

Offentlig Trafik i Odsherred

Unge og ældre

Jensen, Henrik Toft; Grindsted, Thomas Skou; Andersen, John

Publication date:
2015

Document Version
Også kaldet Forlagets PDF

Citation for published version (APA):

Jensen, H. T., Grindsted, T. S., & Andersen, J. (2015). *Offentlig Trafik i Odsherred: Unge og ældre*. Roskilde Universitet.

General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain.
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal.

Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact rucforsk@kb.dk providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



ODSHERRED
KOMMUNE



Offentlig Trafik i Odsherred Unge og Ældre



Odsherred Kommune og
Roskilde Universitet

November 2015

Forord

Trafikgruppen i Odsherred Kommune har iværksat denne undersøgelse om Unge, Ældre og Offentlig Transport. Undersøgelsen er lavet af Roskilde Universitet i samarbejde med Odsherred Kommune. Ung i Odsherred, Ældrerådet, Ældresagen, Odsherred Gymnasium med flere har deltaget i projektet, og Movia har stillet data til rådighed. Det er trafikgruppens ønske at inddrage borgerne, de unge og ældre i trafikplanlægningen. Med afsæt i de unge og ældre, er publikationen led i borgerinddragelsen som kan sikre et godt plangrundlag og være med til udvikle ideer og ønsker, der kan forbedre udbuddet af kollektiv trafik. Med udgangspunkt i frikommune ordningen blev der i 2014 lavet en solid trafikplan for Odsherred. Denne undersøgelse skal være med til at vurdere trafikplanen, følge op på den og sikre et godt vidensgrundlag der kan være med til at understøtte den praktiske implementering.

God Læselyst,

Thomas Skou Grindsted, Henrik Toft Jensen og John Andersen

Roskilde Universitet,

Institut for Miljø, Samfund og Rumlig Forandring

30. November 2015

1. Sammenfatning

Denne rapport indeholder resultaterne af en 1) spørgeskemaundersøgelse der kortlægger unge og ældres holdninger til- og brug af offentlig transport i Odsherred, 2) analyse af data stillet til rådighed af Odsherred Kommune og Movia, samt 3) seminarer.

I august og september 2015 er der gennemført en spørgeskemaundersøgelse med 418 borgere i Odsherred, fortrinsvis unge (10-24) og ældre (62+), geografisk spredt over hele kommunen¹.

Undersøgelsen viser at der er stor forskel på de unge og ældres transportbehov. Særligt unge er afhængig af den kollektive trafik, mens ældre udtrykker stigende behov i takt med de bliver ældre og skiller sig af med bilen. Af de 418 besvarelser har 93 % af de unge (10-24 år) benyttet offentlig transport inden for det seneste år, mens 7 % af de unge ikke har. 54 % af de unge benytter offentlig transport flere gange ugentligt (skole, job, fritidsjob, læreplads). Transportmulighederne er afgørende for de unges valg af ungdomsuddannelse. Til sammenligning svarer 43 % af de ældre, at de har benyttet offentlig transport inden for det seneste år, mens 57 % ikke har. 11 % af de ældre (62+) benytter offentlig transport flere gange ugentligt.

- **Tog:** 58 % af de ældre angiver, at de aldrig benytter toget. 35 % benytter toget månedligt, mens 7 % benytter toget ugentligt. For de unge er det 17 % der aldrig benytter toget. 36 % benytter toget månedligt mens, 47 % benytter toget ugentligt.
- **Bus:** 77 % af de ældre angiver, at de aldrig benytter bussen. 15 % kører i bus månedligt, mens 8 % benytter bussen ugentligt. 23 % af de unge benytter aldrig bussen. 31 % benytter bussen månedligt og 46 % benytter bussen flere gange om ugen.
- **Flextrafik:** Ifølge de ældres besvarelser har 88 % aldrig benyttet flextrafik. 12 % har anvendt flextrafik inden for det seneste år. Heraf har 11 % benyttet flextrafik et par gange årligt, og 1 % angiver ugentlige flexture. For de unges vedkommende er det 93 % der aldrig har benyttet flextrafik. 7 % har brugt flextrafik inden for det seneste år. Ingen angiver ugentlige flexiture.
- **Cykling:** 43 % af de ældre har ikke cyklet inden for det seneste år. 24 % af de ældre cykler månedligt eller sjældnere, mens 33 % cykler mindst én gang ugentligt. For de unges vedkommende angiver 28 %, at de ikke har cyklet inden for det seneste år. 34 % af de unge cykler månedligt eller sjældnere, mens 38 % cykler mindst en gang om ugen. Det ser således ud til, at der er et betydeligt potentiale for at øge cykelismen i Odsherred, både for ældre, børn og unge, ikke mindst i forbindelse med skolegang.

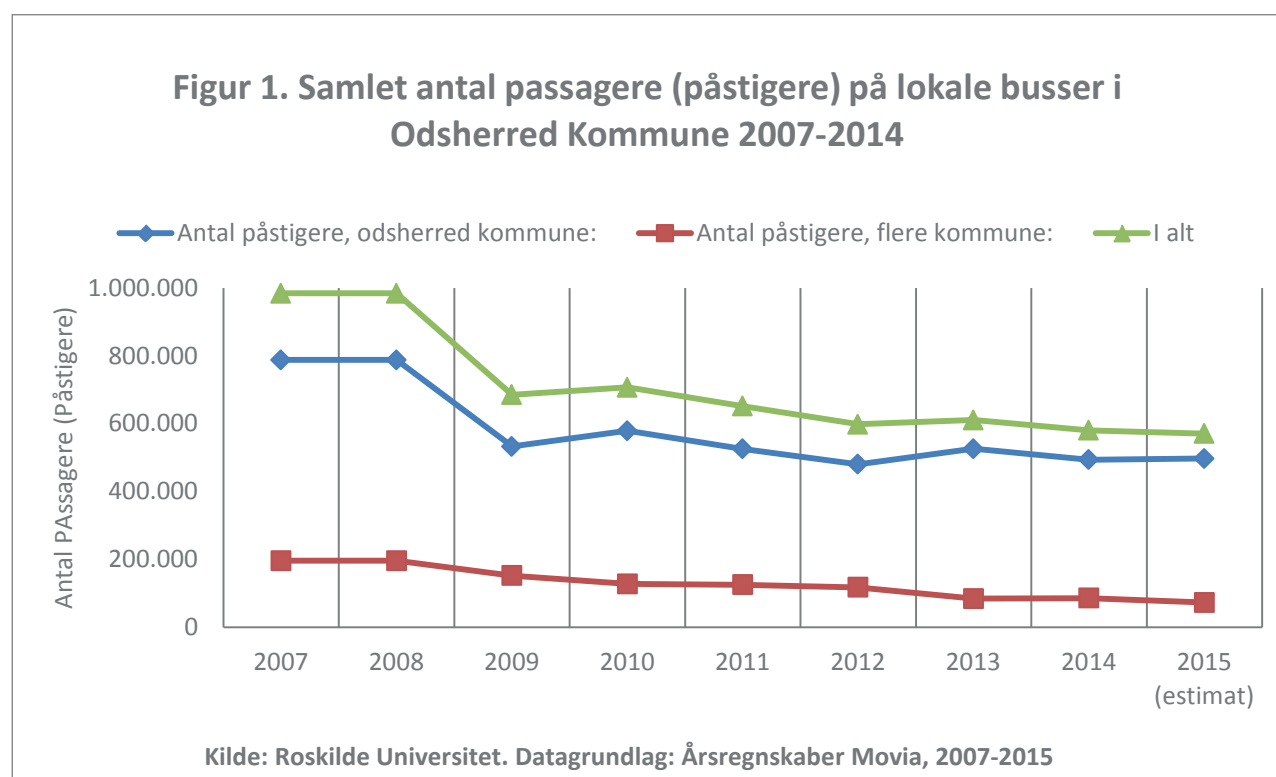
¹ Der er 32.880 borgere i Odsherred Kommune (Danmarks Statistik, 3. kvartal 2015).

- **Samkørsel:** 69 % af de ældre angiver de aldrig gør brug af samkørsel. 27 % af de ældre har gjort brug af samkørsel månedligt eller sjældnere, og 4 % benytter samkørsel ugentligt. For de unges vedkommende, er det 60 % der angiver, at de aldrig gør brug af samkørsel. 31 % af de unge har gjort brug af samkørsel månedligt eller sjældnere, og 9 % af de unge angiver, at de tager del i samkørsel ugentligt.

Undersøgelsen giver et indblik i borgernes brug af og holdninger til offentlig trafik i forhold til Trafikplanens (2014) satsningsområder (se også konklusionen). I tillæg til trafikplanen (2014) peger undersøgelsen på manglende koordination mellem skolernes ringetider og (skole) bussernes kørerplaner. Undersøgelsen peger desuden på manglende koordination mellem bus og tog, der giver anledning til at passagerene (og særligt de unge) oplever mange unødvendige transportudfordringer. Med udgangspunkt i trafikplanen vises, at 43 % af de ældre og 28 % af de unge aldrig benytter cyklen. Ca. 20 % for hver gruppe cykler på daglig basis. Dette bekræfter denne undersøgelse transportgruppens antagelse om at cyklen anvendes sjældent i det daglige. Der synes behov for en langsigtet og koordineret indsats mellem skoler, arbejdspladser, fritidsforeninger mv., for at imødekomme ambitionerne i trafikplanen. Det konkluderes at borgere uden adgang til bil oplever ringe muligheder for kollektiv trafik om aftenen, hvilket har negativ indflydelse på den sociale mobilitet. Et øget fokus på flextrafik kan imødekomme dette. Det konkluderes at flextrafik er den mest robuste model for befordring på marginaltider i tyndt befolkede områder, og der stilles flere anbefalinger op i konklusionen.

