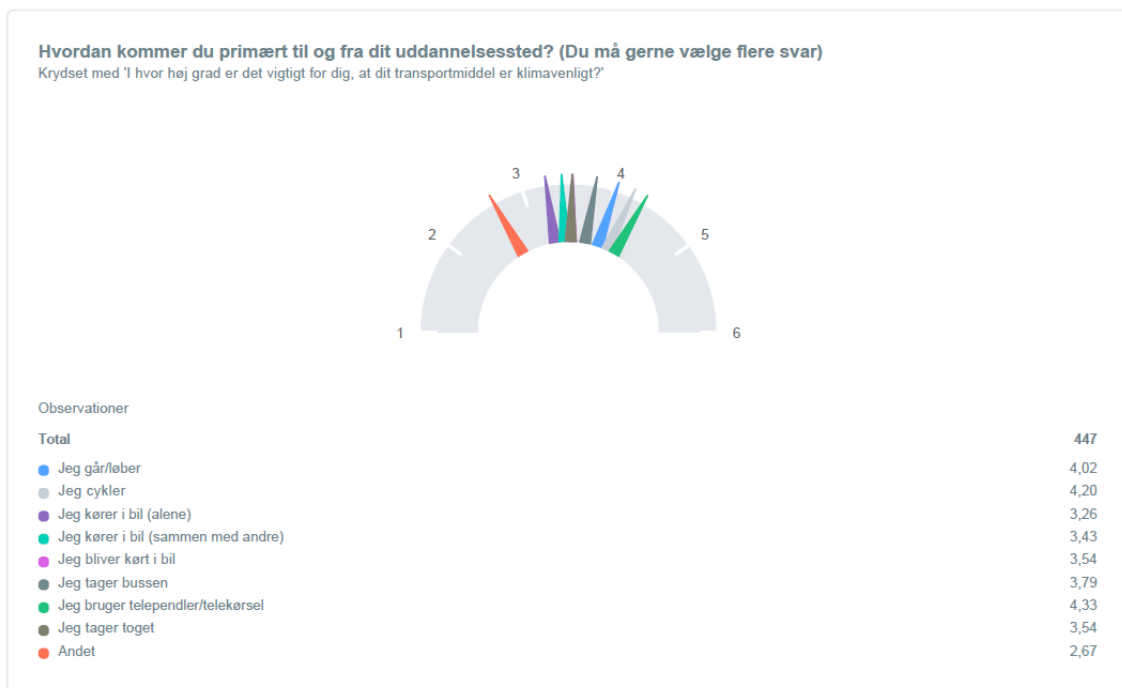


I forbindelse med i hvilken grad den studerende vil have kontrol over transportmidlet viser det sig, at 34 % af de studerende selv ønsker at føre deres transportmiddel. Dog ønsker 42 % at have indflydelse på transportmidlet, men behøver ikke selv at føre det og slutteligt vil 24 % af de studerende transporteres til og fra uddannelsesstedet, uden at have ansvaret i trafikken.

4.9 Betydning af klima

Figur 8 viser sammenhængen mellem de studerendes primære transportmiddel til deres uddannelsessted og hvor vigtigt det er for dem, at deres transportmiddel er klimavenligt. Der er en overvejende grad af de studerende, som mener, at det er vigtigt, at transportmidlet er klimavenligt. Dog viser det sig, at selvom den studerende vægter klimavenlighed højt, er der stadig flere, der benytter bilen som primært transportmiddel. Derfor er det vigtigt for projektet at italesætte overfor de studerende, at bussen er en mere klimavenlig løsning end bilen.

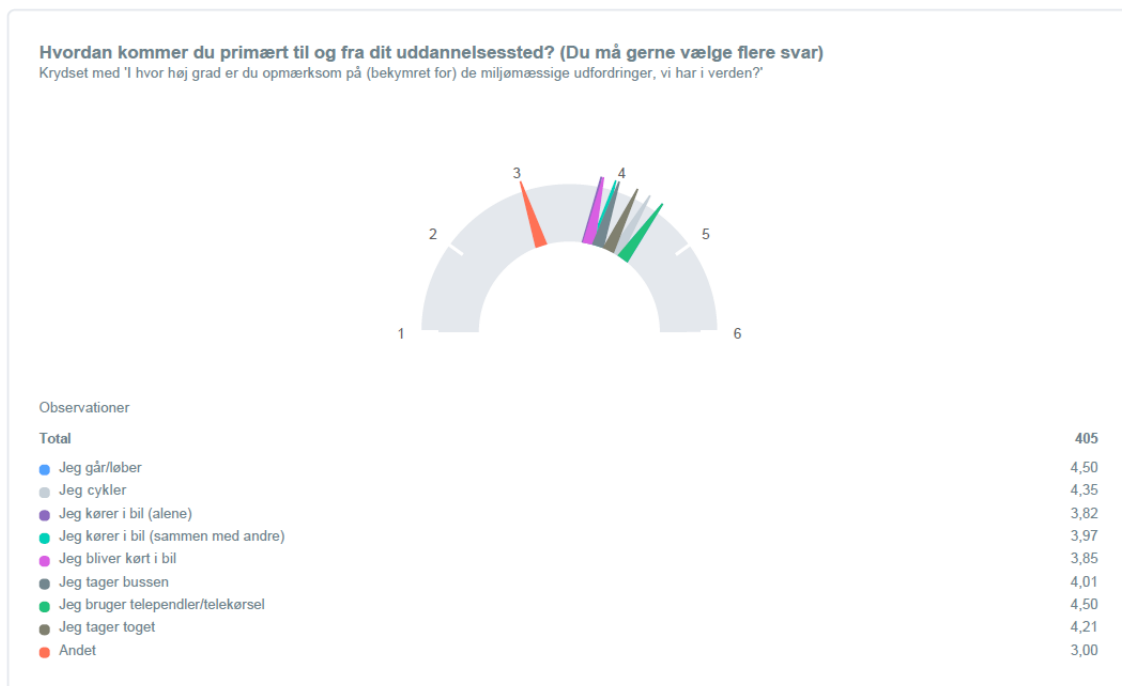
Figur 8 Sammenhængen mellem studerendes primære transportmiddel til og fra uddannelsesstedet og hvor vigtigt det er for dem, at deres transportmiddel er klimavenligt.



Figur 9 viser sammenhængen mellem de studerendes primære transportmiddel til deres uddannelsessted og deres opmærksomhed på de miljømæssige udfordringer i verden. Her viser undersøgelsen, at de studerende generelt er opmærksomme på miljøet i større eller mindre grad. Den viser også, at de studerende, der benytter bilen

som transportform er mere end gennemsnitligt opmærksom på de miljømæssige udfordringer i verden. Der skal derfor arbejdes med den studerendes opfattelse er miljøvenlighed i forhold til transportmidler.

Figur 8 Sammenhængen mellem studerendes primære transportmiddel til og fra uddannelsesstedet og i hvor høj grad de er opmærksomme på de miljømæssige udfordringer, der er i verden.



4.10 Sammenligning af transportmidler

De studerende bliver ligeledes bedt om, at vurdere forskellige transportmidler til og fra deres uddannelsessted.

Når de studerende skal vurdere cyklen som transportmiddel viser det sig, at de studerende generelt ikke mener, at cyklen er et hurtigt alternativ eller at de kan bruge tiden til andre ting, mens de cykler. Fokus er derimod på at cyklen er et miljøvenligt transportmiddel.

I forbindelse med evalueringen af bilen som transportmiddel, så viser undersøgelsen, at de fleste studerende godt kan lide at køre bil og mener, at bilen er et nemt og hurtigt transportmiddel. Derudover mener de studerende, at bilen er fleksibel, pålidelig og komfortabel.

I forbindelse med evalueringen af bussen som transportmiddel, viser det sig, at de studerende generelt ikke mener, at det er hverken billigt, hurtigt eller fleksibelt at tage bussen. Derudover vurderer de studerende, at der er meget ventetid, når de skal tage bussen. Her er det projektets opgave at ændre de studerendes opfattelse af bussen. Dog mener 74 % af de studerende, at der er meget ventetid, når man tager bussen. Derfor skal der diskuteres opfattelsen af produktet.

Ud fra evalueringen af henholdsvis bus, cykel og bil som transportmiddel, er det relevant at se på, hvad der kan få de studerende til at overveje at tage bussen til og fra uddannelsesstedet. Det viser sig, at de vigtigste elementer for den studerende er:

- Det skal være nemt,
- Der skal være direkte ruter fra tæt på hjemmet til uddannelsesstedet,
- Det skal være billigt,
- Der skal være korte ventetider,
- Det skal være nemt at finde informationer,
- Den studerende skal ikke bekymre sig om parkeringsmuligheder.

Det er derfor tydeligt, at projektets fokus skal være disse elementer eller opfattelsen af disse.

5. Om undersøgelsen

5.1 Metodebeskrivelse

Spørgeskemaet til undersøgelsen er udviklet af FynBus. Inden undersøgelsen gik i gang, blev spørgeskemaet testet på en mindre målgruppe for dels at sikre den rette forståelse af spørgsmålene og dels at sikre, at den tekniske opsætning var korrekt i forhold til, at alle relevante spørgsmål blev vist til – og besvaret af – svarpersonerne.

Dataindsamlingen til denne undersøgelse er gennemført ved brug af spørgeskemaer udsendt via link til online system Enalyzer. Spørgeskemaerne er blevet sendt ud til og gennemført i samarbejde med tre ungdomsuddannelsessteder: HF+VUC Fyn, Det Blå Gymnasium (Glamsbjerg) og Svendborg Gymnasium.

5.2 Om deltagerne i undersøgelsen

Dataindsamlingsperiode: 24. oktober til 13. december 2018

Undersøgelsen bygger på 532 besvarelser, hvoraf 75,2 % af besvarelserne er fuldstændige. Ud af de 532 respondenter, har 501 valgt at give samtykke til brug af deres oplysninger i forbindelse med persondataforordningen.

Over halvdelen af respondenterne kommer fra Svendborg Gymnasium. 35 % kommer fra HF & VUC Fyn i Odense, mens 13 % kommer fra det Blå Gymnasium i Glamsbjerg.

Det overvejende er kvinder, der har valgt at deltage i undersøgelsen. Resultatet viser, at respondenterne er repræsenterede ved 70 % kvinder. Undersøgelsen viser ligeledes, at over halvdelen af respondenterne er 18-24 år, samt at yderligere 31 % af de adspurgte er 15-17. Dette bekræfter projektets tanker om målgruppen.

5.3 Målgruppen – makrodata

Som det fremgår af tabel 1 er antallet af de studerende på gymnasiale uddannelser og erhvervsuddannelser på Fyn sammenlagt:

- 25.348 i 2017
- 25.011 i 2018

Antallet studerende på videregående uddannelser på Fyn er:

- 35.923 i 2017
- 34.587 i 2018

Til sammen giver det en målgruppe på 59.598 studerende. Tallet er faldende i løbet af de sidste to år.

Ud fra makrodata præsenteret i tabel 2 ses det, at i aldersgruppen 16-19 år er antallet af unge:

- 24.505 i 2017
- 23.973 i 2018

Antallet af unge i aldersgruppen 20-24 år er:

- 35.442 i 2017
- 36.018 i 2018

Til sammen giver det en målgruppe på 59.991 unge. Ud fra prognosen præsenteret i figur 10 fremgår, at antallet af unge vil være fortsat faldende i perioden 2017-2030.