2. Baggrund og Problembeskrivelse

Den kollektive transportplanlægning har undergået store forandringer de senere år, ikke mindst af betydning for landområderne. Selvom der har været iværksat talrige tiltag for at opretholde serviceniveauet for den kollektive trafik i landområderne, har passagertallet generelt været vigende gennem de seneste 30 år. Med Kommunalreformen (2007) overtog kommunerne store driftsopgaver inden for veje og offentlige trafik. Odsherred Kommune er arealmæssigt en stor landkommune. Der er 32.880 borgere i Odsherred Kommune og kommunen har vendt et faldende befolkningstal til et stigende de seneste kvartaler (Danmarks Statistik, 3. kvartal 2015). Med et relativt lavt befolkningstal, og en geografisk spredt bosætning i en række mindre bysamfund, er det forholdsmæssigt dyrere at drive kollektiv trafik end i tættere befolkede områder. Som i mange andre landkommuner har passagertallet været siden kommunalreformen. I Odsherred Kommune er passagertallet for den lokale busdrift faldet med 41 % fra 2007-2014, fra 984.497 passager i 2007 til 580.705 i 2014 (se figur 1). Faldet skete i stor udstrækning fra 2008-2010. Det store fald skal dels ses i forbindelse med den økonomiske krise, dels i forbindelse med omlægning af buslinjerne og de politiske rammebetingelser (se afsnit 3)². Da faldet særligt ses fra 2008-2010 er der potentiale for at vinde noget af det tabte tilbage.



2 Figur 1 er opgjort ved antal passagerer (påstigere) på lokale busser (Odsherred) og rutebuser (Region Sjælland). I alt viser summen af de to.

Med et faldende passagertal illustrerer figur 1 en strukturel problematik. Med stigende passagertal er det svært at opretholde serviceniveauet for den offentlige trafik. Uden borgenes brug af, eller med et reduceret brug, kan det være nødvendigt at skære i service udbuddet, idet omkostningerne pr. kørt passager kilometer stiger. Når en reduktion i serviceniveauet bliver nødvendigt, risikerer det igen at føre til stigende passagertal. Hvis serviceniveauet skal opretholdes, kræver det robuste løsninger, og måske også nye måder at drive kollektiv trafik³.

Opretholdelse af offentlig transport i landområder, er begrundet i sociale hensyn, særligt for den del af befolkningen der ikke har alder, helbred eller økonomi til at køre i bil. Også turistmæssige, kulturmæssige og andre planhensyn indgår i den offentlige transport. Unge og ældre er to centrale målgrupper for offentlig transport, ofte med vidt forskellige transportbehov.

Boks 1. Offentlig transport for alle

Ordet bus kommer af det latinske omnibus – der betyder for alle

Trafikplan 2014 for Odsherred Kommune peger da også på unge som et særligt indsatsområde, idet offentligt transport har betydning for adgang til uddannelse og studievalg⁴. Transportmulighederne er afgørende for de unges valg af ungdomsuddannelse i Odsherred. Mange uddannelser er for eksempel flyttet fra Holbæk til Slagelse (sygeplejerske, pædagog, lærer). Samtidig er de offentlige transportmuligheder fra Odsherred blevet en udfordring idet jernbanen til Slagelse er blevet nedlagt.

Også hensynet til sundhed, arbejdsmarked, turisme, cykling mv. fremhæves som strategiske indsatsområder. Trafikplanen peger desuden på, at forstærke bus- og togdriften, at sikre fleksibel offentlig trafik, og bedre muligheder for samkørsel. Også cyklisme indgår som et særligt indsatsområde. Med udgangspunkt i Trafikplan 2014 undersøger denne rapport de unge og ældres brug af og holdninger til offentlig transport.

3 I de sidste 30 år har der været talrige forsøg på at opretholde den kollektive trafik i landområderne. Støtte gennem statslige puljemidler, pilot- og forsøgsprojekter har gennem årene frembragt talrige initiativer og transportløsninger. Men, ikke ret meget har vist sig bæredygtigt. Sådanne projekter er ofte karakteriseret ved, at lige så snart at støtteordningen stopper, så forsvinder de tiltag, der ellers var iværksat. Der er derfor i stigende grad behov for at tænke i robuste løsninger.

4 I 2013 lavede Region Hovedstaden en minianalyse af faktorer der påvirker studievalg. Analysen viste at yderligere centralisering af uddannelserne kan have negative konsekvenser for optag, studie og studievalg, idet afstand/transport mellem bopæl og uddannelsessted har indflydelse når unge vælger eller fravælger uddannelse (Region Hovedstaden, 2013).

I nærværende rapport belyses de unges og ældres brug af offentlig transportmuligheder, herunder bus- og togdrift, flextrafik, samkørsel og cykling. For de unges vedkommende, særligt mellem uddannelsessted og bopæl, for de ældre særligt mellem bopæl og ældrecenter, samt indkøb, kulturelle tilbud mv.

Undersøgelsen afdækker forskellige behov for offentlig transport. Nærværende undersøgelse af de unges og de ældres transportmønster og input, er med til at sikre et kvalificeret plangrundlag af den offentlige trafik i Odsherred. Det er borgernes daglige anvendelse der skaber grundlaget for bedre kollektive trafik. Rapporten belyser følgende spørgsmål:

- Hvordan lever den kollektiv trafik op til de transportbehov som særligt unge (10-24) og ældre (62+) har i Odsherred Kommune, inklusiv beboere i de små bysamfund på landet?
- Hvilke ideer og ønsker har de unge og ældre, til at indrette den kollektive trafik?

3. Den Kollektive Trafiks Regionale Geografi og Rammebetingelser

Den kollektive transportplanlægning er i forandring med udlicitering og kontraktstyring som nogle af de nyere politiske rammevilkår, b.a. med Movias etablering i 2007⁵ og kommunalreformen. Movia står for hovedparten af den offentlige transport på Sjælland. Movia er ikke kun et fælleskommunalt trafikselskab, men også en virksomhed der skal agere på kommercielle vilkår. Dermed er det fælleskommunale trafikselskabs medlemmer også kunder.

Den kollektive trafik hviler på planrationaler, hvor befordring drives under behovstyret markedsløik. Kollektiv befordring administreres derfor som et semi-universelt gode. Dvs. at Movia rådgiver om hvordan og hvad Odsherred Kommune kan få ud af en given bevillingsramme. Selve driften kan sættes i udbud/licitation. Med den lovgivning vi har for øjeblikket (Trafikselskabsloven) er det kundgjort, at det er kommunerne der finansierer den lokale trafik. Det vil sige, at den kollektive trafik administrativt opdeles i en række geografiske enheder (kommuner), som økonomisk skal hvile i sig selv.

5 Movia er stiftet i 2007 og ejes af Region Hovedstaden, Region Sjælland samt de 45 Kommuner i de to regioner. Movia blev stiftet efter sammenlægning af Hovedstadens Udviklingsråd (HUR), Vestsjællands- (VT) og Storstrøms Trafikselskaber (STS). Movia driver 10 lokalbaner 448 buslinjer og har 220 millioner passagerer årligt. Heraf er der ca. 500.000 passagerer årligt på 10 buslinjer i Odsherred Kommune og 1.2 mio. på Odsherredbanen. DSB, S-tog og metro indgår ikke i Movia.

AFSNITTETS HOVEDPUNKTER:

- *KOLLEKTIVE TRAFIK DRIVES UNDER UDLICITERING OG KONTRAKTSTYRING – OG OVERGÅR FRA AT VÆRE ET UNIVERSELT/KOLLEKTIVT GODE TIL AT VÆRE BASERET PÅ BEHOVSSTYRET MARKEDSLOGIK*
- *KOMMUNEN ER EN KUNDE – EN AFTAGER AF DET FÆLLESKOMMUNALE TRAFIKSELSKABS RÅDGIVNING, EKSPERTISE OG SERVICE.*

Kommunerne i forskellige landsdele har forskellige geografiske udfordringer. Geografisk er der eksempelvis stor forskel på kommunerne i Danmark, mellem såkaldte rige og fattige kommuner. Kommunens demografi, størrelse og befolkningstæthed spiller en væsentlig rolle for tilrettelæggelsen af den offentlige trafik. Nogle kommuner har en central hovedby og andre har mange mindre byer. Odsherred er karakteriseret ved en landkommune med lav befolkningstæthed, og en række mindre og spredte bysamfund. Det betyder groft sagt, at der er stor forskel mellem kommunerne i forhold til trafikbudget per indbygger og arealenhed. På den måde har de geografiske betingelser stor betydning for den kollektive trafiks rentabilitet. *Befordring i tæt befolkede områder er mindre omkostningsfuldt end i tyndere befolkede områder. Det er mere rentabelt at drive kommerciel busdrift i tæt befolkede områder end i storkommuner med lav befolkningstæthed.*

Det er vigtigt at se på forholdet mellem billetindtægternes bidrag og de offentlige tilskud til at dække linjernes samlede omkostninger. Hvis en kommune planlægger med et dobbelt så stort trafik budget per indbygger som en anden, så får de dobbelt så meget kollektiv trafik. Dette afhænger dog af geografien der køres i, billetindtægternes bidrag til de samlede omkostninger, og linjernes over/underskudsgrad.

Også på regionalt niveau er der store geografiske forskelle. Dette kan illustreres med Region Sjælland og Region Hovedstaden. På grund af et højere befolkningstal og den tættere bystruktur, har Region Hovedstaden eksempelvis, forholdsvis mange penge til kollektiv trafik, Region Sjælland bruger forholdsvis mange penge på kollektiv trafik (regionale tilskud fra staten). I Region Hovedstaden bygges ny infrastruktur, der laves nye linjer og eksisterende linjer opgraderes. I Region Sjælland er der tale om at spare og eventuelt lukke en jernbane, idet 64 % af budgettet til regional udvikling i 2015 anvendes på kollektiv trafik⁶. Af et budget på 566 mio. kr. til regional udvikling, anvendes 363 mio. kr. til at drive den kollektive trafik (Region Sjælland 2015). Region Sjælland er dermed den region i Danmark der bruger flest penge på kollektiv trafik pr. indbygger (Movia 2015). Til

⁶ Region Sjælland finansierer de lokale jernbaner og rutebusserne. Kommunerne finansierer de lokale busser.

sammenligning anvender Region Hovedstaden 44 % af det regionale udviklingsbudget til kollektiv trafik. Det samlede budget er på 946 mio.kr. til regional udvikling i 2015. Heraf anvendes 420 mio. kr. til kollektiv trafik (Region Hovedstaden 2015), hvoraf Region Hovedstaden bl.a. investerer (pt. 92 mio. årligt) i ny infrastruktur.

Som tidligere beskrevet, er det med den nuværende lovgivning kommunerne der finansierer den lokale trafik⁷. Det er Odsherred Kommune der planlægger den kollektive trafik, og har den administrative myndighed. Da Odsherred Kommune er en geografisk spredt kommune med lavt befolkningstal er det vanskeligt at drive kollektiv busdrift med overskud. Det er dog ikke formålet med offentlig busdrift, men at finde løsninger, der inden for det nuværende budget giver et bedre serviceniveau.

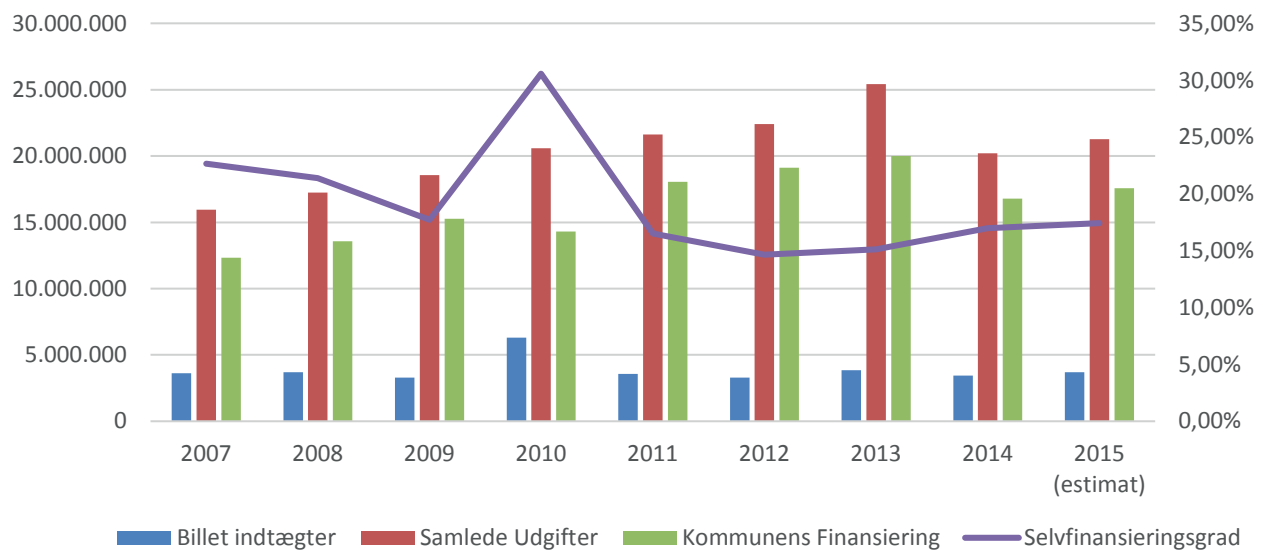
I Odsherred Kommune er passagertallet for bustrafikken faldet i omegnen af 5 procent per år, siden kommunalreformen i 2007 (se figur 1), men har i siden 2012 oplevet en positiv udvikling (se Tabel 1). I den forbindelse, er det værd at nævne at buslinjerne i Odsherred blev omlagt i 2010, omlagt fra 20 til 11 buslinjer, hvoraf fire er egentlige skolebuslinjer. Sammenholdt med figur 1 ses, at ændringer og omlægninger af linjer kan betyde et fald i passagerantallet, som først stabiliseres efter flere år, og måske med et samlet permanent fald i antal passagerer. Selvfinansierungsgraden steg kortvarigt, trods fald i passagerantal, men har siden fundet et lige nogenlunde som før omlægningen (se figur 2).

Tabel 1. Antal passagerer (påstigere) på de lokale buslinjer i Odsherred Kommune, 2010-2015

Buslinjer i Odsherred	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (estimat)
561	101.449	95.755	91.232	94.713	93.291	99.203
562	83.253	81.267	68.064	67.001	65.884	70.252
563	30.801	27.565	23.538	22.704	23.275	24.039
565	93.323	76.218	83.981	92.410	96.533	92.267
566	136.089	119.084	113.254	109.997	111.265	116.089
567	48.853	51.239	40.557	40.261	39.725	43.031
Skole 568	41.209	39.027	33.437	27.850	31.928	26.802
Skole 571	20.872	8.914	6.276	8.191	8.658	7.514
Skole 572	12.144	13.506	10.116	12.031	12.398	9.943
Skole 573	11.305	13.499	10.213	11.379	11.445	11.694
I alt	579.298	526.074	480.670	486.537	494.402	500.834

⁷ Trafikselskabsloven blev ændret 1. januar 2015, sådan at en større del af buslinjerne, der var overskridende mellem kommuner, blev overført til regionerne. Hensigten er at de økonomiske omfordelinger mellem kommune og region skal minimeres. Regionerne finansierer de regionale busruter og lokalbanerne, kommunerne de lokale busser.

Figur 2. Indtægter, udgifter og balance for busdriften i Odsherred Kommune, 2007-2015



Kilde: Roskilde Universitet. Datagrundlag: Årsregnskab Movia, 2007-2015

Selvfinansieringsgraden er procentdel af udgifter der dækkes via billetindtægter. Den samlede kommunale finansiering per borger i Odsherred Kommune ligger på ca. 500 kr. per år. Med en halv million passagerer årligt på de lokale busser i Odsherred betyder det, at befolkningen i gennemsnit kører godt 16 ture årligt, med en gennemsnitspris på 42 kroner per tur. Udfordringen består derfor i at finde trafikløsninger, der gør det bedre eller billigere at drive kollektiv trafik, og samtidig øger eller opretholder serviceniveauet og passagetallet.

AFSNITTETS HOVEDPUNKTER:

- *INFRASTRUKTURINVESTERINGER ER GEOGRAFISK FIXERET OG KAN IKKE OVERSKRIDE KOMMUNALE/REGIONALE ADMINISTRATIVE GRÆNSER, SELVOM BEHOV FOR OPGRADERING KAN VÆRE RELATIVT STØRRE I NOGLE KOMMUNER FREM FOR ANDRE*
- *DET ER EN UDFORDRING AT SIKRE NOGENLUNDE SAMME STANDARDT OG SERVICENIVEAU PÅ TVÆRS AF KOMMUNER, IDET DET ER MERE RENTABELT AT DRIVE KOMMERCIEL BUSDRIFT I TÆT BEFOLKEDE OMRÅDER END I STORKOMMUNER MED LAV BEFOLKNINGSTÆTHED*

4. Unge og Ældre – Transportvaner, Behov for og Holdninger til Offentlig Transport i Odsherred

Borgernes holdninger til offentlig transport, transportvalg, daglige mobilitet, rutiner og vaner, er afgørende for at visionen i Odsherreds Trafikplan (2014) kan realiseres. Hvor første del af undersøgelsen belyser planlægning, udviklingstendenser og økonomi, behandler anden del, den faktiske brug af og holdninger til offentlig transport i Odsherred. Afsnittet belyser transportvalg, transportmønstre og holdninger, særligt blandt unge og ældre, og er baseret på besvarelser fra 418 borgere bosiddende i Odsherred (se bilag 2, 2.1 og 2.2)⁸. Transportgruppen i Odsherred har følgende pointer i deres vurdering af den kollektive trafik:

- At sæsonvariationen for brug af den offentlige transport kan være meget stor i Odsherred, da der er 3 gange så mange sommerhusgæster som borgere i højsæsonen.
- At borgerne og særligt de ældre oplever det vanskeligt at have et rigt aktivitetsliv om aftenen (deltagelse i møder, fritids- og kulturaktiviteter etc.) på grund af manglende transportmuligheder til at komme hjem igen.
- At cyklen rummer et stort sundhedsmæssigt, miljømæssigt samt turistmæssigt potentiale, men at cyklen i ringe udstrækning anvendes i det daglige.
- At særligt sportsforeninger og fritidsklubber er dygtige til at arrangere samkørsel, og at dette med fordel kan udbredes mere, også til kommunalt brug.
- At de unge og gymnasieeleverne oplever daglige og unødigt vanskelige transportudfordringer, der måske også har betydning for fravalg og frafald af uddannelse.
- At mange borgere oplever en urimelig lang transporttid og dårlig koordination mellem bus og tog.
- At der er behov langt mere fleksible transporttilbud der passer bedre til borgernes behov.