Tabel 1 Antal studerende per uddannelsesstype. Fynske kommuner (inkl. Langeland, ekskl. Ærø).

Uddannelsesniveau	2017	2018
H10 Grundskole	61.470	60.908
H15+20	13.592	13.508
Gymnasiale uddannelser		
H29+30+35	11.756	11.503
Erhvervsuddannelser		
H40+50+60+70+80	35.923	34.587
Videregående uddannelser		
I alt	122.741	120.506

Kilde: UDDAKT11⁴

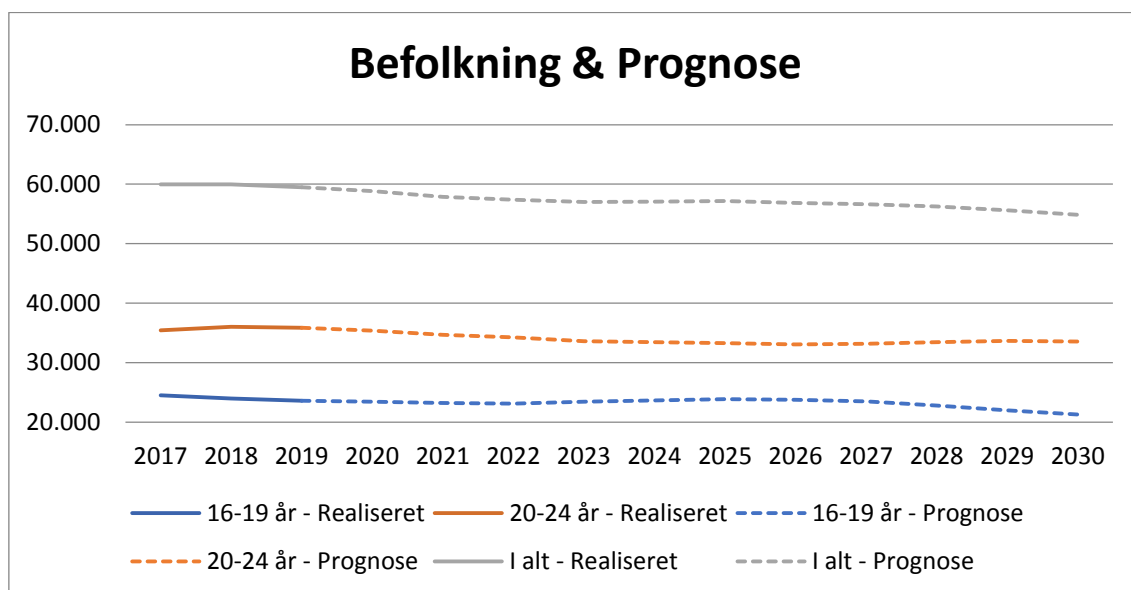
⁴ For dokumentation af tabellerne se: <http://dst.dk/ext/uddannelse/Uddannelsstabeller>

Tabel 2 Antal unge per aldersgruppe. Fynske kommuner (inkl. Langeland, ekskl. Ærø).

Aldersgruppe	2017	2018
16-19	24.505	23.973
20-24	35.442	36.018
I alt	59.947	59.991

Kilde: FOLK1A

Figur 10 Prognose for antal unge inddelt i aldersgrupper i perioden 2017-230.



Kilde: Danmarks Statistik, Statistikbanken.dk, tabellerne FOLK1A og FRKM119

6. Om rapporten

Projektejer: Jan Gudmann Hansen, Produkt- og Markedschef

Projektleder: Patrycja Anna Zieba, Markedskonsulent

Projektmedarbejder: Krestina Lauridsen, Louise Hofstedt, Mads Jensen, Morten Pors, Rene Kristian Hansen, Søren Linaa Larsen, Katja Harder Andersen, Susanne Nørgaard (er stoppet), Hans Ove Skælbæk (er stoppet)

Analyseansvarlig: Patrycja Anna Zieba

Rapporten skrevet af: Patrycja Anna Zieba, Katja Harder Andersen

Grafik (forsiden): Mads Jensen

FynBus

Tolderlundsvej 9

5000 Odense C

Mail: fynbus@fynbus.dk

Web: www.fynbus.dk

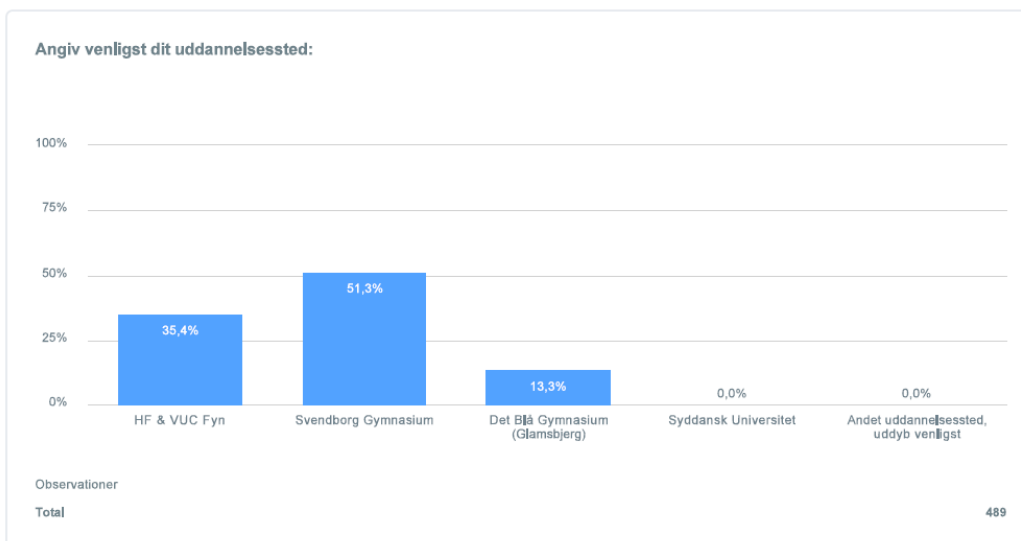
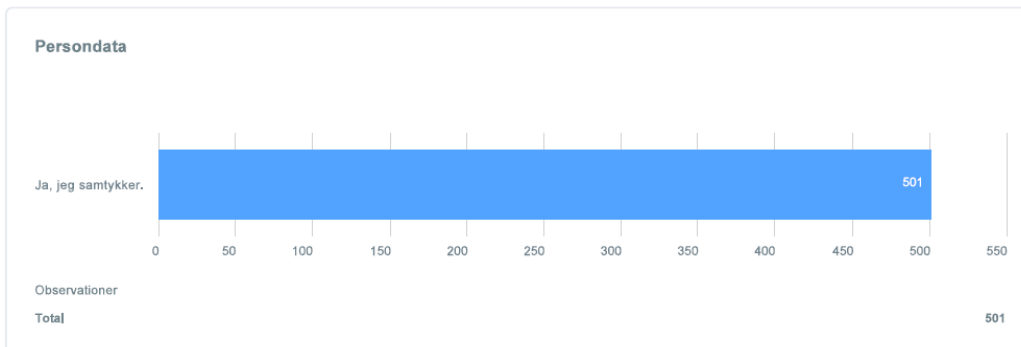
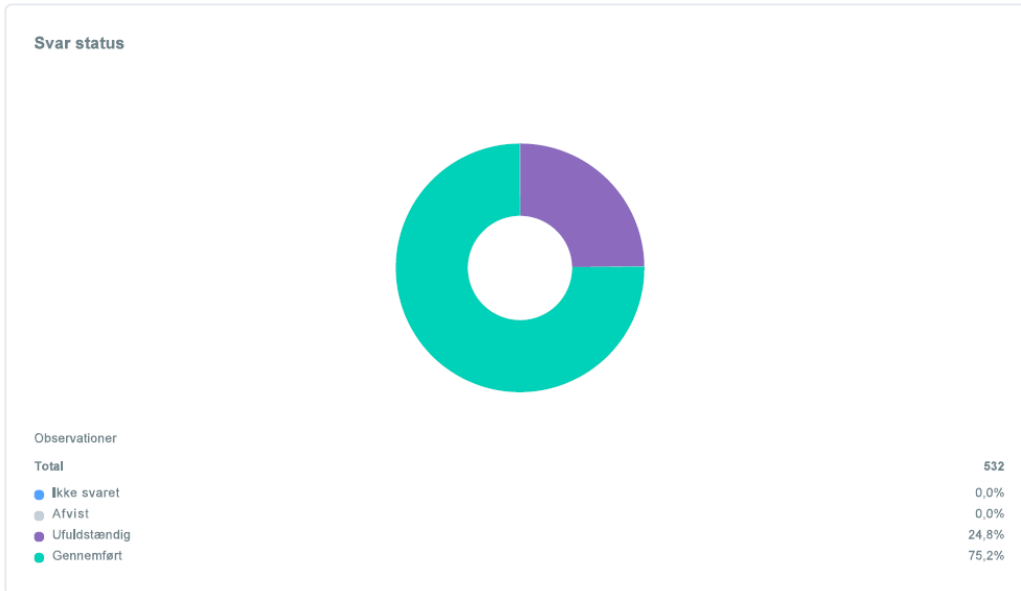
Kontakt vedr. projektet:

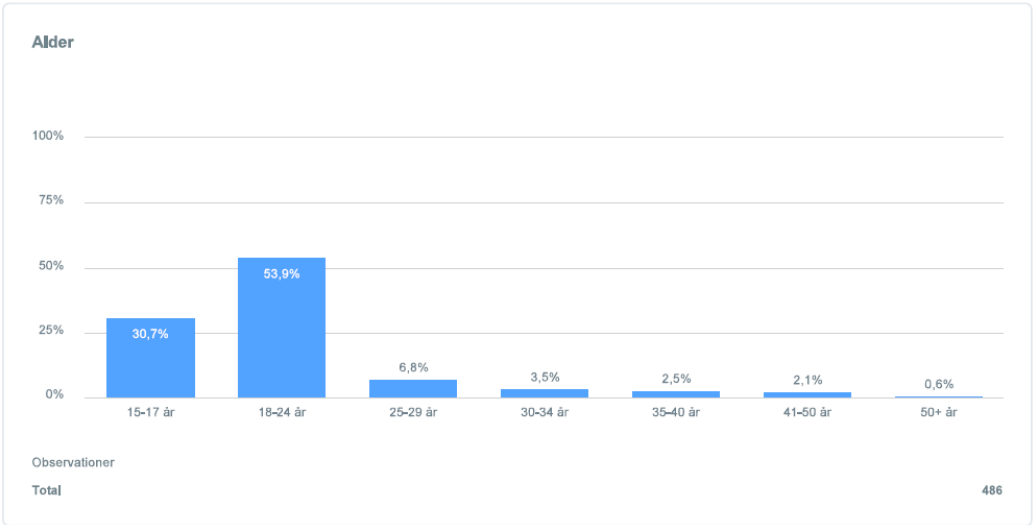
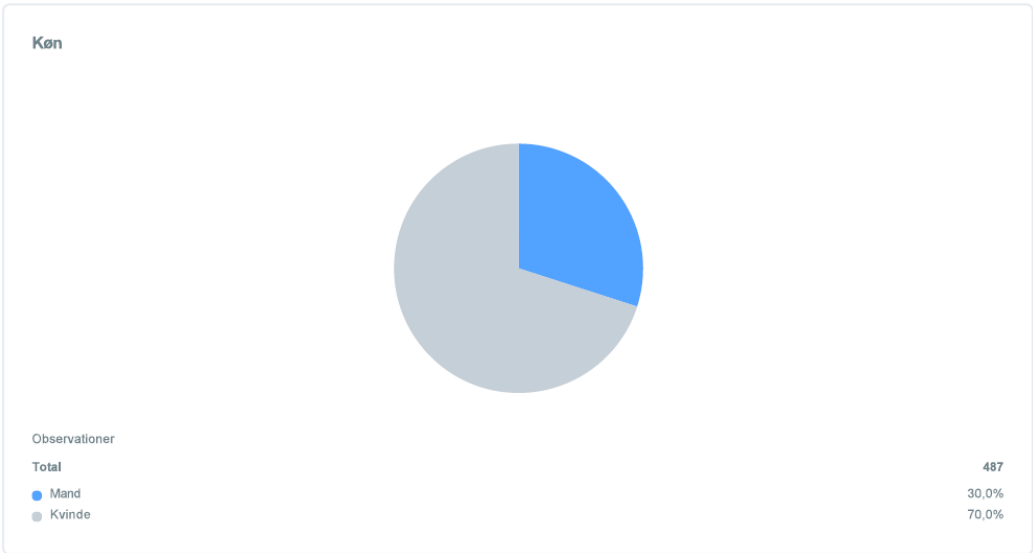
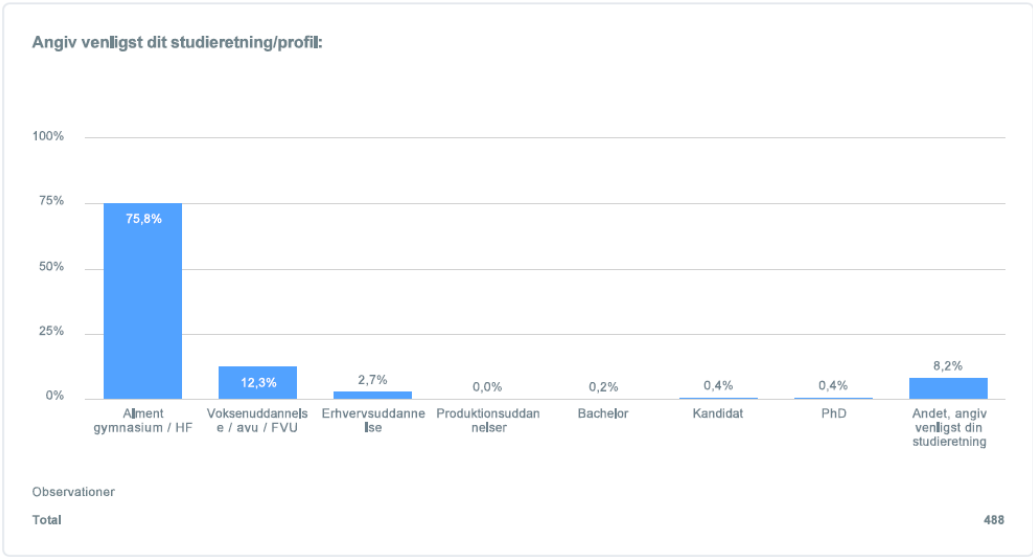
Patrycja Anna Zieba, Markedskonsulent

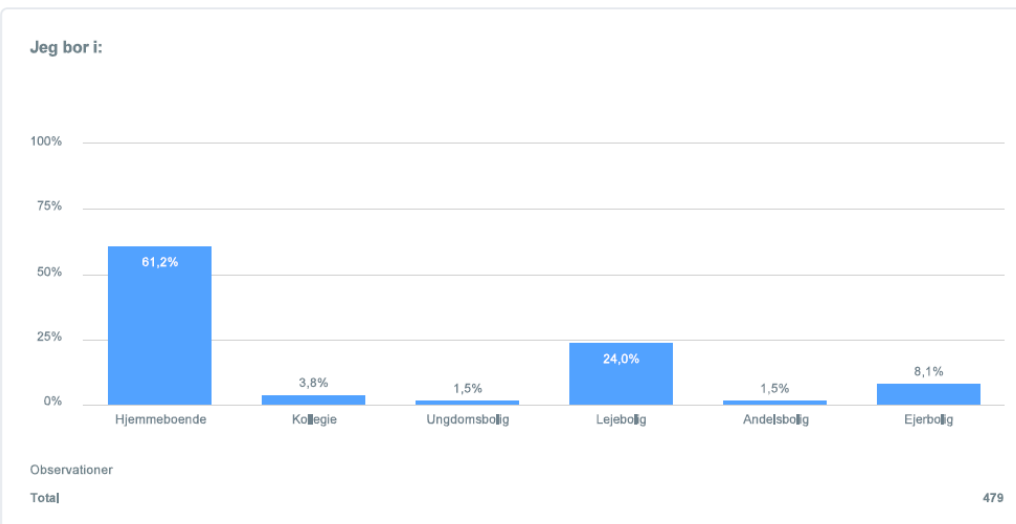
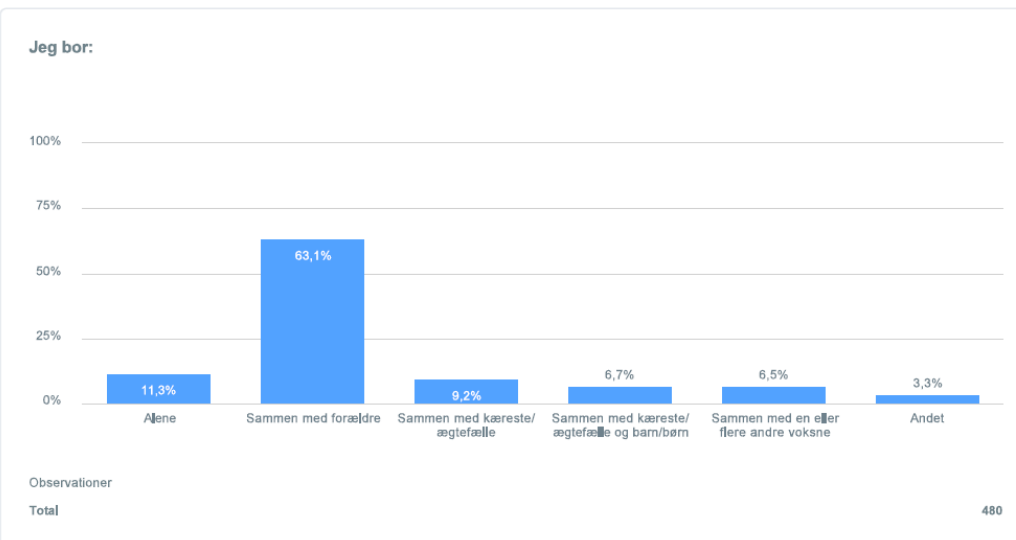
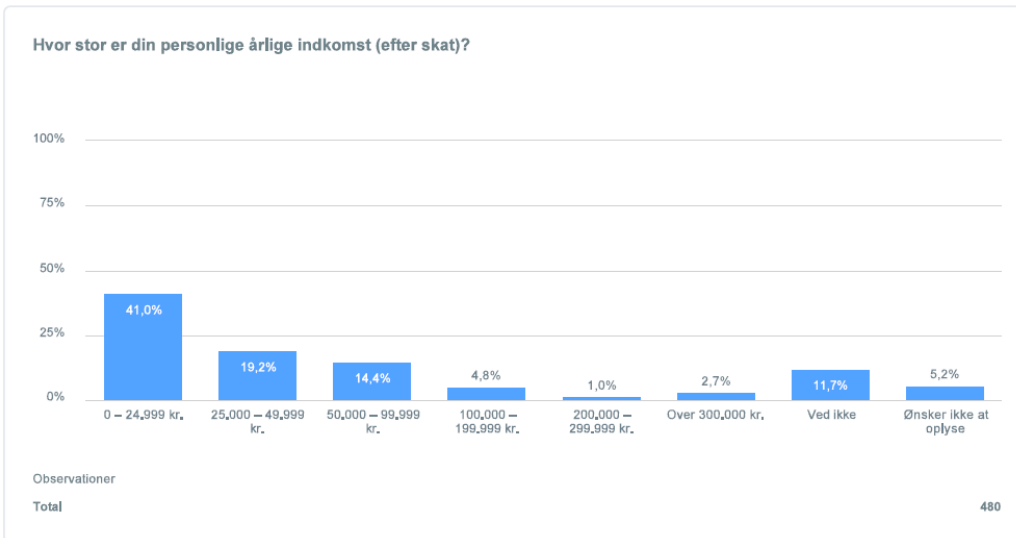
Direkte telefon: 63112292

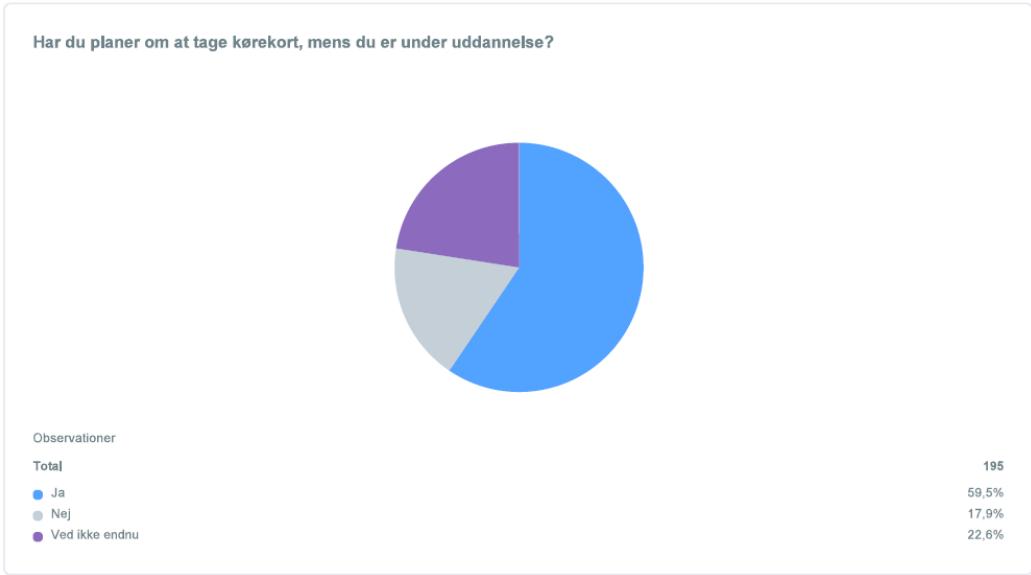
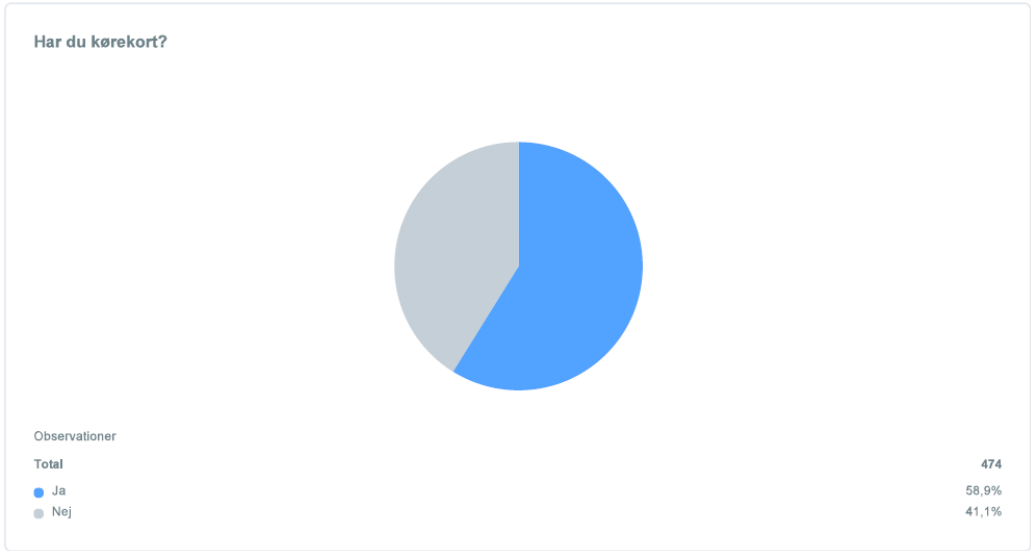
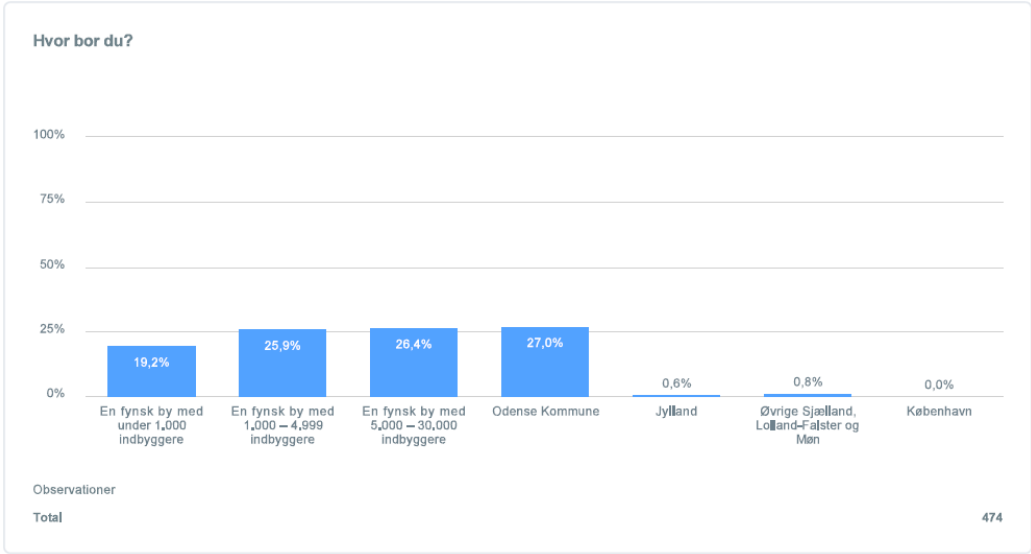
E-mail: paz@fynbus.dk