8 Undersøgelsen udgør ikke et repræsentativt snit for befolkningen i Odsherred Kommune, idet der særligt er fokus på de unge (10-24) og ældre (62+). For de to populationer er deltagerne tilfældigt udvalgt. For de unges vedkommende, udgør piger 70 % af respondenterne, og godt 1/3 er 15-19 år, men også en del forældre har svaret på undersøgelsen. For de ældres vedkommende er 69 % af respondenterne kvinder, og 67 % er mellem 60-70 år. Mænds deltagelse er således alt for lav i forhold til Odsherreds demografi (se bilag 2, 2.1. og 2.2), men undersøgelsens alderssammensætning er signifikant i forhold til Odsherreds demografi (bilag 2, 2.3).

Behandler denne del borgernes holdninger til offentlig transport og kortlægger borgernes daglige transportvaner. Anden del er med til at understøtte de vurderinger der kom frem i Trafikplanen (2014) ifht. trafikplanens indsatsområder. Undersøgelsen bekræfter i store træk transportgruppens antagelser.

4.1 Hverdagstransport

Hver dag bruger vi transport, og det er næsten utænkeligt at betragte et samfund uden mobilitet. Om vi tager cyklen eller bus, tog eller bil, så tager vi det for givet at vi let kommer rundt. Den offentlige infrastruktur, både de veje vi kører på, og den offentlige trafik vi kører med, anvendes til daglige gøremål, så vi nemt kommer i skole, på arbejde, foretager indkøb, henter børn, besøger familie og venner og dyrker vores interesser. Hele vores hverdagsliv er indrettet efter en pålidelig transportinfrastruktur, hvad enten vi vælger bil, bus, tog eller cykel.

Planlægning af den offentlige trafik er styret af at der er en tung responstid på at ændre udbuddet (tid, antal afgang, volumen og rute). Det vil sige at behovsstyringen af den offentlige transport opererer med en fast total kapacitet.

Samtidig varierer de individuelle behov for tidspunkt og rute. Det gør de ofte med stor variation mellem forskellige grupper i befolkningen, med stor dagsvariation, og i nogle tilfælde også med sæsonvariation. Sæsonvariationen kan have stor betydning i en sommerhus kommune som Odsherred, hvor befolkningstallet tredobles i juli. Behovsplanlægning, er en kompleks opgave, og den enkelte borgers transportvaner og daglige transportvalg, sker blandt andet på baggrund af vaner, subjektive normer, intentioner og oplevelse af transportvalgets effektivitet til at udfylde transportbehovet.

I Odsherred, er det 93 % af de unge har benyttet offentlig transport inden for det senest år. Kun 7 % har ikke gjort brug af offentlig transport. Det siger noget om det samlede volumen, og hvor bredt den offentlige transport appellerer til denne befolkningsgruppe, men ikke hvor og hvornår⁹. Som det ses af figur 3 og 4 er der stor forskel mellem de unge og ældres besvarelser.

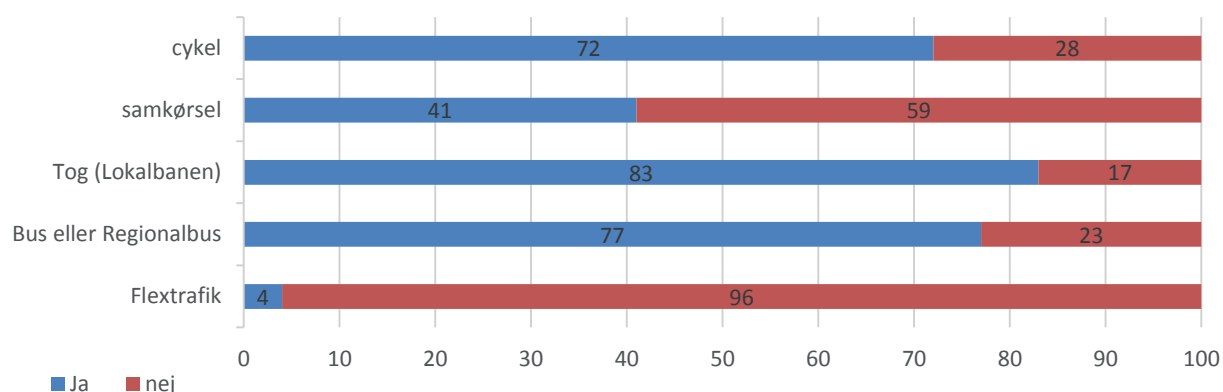
For de ældres vedkommende er det 47 % der har gjort brug af offentlig transport inden for det seneste år, mens 53 % ikke har. Det ses af figur 4 at 23 % af de ældre har benyttet bus inden for de seneste år, mens 77 % af de

9 Det er imidlertid ikke denne rapport's opgave at undersøge ruternes dækningsgrad, hvor og hvornår, men at afdække borgerens, de unge og ældres oplevelse af tilgængelighed, transportvaner og holdninger til den offentlige transport. Men kompleksiteten understreger, hvorfor borgeren kan opleve driften som lidt koordineret eksempelvis mellem bus og tog.

unge angiver at de har kørt i bus inden for det seneste år. Som det ses, benytter en større population af unge offentlig transport mindst én gang årligt på alle områder i forhold til de ældre, med undtagelse af flextrafik¹⁰.

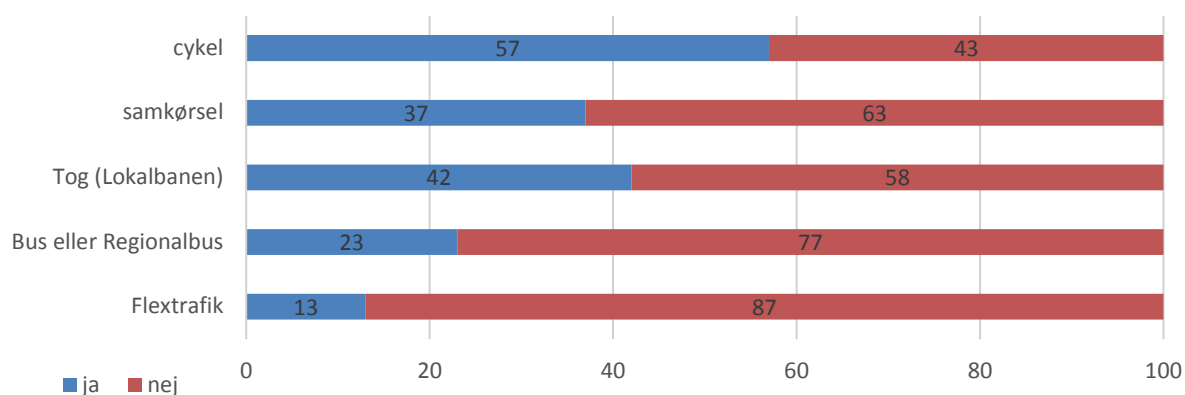
N = 327, Kilde: Roskilde Universitet

Figur 3. De unges besvarelser: Har du inden for det seneste år benyttet følgende transportmuligheder i Odsherred?



N = 91, Kilde: Roskilde Universitet

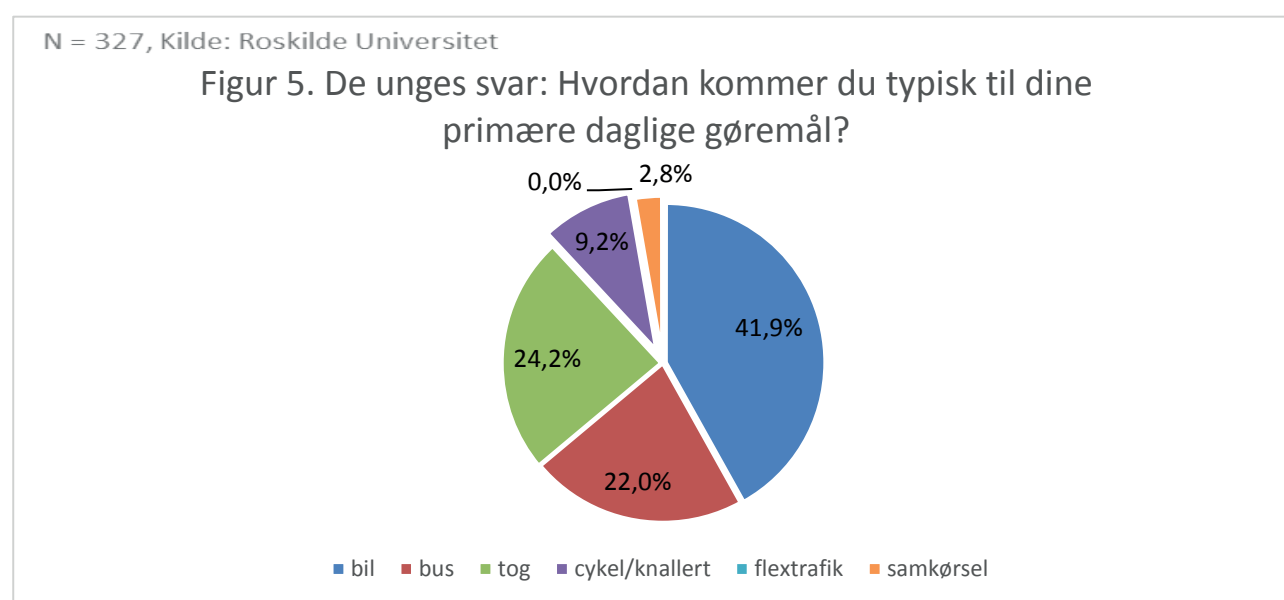
Figur 4. De ældres besvarelser: Har du inden for de seneste år benyttet følgende transportmuligheder i Odsherred?



¹⁰ Der skelnes ikke mellem visiteret (som primært de ældre gør brug af) og den åbne flextur som kommunen stiller til rådighed.

4.2 De unge, ældre og den rutinemæssige brug af den offentlige transport

Hverdagstransport og hvilke transportmuligheder vi har i det daglige, har stor betydning for den enkeltes livskvalitet og sociale mobilitet. I Danmark som helhed er bilen det mest anvendte middel til persontransport. I 2013 blev der eksempelvis kørt 52.880 mio. personkilometer i bil i Danmark, mens busser stod for 6543 mio. personkilometer og tog for 7076 mio. personkilometer (Danmarks Statistik 2015). Således står bilen for 76 % af de samlede personkilometer i Danmark, mens busser tager 9,4 % og tog 10,2 % (Se bilag 1, figur 1-3). Der er stor variation for forskellige samfundsgrupper. Af figur 6 ses, at i Odsherred udgør bilen det vigtigste middel til daglige transport for 72 % af de ældre (62+), mens figur 5 viser, at tog og bus udgør det vigtigste middel til daglig transport for 46 % af de unge i Odsherred, herefter bil (42 %).

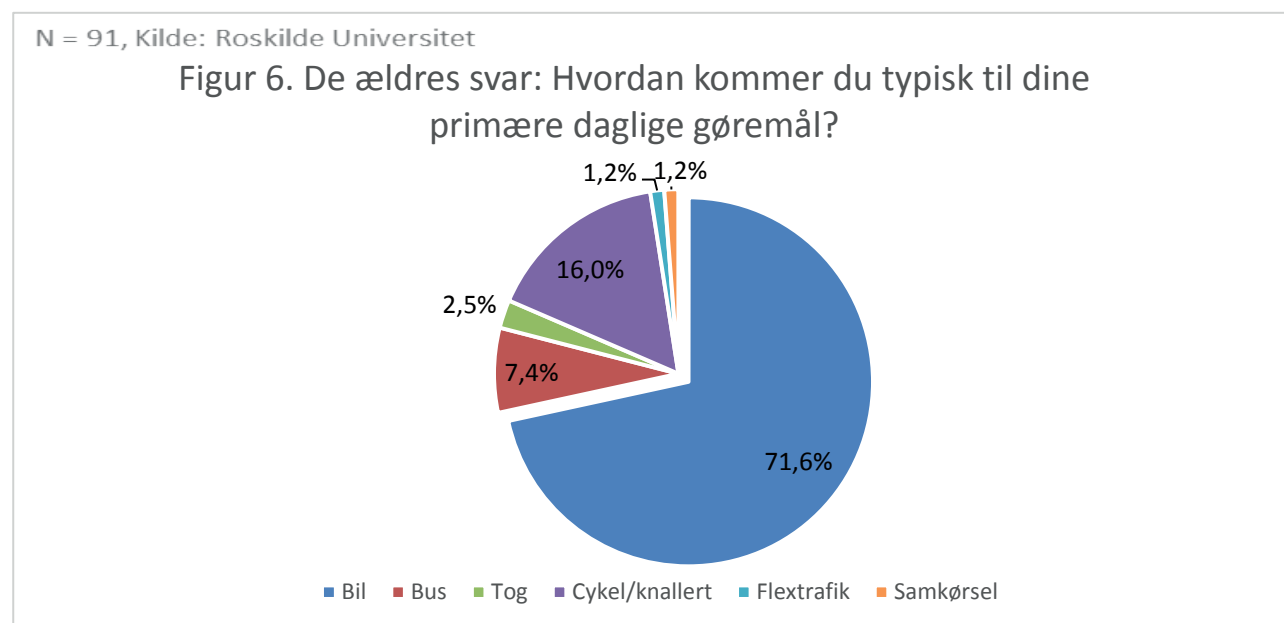


Hvor stor andel af de unge og ældre der har benyttet offentlig transport inden for det seneste år, gælder også for unge og ældres hverdagsmobilitet. For 72 % af de ældre, er bilen den primære middel til at opfylde det daglige mobilitetsbehov (Figur 6). For 46 % af de unge er offentlig transport det primære middel til hverdagstransport. Dette er kun tilfældet for knapt 10 % af de ældre.

Hvad angår bilejerskab har 82 % af de ældre egen bil (se bilag 2.5). Hvad angår bilejerskab har 36 % af de unge mellem 18-24 egen bil, ifølge besvarelsene.

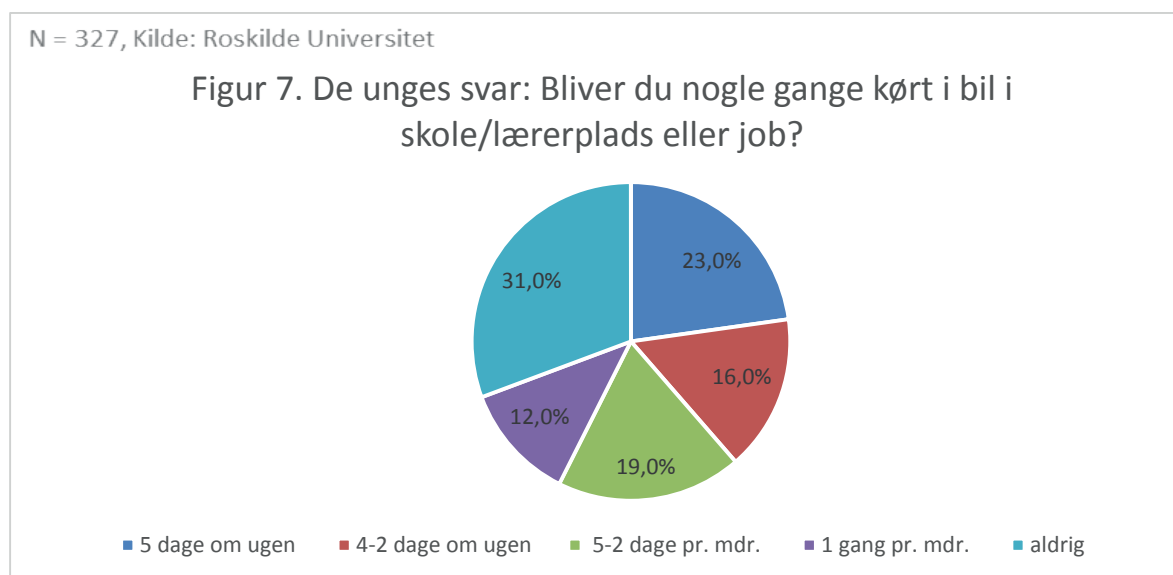
For de ældre, er det 2/3 der anvender bil 5-7 dage om ugen, mens det for børn og unge (10-24 år) er 44 % der bliver kørt eller selv sidder bag rattet (Se bilag 2, figur 2.4). Det er vigtigt at holde sig for øje, at 15 % af de unge og 11 % af de ældre angiver, at de aldrig benytter bil. De er således fuldt afhængige af den offentlige trafik, samkørsel mv. (se bilag 2, 2.4 og 2.5). Som en pige skriver i en af de åbne besvarelser "mor må ikke kører bil",

med tilføjelsen, at derfor tager jeg bussen. I det følgende kan du se hvor ofte de unge og ældre angiver, at de kører med bus, tog, bil, cykel og i bilag 2, kan du se hvordan de unge og ældre kommer til fritidsaktiviteter, job, til læge, indkøb, fester osv.



4.3 I Skole på cykel, i tog, bus eller bil?

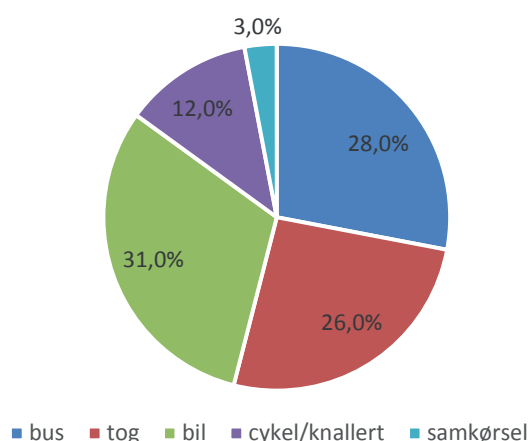
Selvom bilen udgør en vigtig del til at dække mange børn og unges daglige transport, er det stadig hovedparten der er afhængige af offentlig transport. Om børn og unge kører i bus, tog, cykel eller bil i skole er ofte genstand for debat. Det er en problematik der jævnligt potrateres i medierne, idet øget forældretransport ofte er begrundet i sikkerhed, som igen øger den oplevede usikkerhed, for den del der cykler, eller skal krydse trafikale veje, når de tager bus og tog. I undersøgelsen, er de unge blevet spurgt til om og i givet fald hvor ofte de bliver kørt i bil i skole (Figur 7).