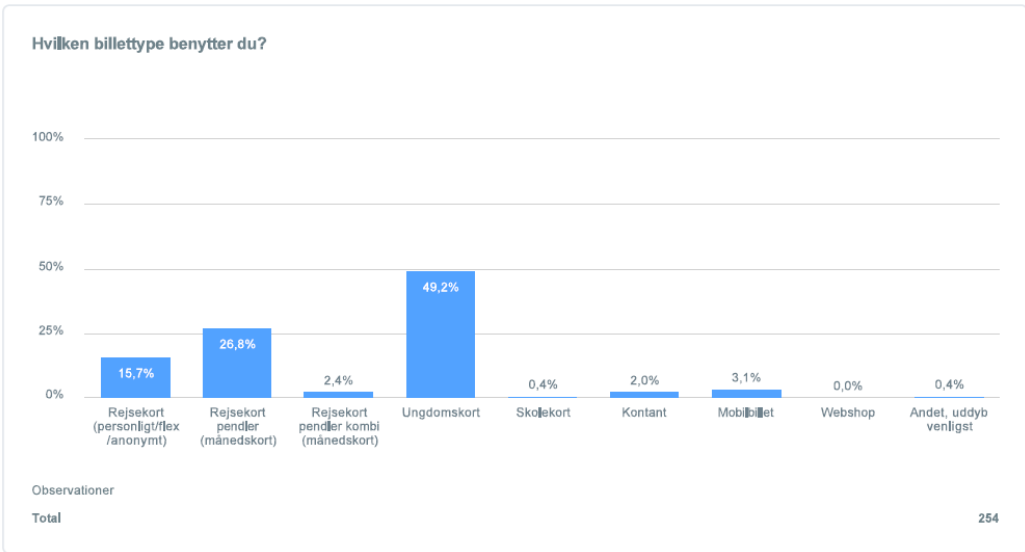
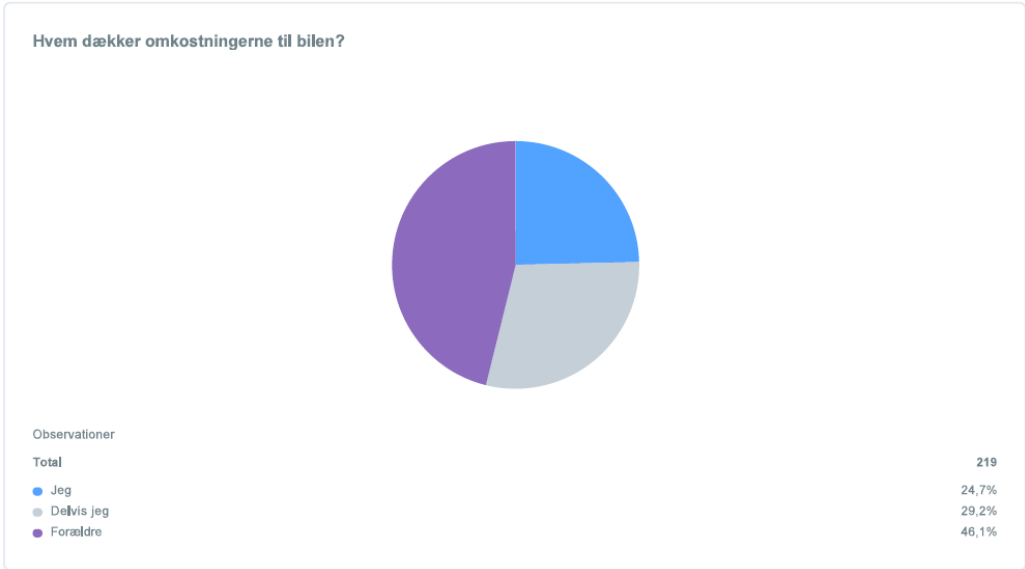
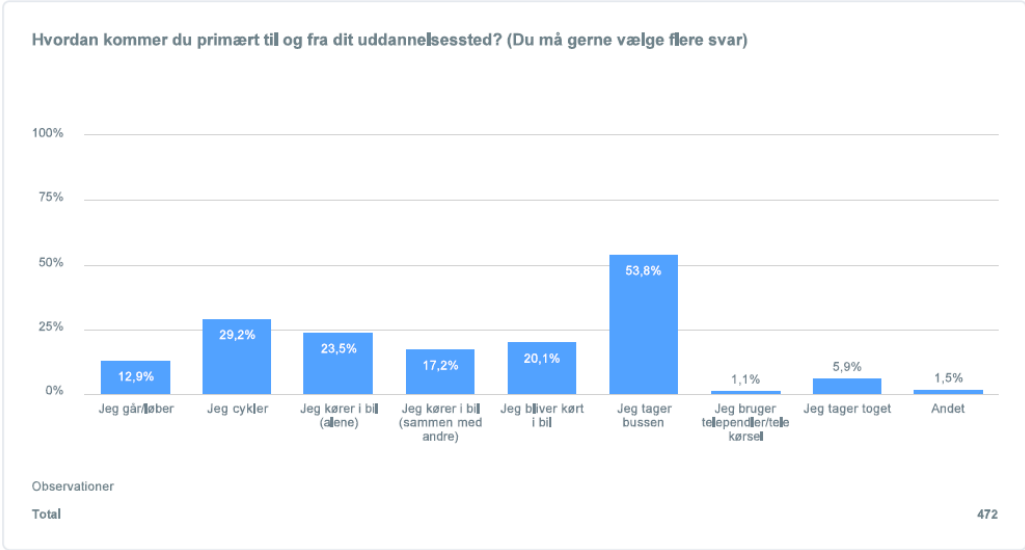
Bilag 1 Spørgeskema med svarfordeling

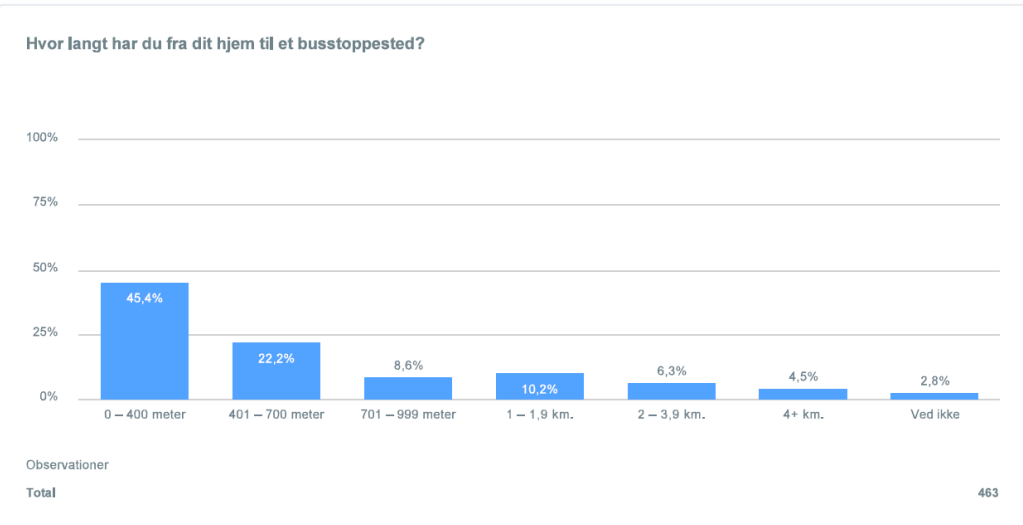
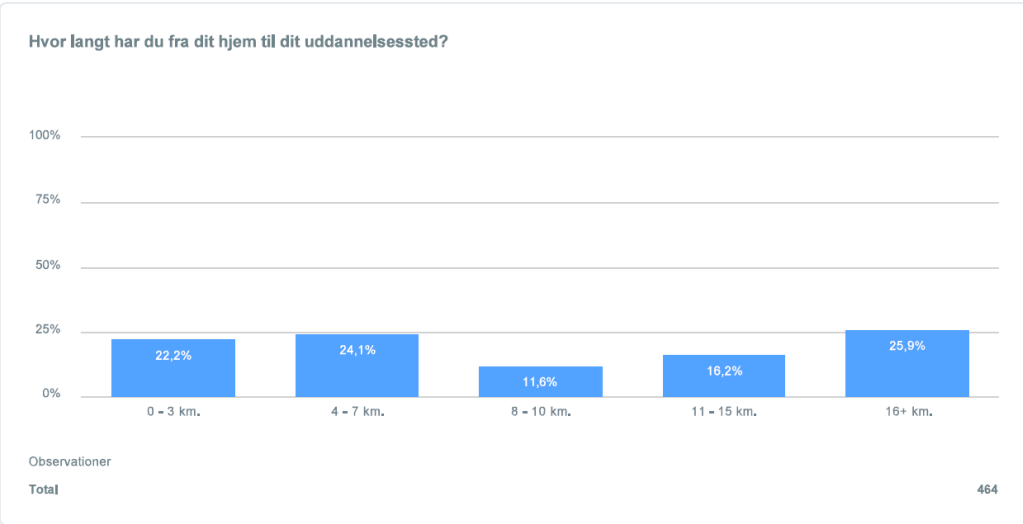
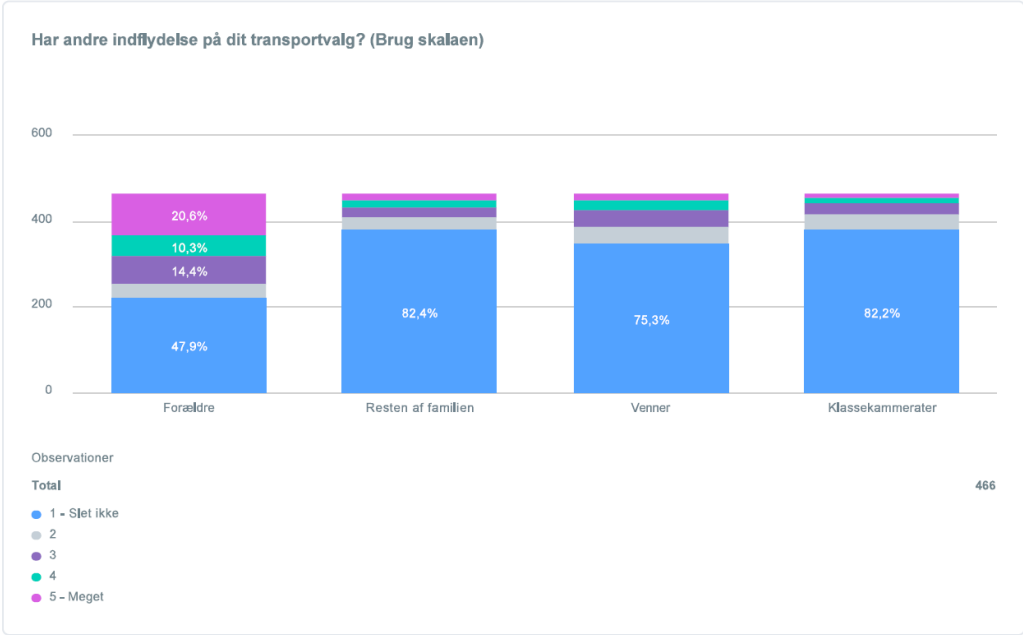


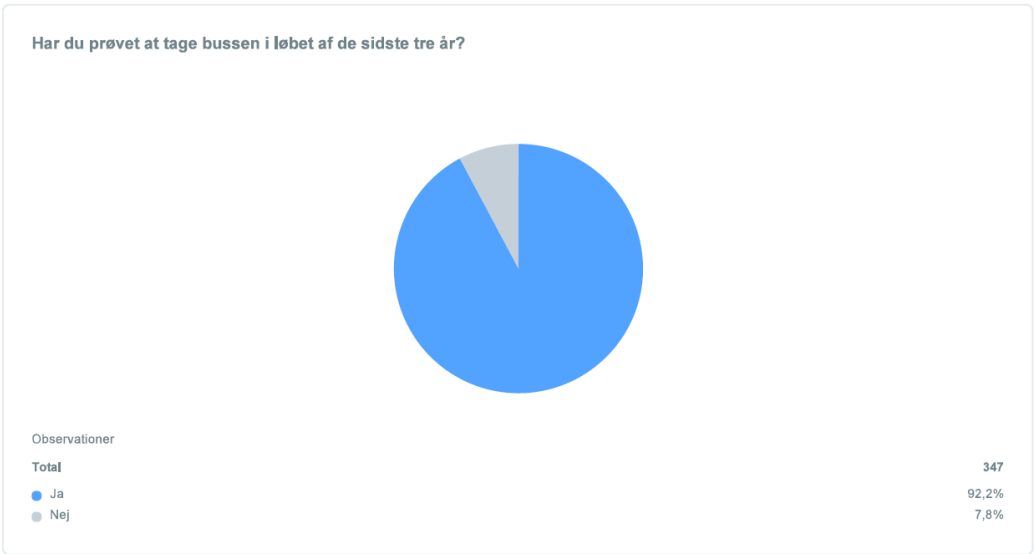
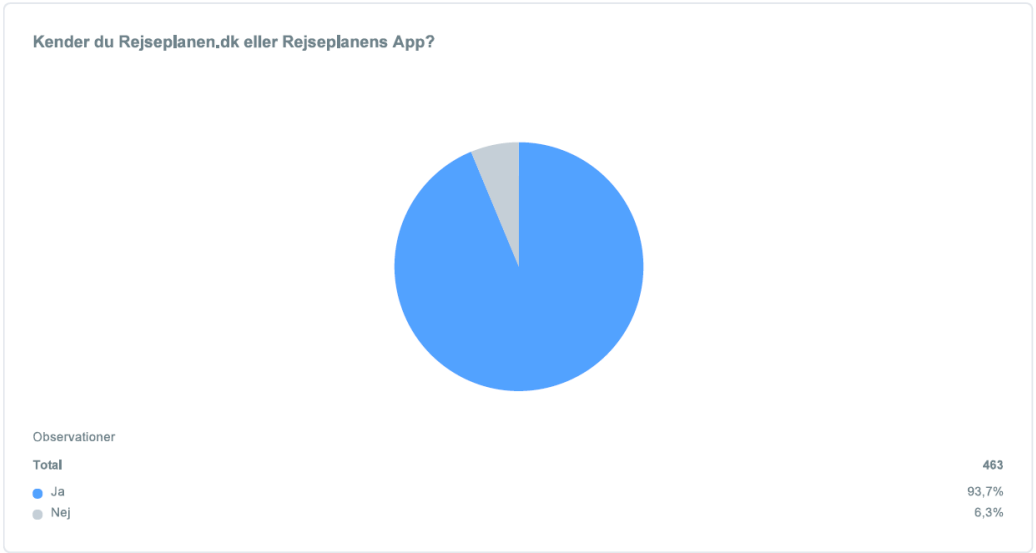
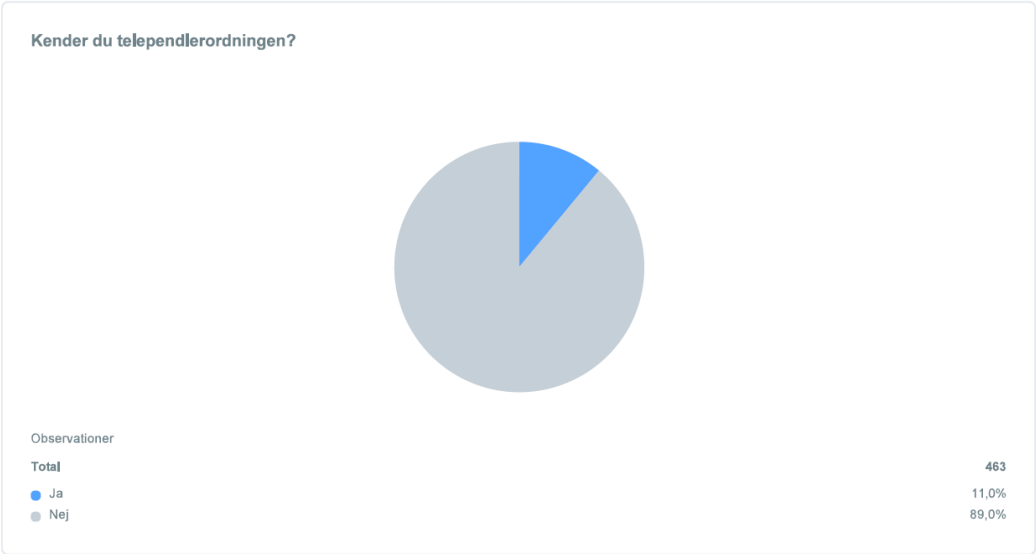


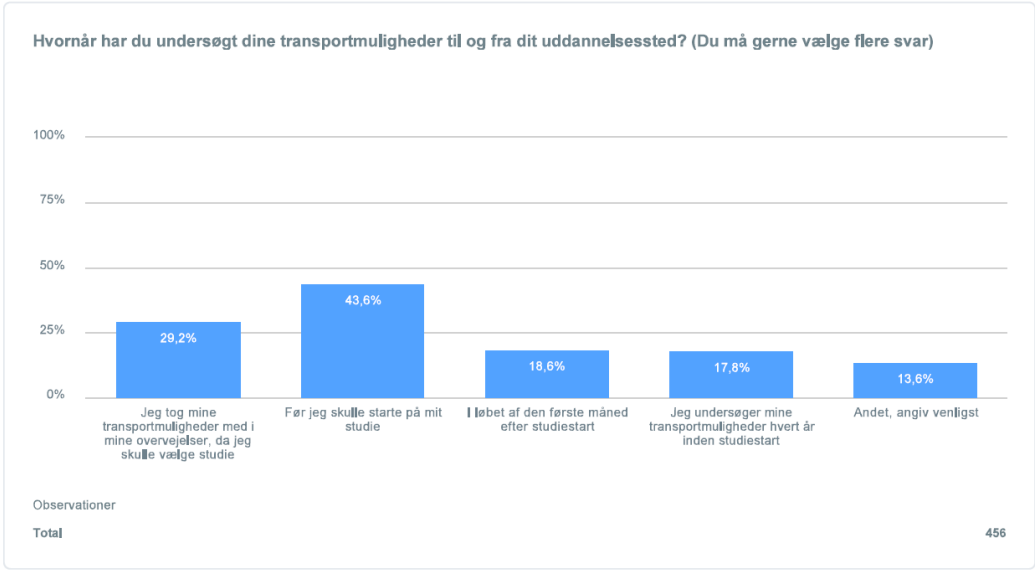
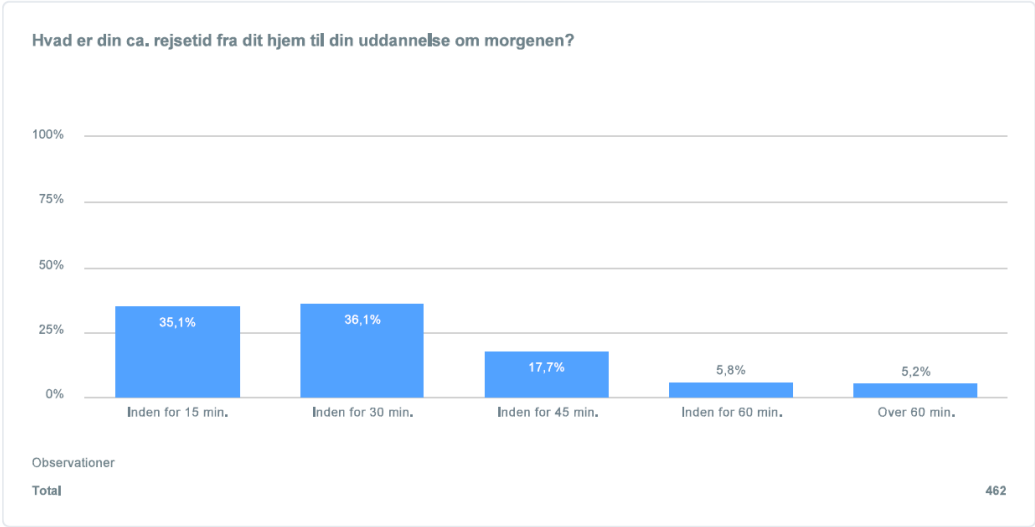
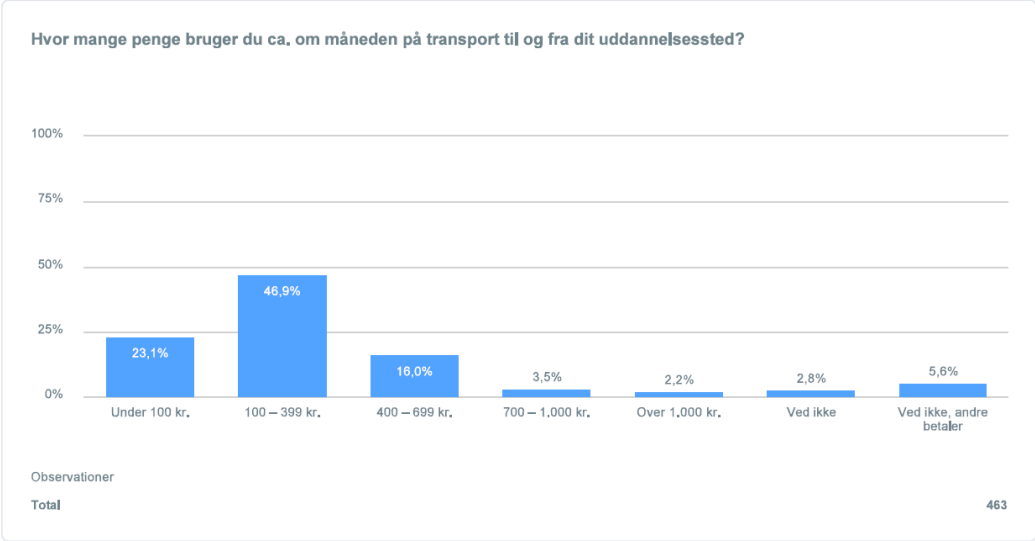