Den største gruppe på 31 % af skolebørnene, bliver ifølge undersøgelsen aldrig kørt i bil i skole, mens 23 % bliver kørt i bil alle ugens hverdage. Ca. 16 % bliver kørt flere dage om ugen, mens 19 % bliver kørt 2-5 gange pr. måned (se figur 7). Det er således 31 % af de unge der angiver at de primært bliver kørt i bil i skole (se figur 8). Når de unge og skolebørnene, ikke har en forældre der kan køre dem, eller ikke har adgang til bil, for den del der er over atten, er det den offentlige transport der tager over. Selvom ca. 30 % af børn og unge primært bliver kørt, er der 70 % der ikke gør. Offentlig transport er for børn og unge tæt forbundet til skole og uddannelsesmuligheder (se figur 8).

N = 327, Kilde: Roskilde Universitet

Figur 8. De unges svar: hvilken form for transport benytter du hyppigst når du skal i skole?



For børn og unges skolegang udgør tog og bus den primære kilde til den daglige transport for 56 %. Også i Trafikplanen 2014, fremhæves betydningen af den offentlige trafik for børn og unges skolegang og uddannelsesmuligheder. "På dette område mangler Odsherred en del for at nå op på landsgennemsnittet. Ambitionen er at løfte andelen af unge med en ungdomsuddannelse fra de nuværende 68% til 85%. Transportmulighederne til ungdomsuddannelse er vigtige for de unges valg af uddannelse" (Trafikplanen Odsherred 2014, side 4).

Boks 2. Offentlig transport som fordelingskriterium til gymnasiet

Offentlig Transport er fordelingskriterium for optagelse på gymnasiet. Har man bopæl i Odsherred kommune er det også på Odsherred Gymnasium man bliver optaget. I optagelsesbekendtgørelsen for gymnasielever hedder det i § 28-30 (kap 10), at transporttid med offentlig transport mellem bopæl og uddannelsesinstitution er et fordelingskriterium for optagelse på landets gymnasier. Således har rejsetiden ikke bare indflydelse på den unges uddannelsesvalg.

Denne undersøgelse bekræfter transportgruppens ide om at skolebørnene og de unge oplever unødige daglige vanskeligheder i den offentlige transport mellem skole og hjem.

Boks 3: Skole og daglige vanskeligheder: Manglende koordination mellem skole, bus og tog. Skolebørnene og de unges oplevelser:

"Jeg kommer lidt for sent i skole, da bussen ikke passer med ringetider. Og om eftermiddagen passer bustider og ringetider SLET IKKE sammen. Det får ud over fritidsjobbet."

"Jeg kommer for sent i skole med skolebus. Skolens ringetider og bussens køretider passer slet ikke sammen"

"Det tager for lang tid og bussen passer ikke med skoleskemaet."

"Bussen passer ikke med mine møde tider og når jeg har fri skal jeg vente ca. 1 time på en bus. Har fri 15.10 og bussen kører 50."

"det passer meget dårligt i forhold til ringetider. Skal minimum vente 40 minutter efter ringetid, på at komme hjem fra skole."

"Please få det med bussen fikset, for det altså for dårligt at det ikke passer! Det kan simpelthen ikke være rigtigt, at toget skal komme ind på st. 2 min efter bussen er kørt... Det fungerer bare ikke, og det gør at flere og flere får problemer med at komme til og fra skole."

"Bussen til Vallekilde går 1 min før toget kommer ind så skal vente 59 min på næste bus hver dag derfor tager det 1 1/2 time at komme hjem"

"Hvordan skulle jeg ellers komme i skole? jeg har snart kørekort og vil da aldrig benytte mig af det igen. Jeg har nogle dage brugt 2 timer på at komme hjem og det er for mig spild af tid".

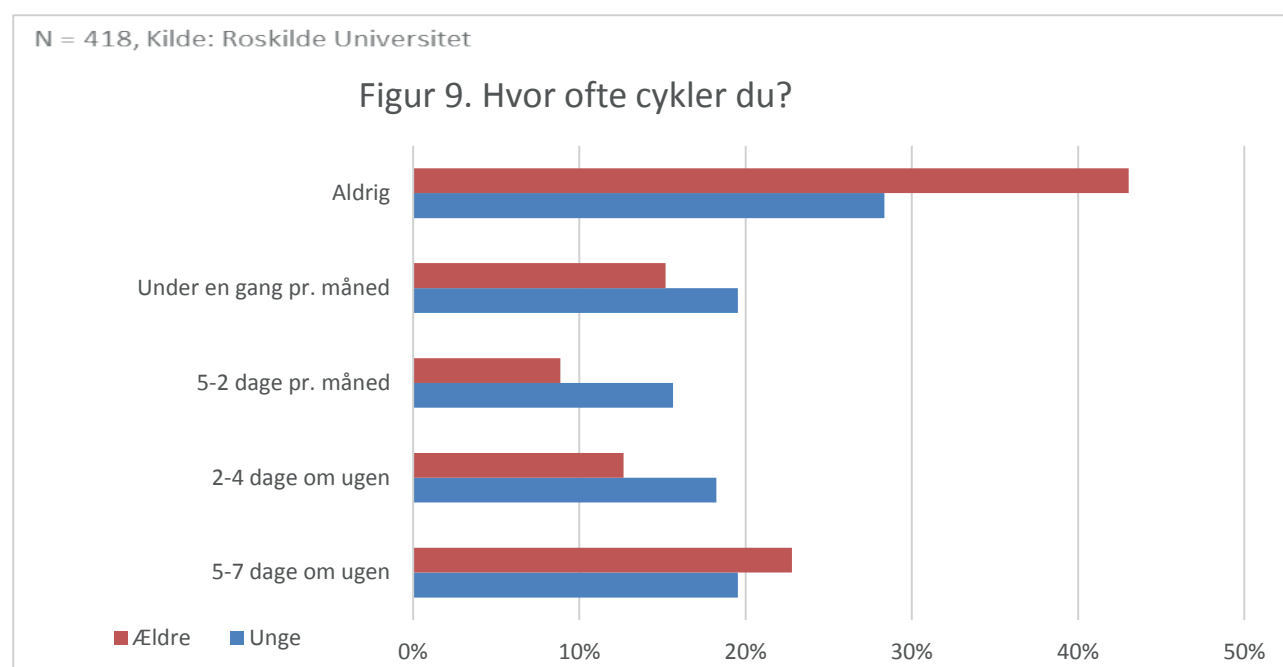
Som det ses af Boks 3 er kritikken for skolebørnene og de unge til at tage at føle på. Børnene oplever daglige vanskeligheder og manglende koordination mellem bus, tog og skole. Det opleves som en stor gene, idet de beskriver at skoleskemaet og skolens ringetider ikke passer med bussen. Hvis det er rigtigt, er der behov for at gå i dialog med skolerne og Movia for at sikre en bedre koordination. Enten må skoleskemaet i større udstrækning tilpasses bustiderne, eller også er der behov for at ændre bustiderne så de passer til skolerne. Samtidig peger særligt de unge på manglende koordination mellem bus og tog (se også worksop). Der er god grund til yderligere ungeinddragelse for planlægning af den kollektive trafik. Endelig er det kun 12 % af børn og unge der primært cykler i skole. Dette viser, at der er et betydeligt potentiale for at opprioritere cykelområdet med skole, forældreinddragelse og en langsigtet indsats.

4.4 Cyklisme i Odsherred - cyklen som hverdagstransport

Intet andet transportmiddel forbinder sundhed og motion som cyklen. Cyklen kombinerer den daglige transport med rekreation/motion og gode cykelforbindelser er ikke uvæsentlig for turismen i Odsherred. I Trafikplanen (2014) fra Odsherred fremhæves ønsket om at være en cykelkommune. Ifølge planen skal cykelstier og cykelinfrastrukturen opgraderes, og cykelismen skal anvendes som løftestang til at forbedre sundheden i Odsherred (Odsherred Kommune, 2014, side 17). Den daglige cykeltur forbedrer sundhedstilstanden for den

enkelte og er en samfundsmæssig gevinst. Undersøgelsen viser, at i Odsherred, er brugen af cyklen relativ lav. Ifølge undersøgelsen er det 19 % af de unge og 23 % af de ældre der cykler 5-7 dage om ugen. Det svarer til andre landkommuner, eksempelvis Nordjylland hvor 23,5 % cykler i skole (Transportrådet 2002). I de større byer cykles væsentlig mere til og fra uddannelse/arbejde (Københavns Kommune 33 % pendler dagligt på cykel) og der er et potentiale særligt i større bysamfund i Odsherred, til skole, tog mv.

På trods af større afstande, er det 43 % af de ældre og 28 % af de unge der aldrig cykler. Der er der et betydeligt potentiale for at øge indsatsområdet, for de ældre og for unge og børn, ikke mindst i forbindelse med skolegang. Ifølge undersøgelsen cykler 37 % af de unge mindst en gang om ugen. 35 % af de unge cykler månedligt eller sjældnere. For de ældres vedkommende cykler 33 % mindst en gang ugentligt. 24 % cykler månedligt eller sjældnere (se figur 9).



Boks 4: Ønske om bedre sundhedstilstand

"Odsherredsborgernes sundhedstilstand er lavere end landsgennemsnittet. Det skyldes til dels en høj gennemsnitsalder, men tendensen er klar i alle aldersgrupper. Denne statistik vil vi gerne ændre på. Derfor vil kommunen arbejde for et sundere liv med motion og oplevelser for både borgere og kommunens medarbejdere. Mobilitet og muligheden for at deltage i det sociale og kulturelle liv (herunder idræt) i kommunen er en vigtig del af denne satsning" (Trafikplan Odsherred 2014, side 5).

Transportgruppen, såvel som trafikplanen (2014) fremhæver at cyklen rummer et stort sundhedsmæssigt, miljømæssigt, samt turistmæssigt potentiale, men at cyklen i ringe udstrækning anvendes i det daglige. Med 43 % af de ældre og 28 % af de unge der aldrig benytter cyklen og kun ca. 20 % for hver gruppe på daglig basis, bekræfte det transportgruppens antagelse og trafikplanens anbefaling om, at der skal etableres cykelstier og bedre vilkår for cyklismen. Der synes behov for en langsigtet og koordineret indsats mellem skoler, arbejdspladser, fritidsforeninger mv., for at imødekomme ambitionerne i trafikplanen. Skolebørn, unge og voksne vil i mange tilfælde kunne tage cyklen til og fra stationen, men det kræver også gode forhold til at sætte cyklen under halvtag og kunne låse den.

Boks 5: Jeg må ikke cykle i skole

"Der er farlig skolevej, så jeg må ikke cykle"

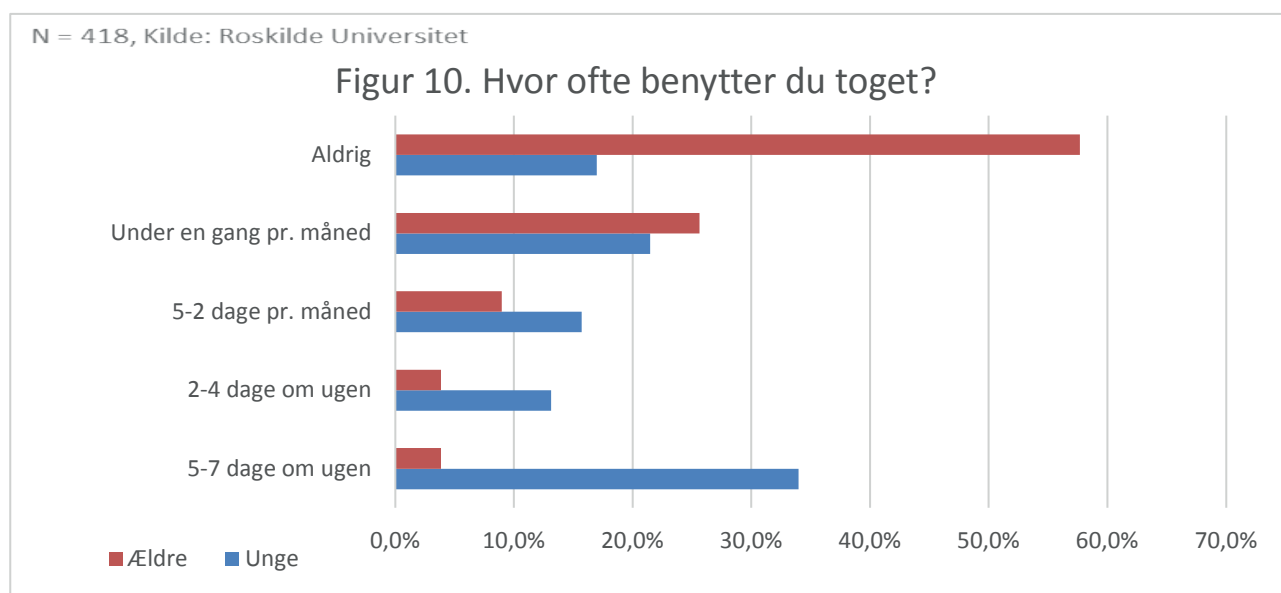
"Jeg bor ved farlige veje og det er ikke godt at cykle på de store veje uden cykelstier og racerbiler"

"Jeg skal tage bussen selvom jeg hellere vil cykle"

4.5 Bus og Tog

Rygraden i den kollektive trafik i Odsherred kommune er Odsherredsbanen. Gennem de senere år har Odsherredsbanen haft en moderat positiv udvikling, med godt 1,2 mio. passagerer i 2014 (se bilag 1, tabel 8). Der er ikke nævneværdige sæsonudsving af betydning for tilrettelæggelse af driften, selvom der er flere passagerer i sommermånederne. For gennemgang af de seneste tre år udgør sæsonudsvinget blot 20.000 passagerer opgjort kvartalvis (se bilag 1, tabel 8). Det kvartalvise sæsonudsving skal sammenholdes med en samlet volumen på 1,2 mio. passagerer årligt, hvilket er lavt i betragtning af at der ca. er 3 gange så mange sommerhusgæster som borgere i Odsherred om sommeren. Det burde være muligt at få flere sommerhusgæster og turister til at benytte toget.

For borgerne i Odsherred angiver 57 % af de ældre, at de aldrig benytter toget. 35 % benytter toget mindst én gang månedligt, mens 8 % benytter toget ugentligt. Det står i kontrast til de unge. For de unge er det 17 % der aldrig benytter toget. 36 % benytter toget mindst én gang månedligt mens, 47 % benytter toget ugentligt (se figur 10).



I Odsherred er der 10 buslinjer¹¹. Ifølge Movia tilrettelægges syv af linjerne efter at de korresponderer med toget. Det skal sikre et sammenhængende trafiksystem (alle ti linjer har stop ved en station). Der er selvsagt vanskeligheder med at tilrettelægge den offentlige trafik idet, færger i Odden og Rørvig, Odsherredbanen og togsift i Holbæk alle lægger begrænsninger på at tilrettelægge busdriften. Køreplanerne for disse 7 linjer er principielt ens uanset om det er skolefridag eller skoledag, dog sådan at skoler/uddannelsesinstitutioner beliggende langs linjerne betjenes på skoledage. Der er således ikke særlige køreplaner på skolefridage. Fire linjer (568, 571, 572 og 573) er egentlige skolebuslinjer, der kun betjenes på skoledage. Køreplanerne for disse 4 linjer tilrettelægges ifølge Movia samarbejde med skolerne.

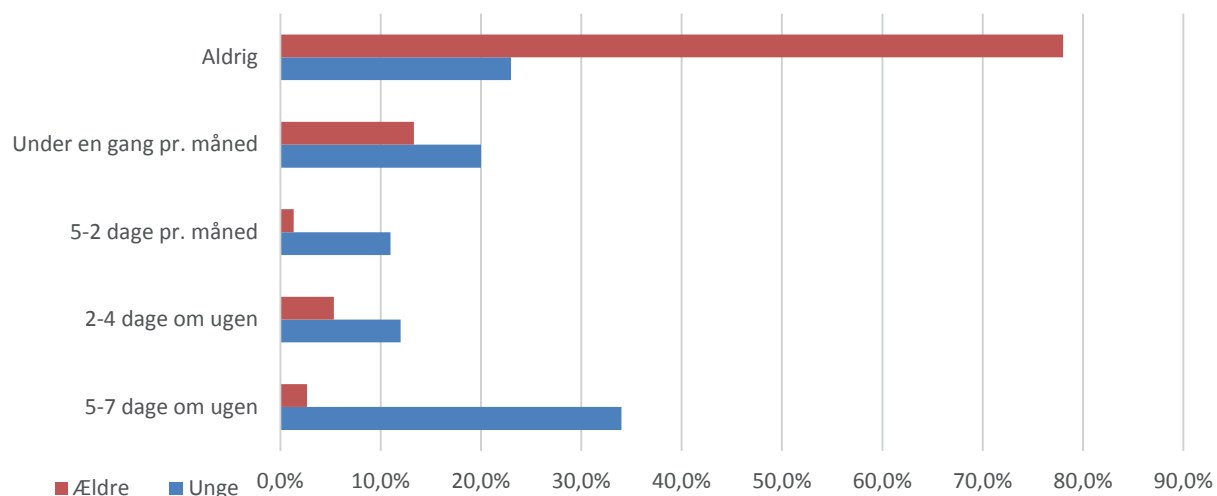
Af figur 11 ses, at 78 % af de ældre angiver, at de aldrig benytter bussen. 14 % kører i bus på mindst én gang månedligt, mens 8 % benytter bussen ugentligt. 23 % af de unge benytter aldrig bussen. 31 % benytter bussen mindst én gang månedligt og 46 % benytter bussen flere gange om ugen.