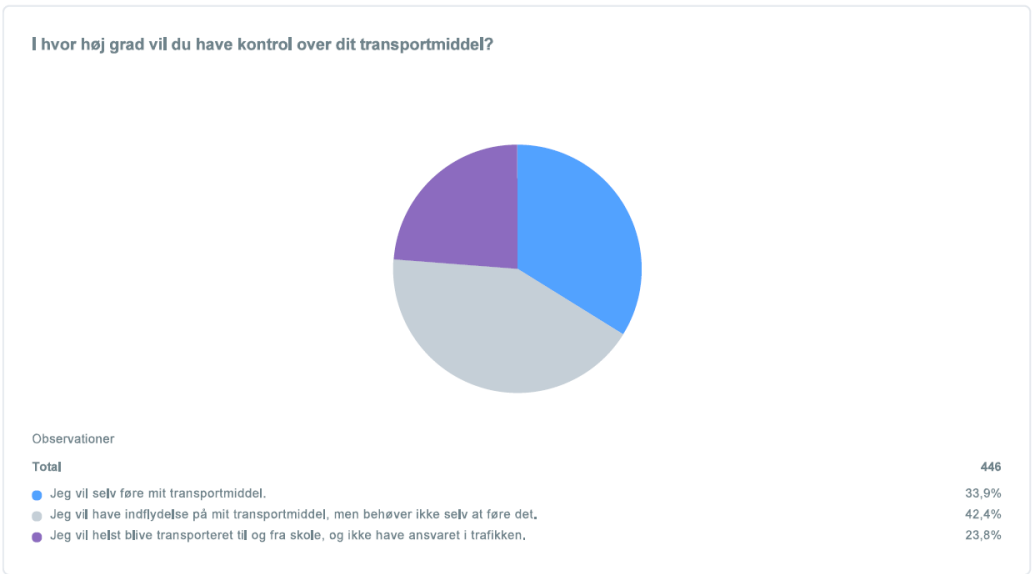
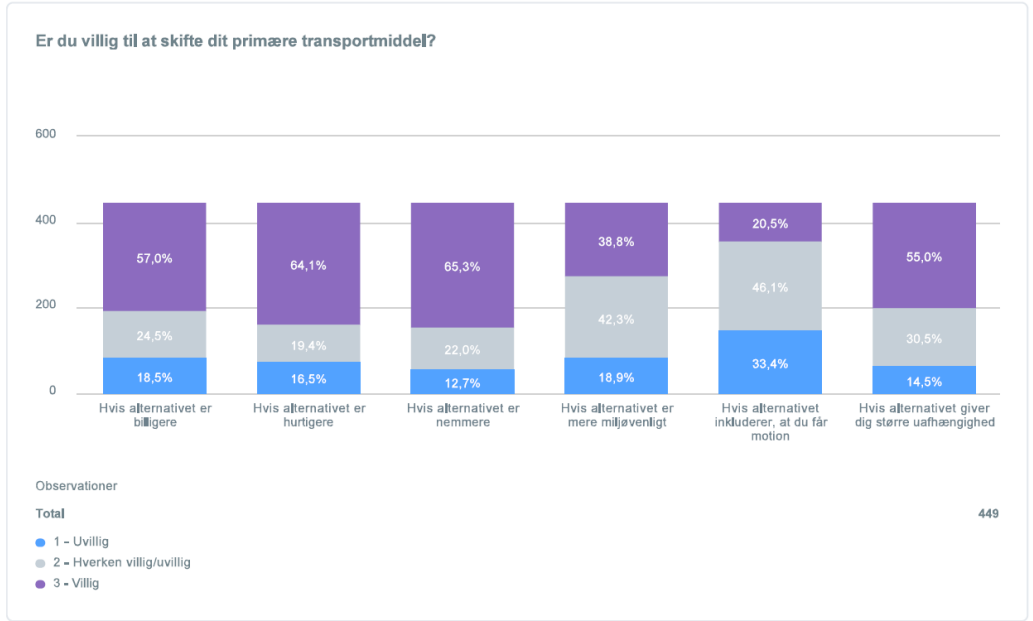
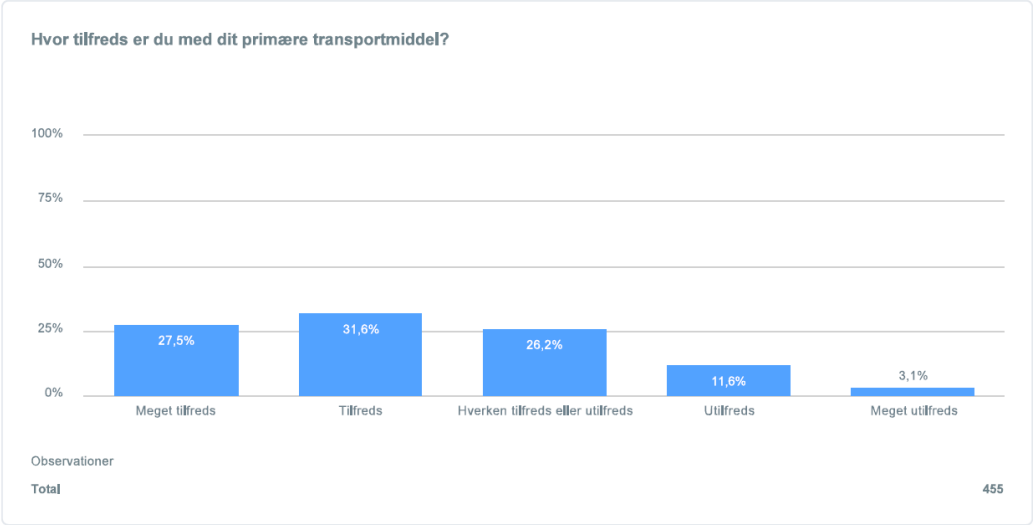


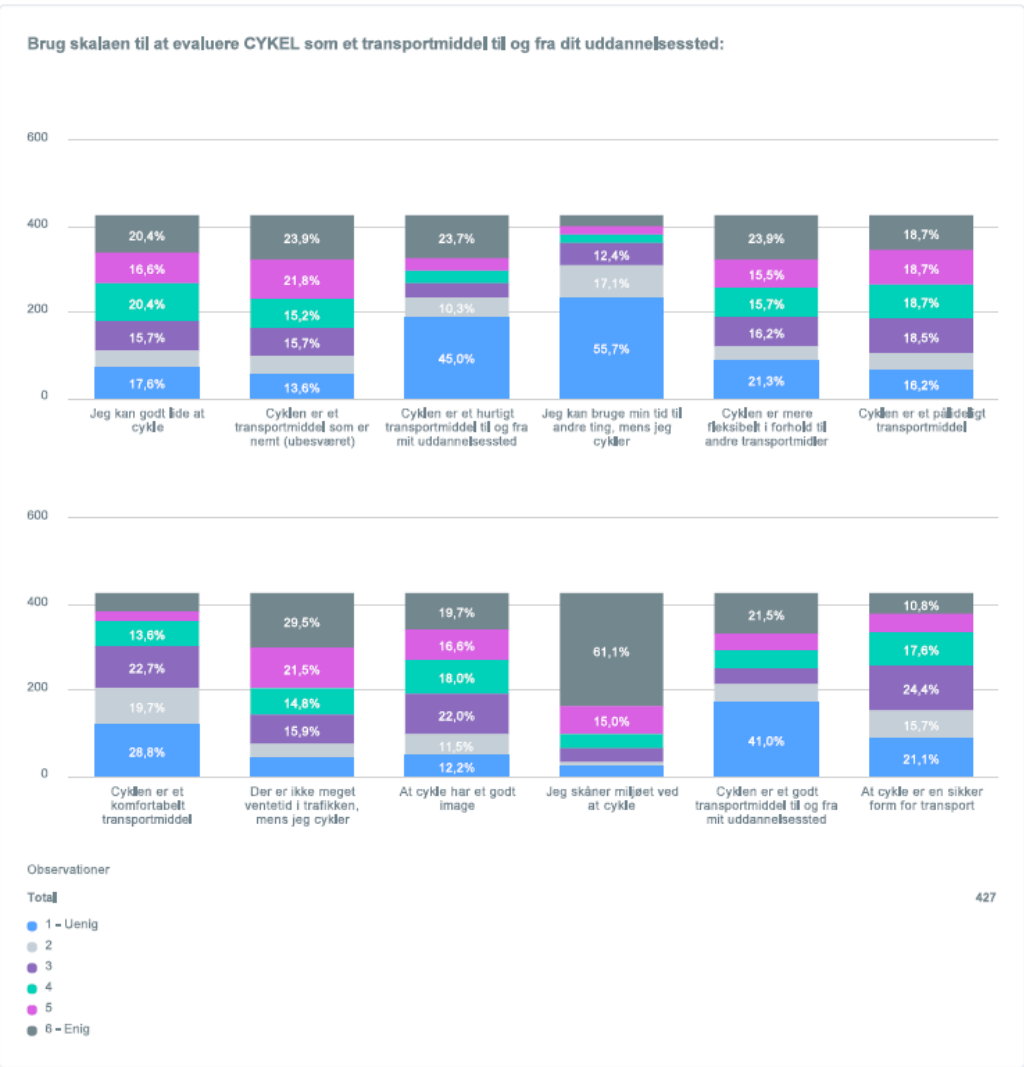
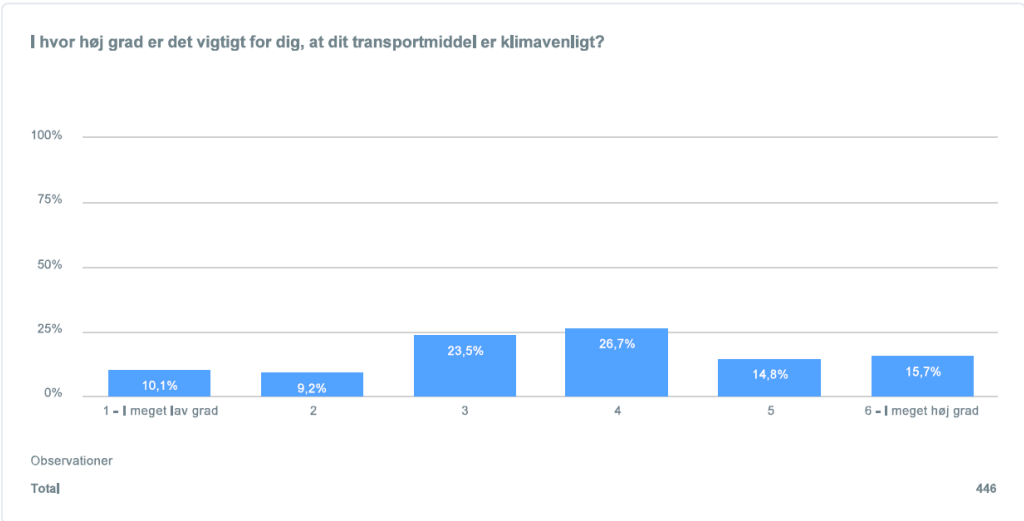


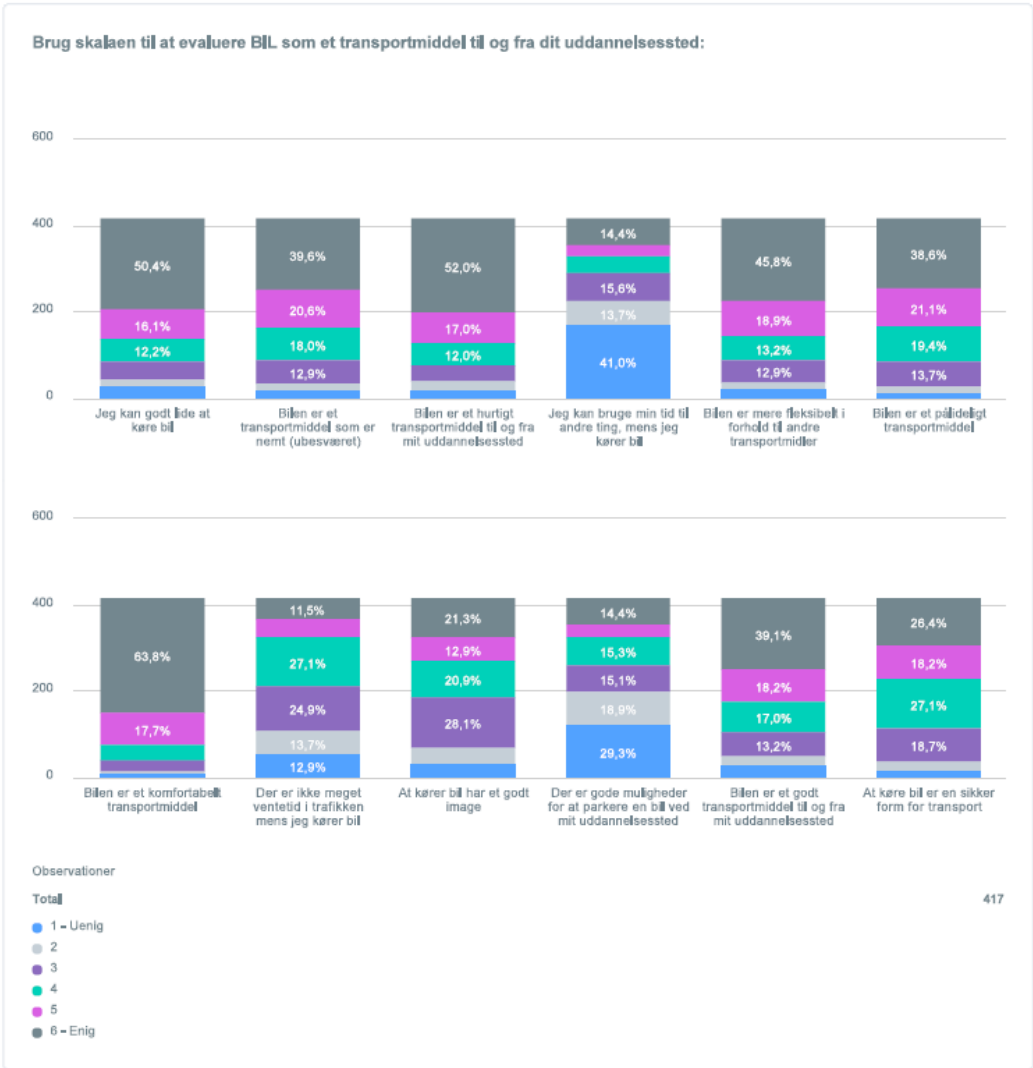




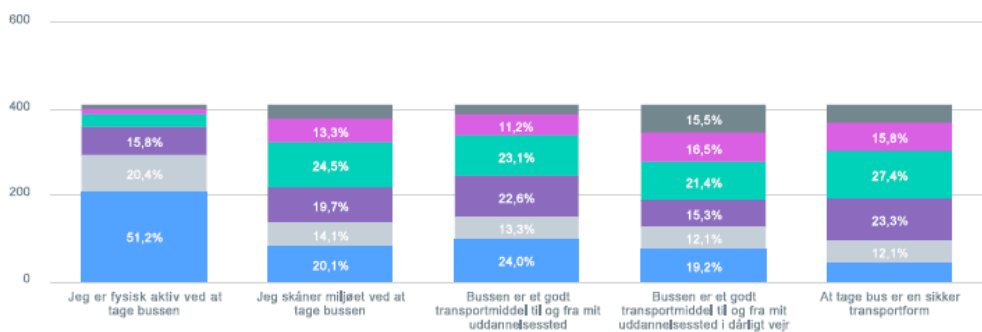
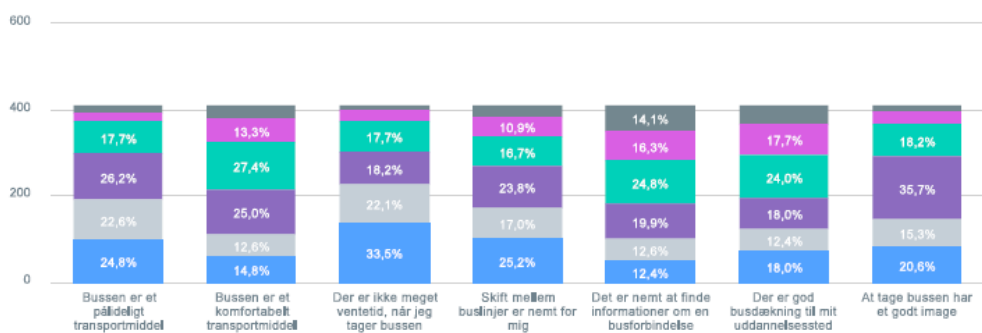
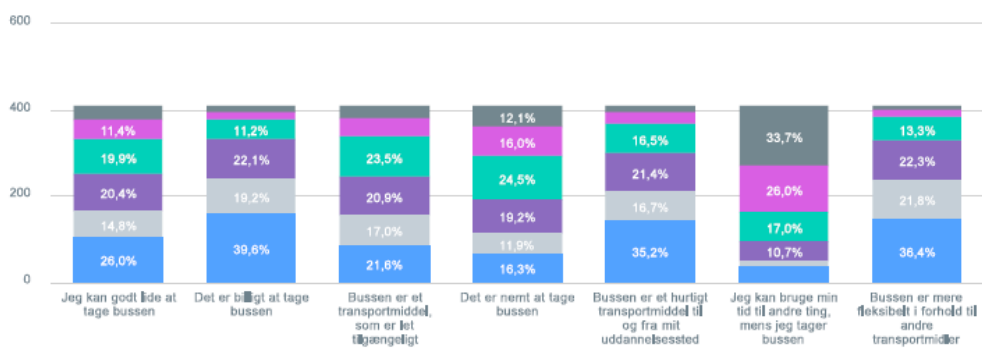








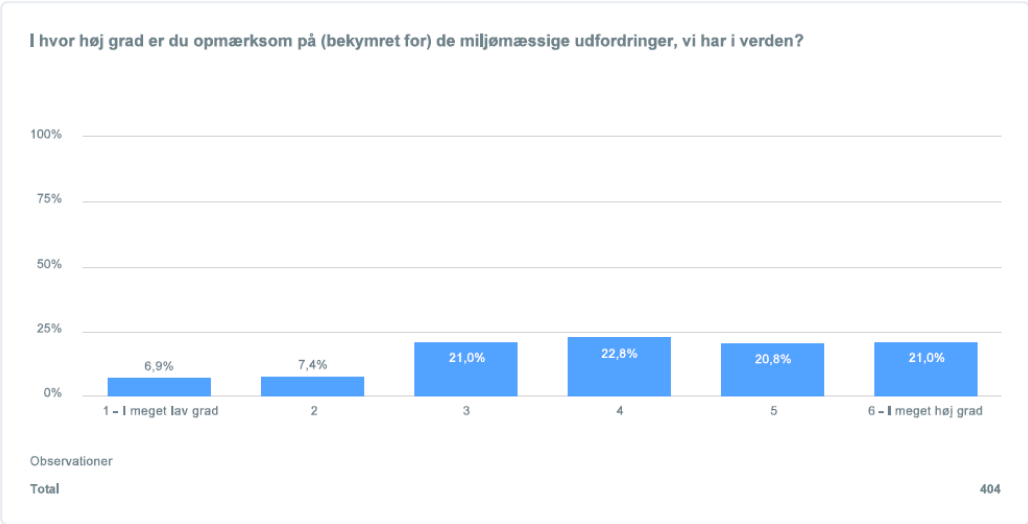
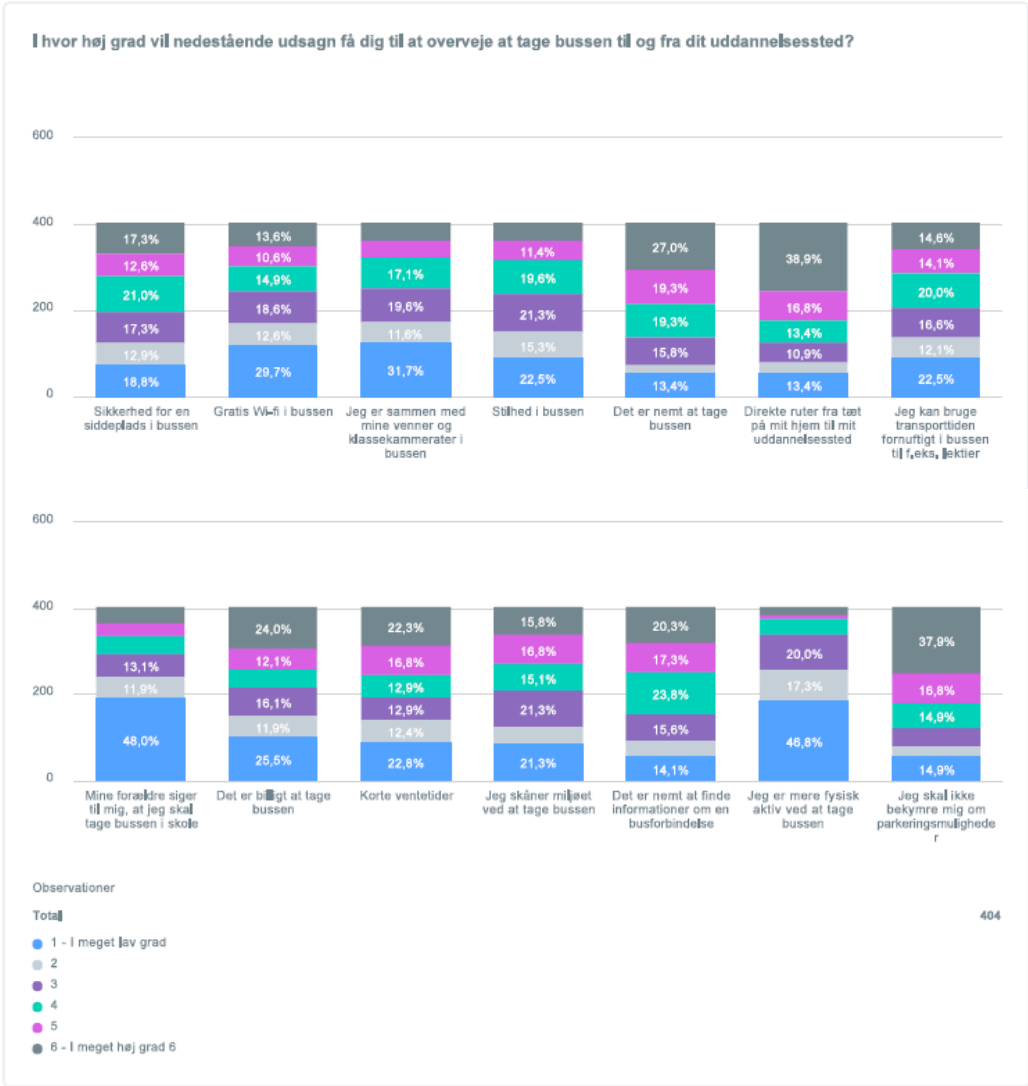
Brug skalaen til at evaluere BUS som et transportmiddel til og fra dit uddannelsessted:



Observationer

- Totalt
- 1 - Uenig
 - 2
 - 3
 - 4
 - 5
 - 6 - Enig

412



Synes du, at det stigende antal biler på vejene, kødannelser og problemer med at finde parkering er en udfordring/et problem? Uddyb gerne svaret.



Svar er angivet på side
Åbne besvarelser | 28
Observationer
Total

402

Hvad bruger du din bil til udover at køre til og fra dit uddannelsessted? Uddyb gerne svaret.



Svar er angivet på side
Åbne besvarelser | 35
Observationer
Total

195

Hvad er dine rejsemål udover at tage bussen til og fra dit uddannelsessted? Uddyb gerne svaret.



Svar er angivet på side
Åbne besvarelser | 38
Observationer
Total

210

Hvilke gode oplevelser forbinder du med transport og ventetid? Uddyb gerne svaret.



Svar er angivet på side
Åbne besvarelser | 42
Observationer
Total

402

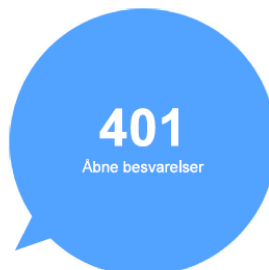
Hvad er det allerværste ved transport og ventetid? Uddyb gerne svaret.



Svar er angivet på side
Åbne besvarelser | 48
Observationer
Total

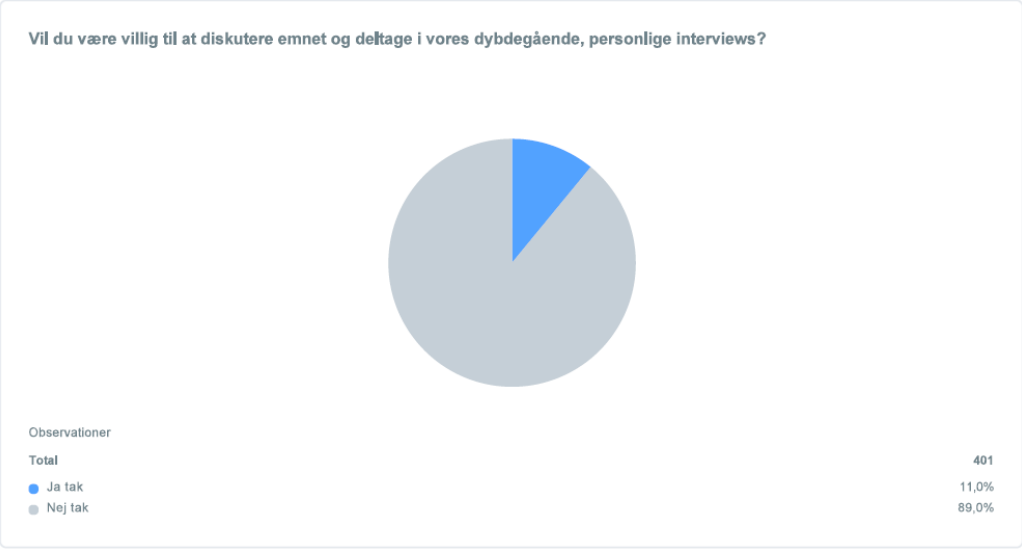
402

Hvad kan vi gøre for, at flere bilister tager bussen i stedet for bilen?



Svar er angivet på side
Åbne besvarelser | 55
Observationer
Total

401



Bilag 2 Åbne spørgsmål

Undersøgelsens resultater indebærer også svar på de åbne spørgsmål. Der er tale om i alt 2.012 svar på de åbne spørgsmål.

Resultaterne fra de åbne spørgsmål bliver herunder opstillet i kategorier af hvert spørgsmål hvorunder de relevante emner opstilles.

Synes du, at det stigende antal biler på vejene, kødannelser og problemer med at finde parkering er en udfordring/et problem? Uddyb gerne svaret.

Problemer med parkering:

- Man skal komme 20 min. før i skole for at få en parkeringsplads.
- De studerende der bor tæt på skolen kører også i bil, og derfor kan dem der har langt til skole ikke få en parkeringsplads.
- Man skal ikke tænke på problemer med parkering, hvis man tager bussen.

Problemer med kødannelser og mange biler på vejene:

- Bussen bliver forsinket, hvilket resulterer i fravær på skolen.
- Større CO₂ udledning – bussen burde køre på el.
- Billister burde etablere en samkørselsordning.
- Det er bedre for miljøet at tage bussen.
- Det er ubehageligt som cyklist, at der er mange biler på vejene.
- "Der er alt for meget vejarbejde i Odense. At det ikke giver mening for mig at tage bussen det næste lange stykke tid, da der er alt for lang kø og vil komme for sent (fravær)"

Det er en fordel at benytte bilen fremfor bussen grundet:

- Perioderne på ungdomskortet er besværlige.
- "1 ud af 5 gange er buschaufføren lige lovlig presset på tid (det føles sådan) når han (typisk ham med de lange negle) bremses hårdt, drejer kraftigt i sving og kører nogle gange direkte ud foran folk så de dytter".
- Lang transporttid med bus fremfor bil.
- Mangel på siddepladser i bussen.
- Dårligt indeklima i bussen.
- Andre passagerer med dårlig personlig hygiejne i bussen.
- Bustiderne passer ikke med skoleskemaet.
- Det er dyrt at tage bussen.
- "Jeg vil hellere køre i tæt trafik, holde i kø og have problemer med parkeringsplads, end at jeg vil stå og vente på en bus, som er så meget langsommere end min bil".
- Frihed i bilen.
- Mobilitet i bilen.
- Forsinkelser på bussen.

Hvad bruger du din bil til udover at køre til og fra dit uddannelsessted? Uddyb gerne.

- Arbejde.
- Fritidsaktiviteter.
- Venner.
- Ærinder.
- Familie.
- Intet andet end kørsel til skole.
- Indkøb.
- Køre til et stoppested.
- Høre musik og slappe af.

Hvad er dine rejsemål udover at tage bussen til og fra dit uddannelsessted? Uddyb gerne.

- Jylland.
- Sjælland.
- Odense.
- Fra Svendborg til Langeland.
- Faaborg.
- Nyborg.
- Assens.
- Bøge.

Hvilke gode oplevelser forbinder du med transport og ventetid? Uddyb gerne.

- Direkte forbindelse mellem hjem og uddannelsessted.
- Lave lektier.
- Snakke med venner.
- Høre musik.
- Søde buschauffører.
- Der er varmt i bussen.
- At bussen kommer til tiden.
- "At man har ro til at sidde for sig selv. Især de tidlige morgenener, når man skal i skole, er det virkelig rart at sidde i bussen og ikke skulle tænke over noget."
- Buschauffører der venter, hvis man kommer løbende.
- Sove.
- Det er nemt at finde oplysninger om rejser.
- Mulighed for siddeplads.
- Man skal ikke bekymre sig om parkeringsplads.
- Det er billigere at tage bus end at have egen bil.
- WiFi.
- Man undgår dårligt vejr, hvis man tager bussen.
- Man kan snakke i telefon og tjekke sociale medier i bussen.
- Man skåner miljøet ved at tage bussen.

Hvad er det allerværste ved transport og ventetid? Uddyb gerne.

- Ingen pladser i bussen.
- Dårligt vejr mens man venter.
- Larmende børn.
- Spildtid.
- Sure buschauffører og chauffører der skal stoppe for at ryge undervejs.
- Hvor lang tid selve transporten tager.
- "At det er fuldstændig urimeligt dyrt at tage offentligt transport..". "Det allerværste er at det koster en fattig studerende 27 kr. at komme fra og til som vokser op til en enorm stor sum penge i længden.."
- Folk vælter i bussen, fordi bussen kører så snart rejsekortet er bippet ind.
- Komme for sent i skole.
- For langt til nærmeste busstopsted.
- Indeklima i bussen – for varmt.
- Når man ikke kan finde nok informationer om den bus man skal tage.
- Bussen er upålidelig.
- Bussen kører en omvej.

Hvad kan vi gøre for, at flere billister tager bussen i stedet for bilen?

- Sørge for at der er siddepladser.
- Gøre det billigere.
- Sørge for flere busafgange.
- Gladere chauffører.
- Bedre dækning i yderområderne.
- Gøre billisterne opmærksomme på miljøet: "Men et bud kunne være at spille på miljøet. Trække samvittighedskortet. Reklamemæssigt, du ved. .. Hvis reklamerne for busserne inkluderer det faktum, at man som individ bidrager til en mindre udledning af drivhusgasser ved at tage bussen, er jeg (næsten) sikker på, at folk i større grad ville overveje det."
- Bustiderne skal tage højde for uddannelsens mødetider.
- Busser der kører på el.
- Busserne skal være mere fleksible.
- Bedre udluftning i bussen.
- "Derimod tror jeg også bare i skal have ændret på selve jeres image, og hvem i har som chauffører. Det image i har – og ikke tag det personligt – er at de fleste er nogle sure r'vhuller, som ikke gider sige godmorgen eller hav en god dag. Og det betyder enormt meget for om man gider tage bussen".
- Mulighed for at betale med Mobilepay i bussen.

Derudover er der kommentarer til enkelte ruter.