Både de unge og ældre mener, at den offentlige trafik nogle gange opleves som en forhindringsbane. Det er en beskrivelse der går igen og igen, og genfindes i mere en 100 af de 418 besvarelser. Et af de helt store udfordringer for koordination mellem bus og tog er, (ud over begrænsningerne ift. Tog og færger) at toget kører med halvtimes drift, busserne variere og kører maksimalt med timedrift. Det bevirker, at bussen passer nogenlunde med det første tog der kommer ind, men er lige kørt i forhold til det næste tog, hvilket så betyder næsten en times ventetid for dem der kommer med det sene tog. Som allerede nævnt, synes der behov

¹¹ Herudover går linje 541 (Jyderup-Havnsø), 666 (Rørvig-Høje T. kun sommer) og 560 gennem og har stop i Odsherred. Linje 560 er en egentlig Odsherredlinje idet den går mellem Nykøbing og Holbæk

N = 418, Kilde: Roskilde Universitet

Figur 11. Hvor ofte benytter du bussen?



Boks 6. Manglende koordination mellem bus og tog

"bus og tog ikke passer sammen, så man skal vente 1 time på den næste bus fordi bussen er lige kørt når toget kommer ind. bussen køre lige uden for døren men hænger desværre ikke sammen med toget når jeg skal hjem igen"

"ventetid på 58 min, da tog og bus lige præcis IKKE passer sammen"

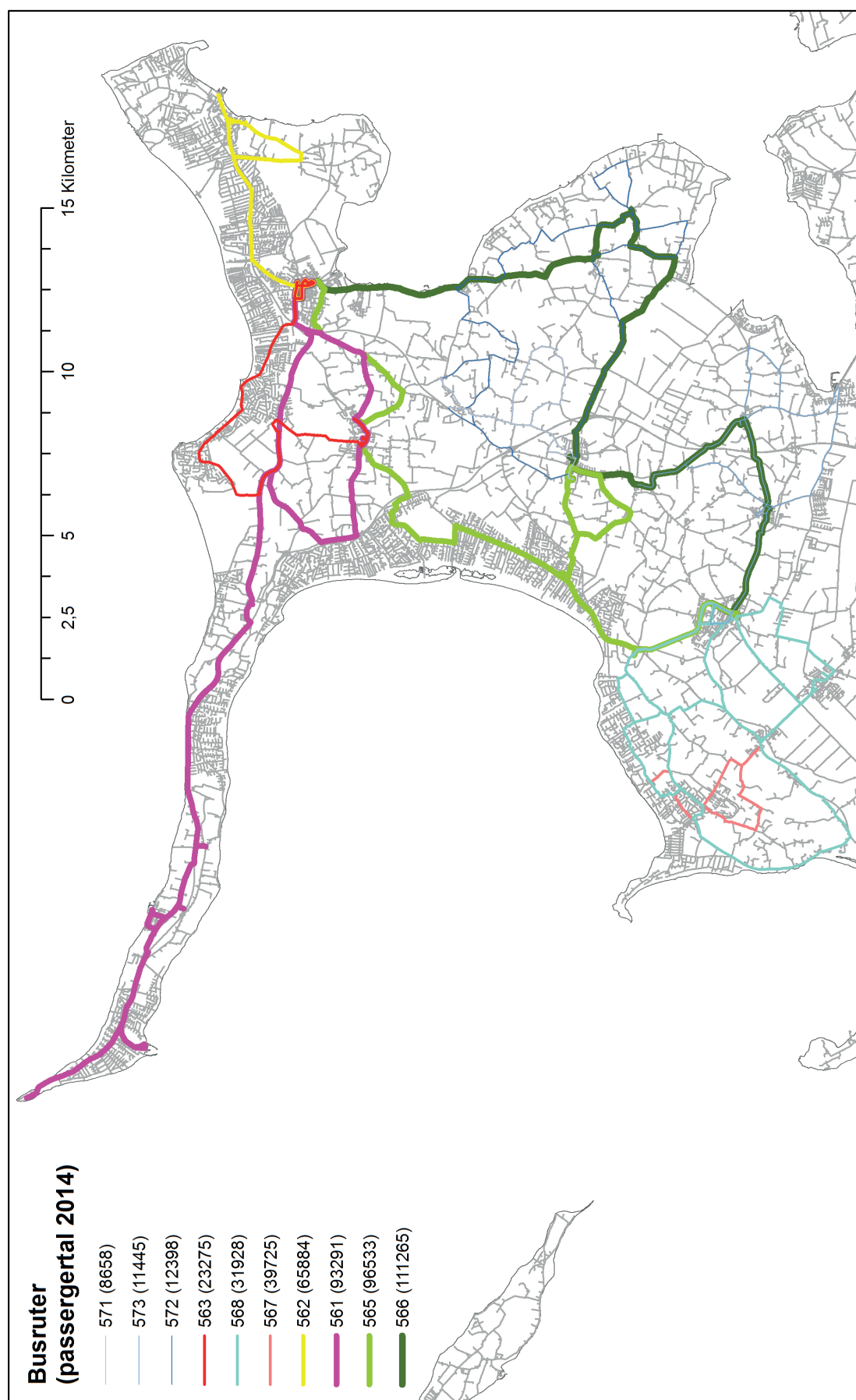
"Langt hen af vejen er der fornuftige forbindelser fra de fleste byer, men hvis man f.eks. skal fra Hørve til Odden havn og med færgen ja så er det næsten en umulig opgave"

"Hvis man kommer fra Nykøbing med toget og står af i Hørve 15:16, så er bussen kørt 15:13, og man skal derfor vente en hel time på den næste bus. I må derfor meget gerne bringe dette op, da det er virkelig frustrerende at de bevidst har sat bustiderne så ikke de passer. Det er bus (543, til Føllenslev)"

for bedre koordination mellem bus og tog, sådan at bussen kommer ind på stationen 5 minutter før togets ankomst og kører 5 minutter efter togafgang. En idé, er at se på om skolebusserne skal køre i et andet regi uden om Movia (evt. drives af skolerne). Desuden kan det overvejes hvorvidt de linjer der hænger sammen med toget, skal køre halvtimesdrift i de perioder, hvor der er mest brug for det. Man kunne bede Movia om at regne på dette.

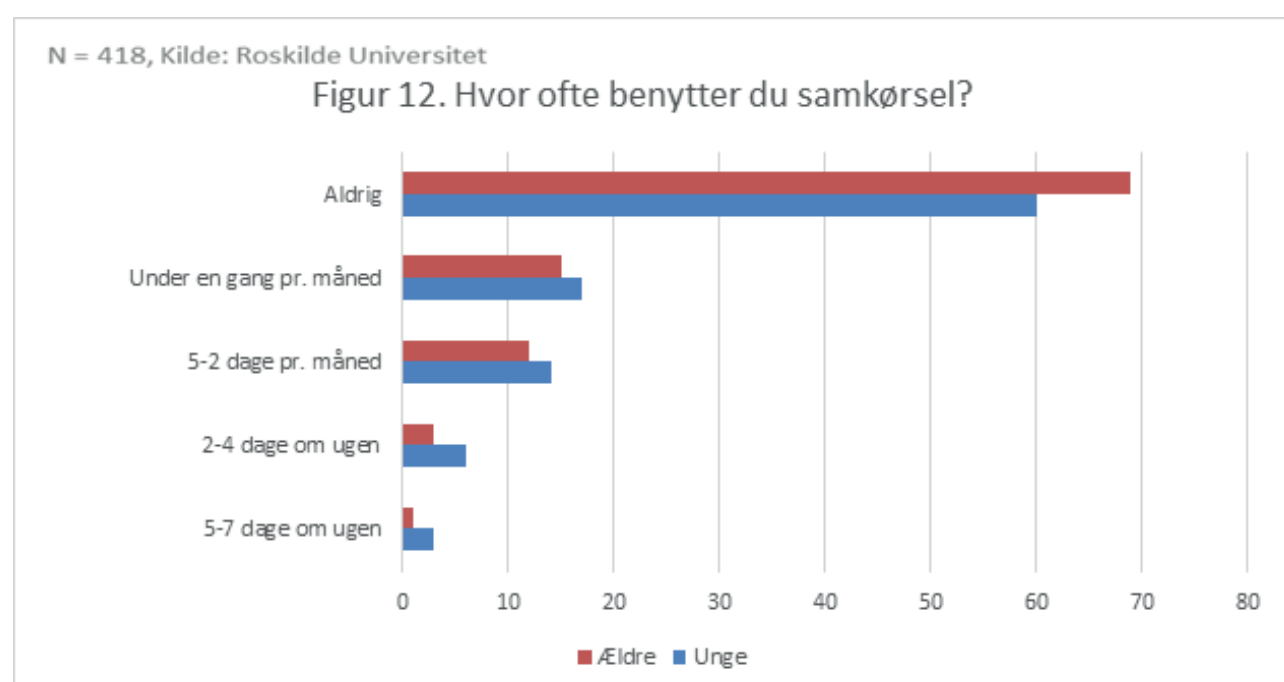
Transportgruppen havde en forventning om, at der var betydelige sæsonudsving. Der er ikke nævneværdige sæsonudsving der danner grundlag for nye tiltag på Odsherredbanen. I sommerkvartalet er der blot 20.000 flere passagerer end om vinteren (ud af 1,2 mio. passagerer årligt). Det manglende udsving, skyldes sandsynligvis at turisterne i høj grad bruger toget om sommeren, mens skoleelever ikke bruger det i samme grad i ferien. Kan flere turister og sommerhusgæster bringes til at benytte toget?

Sæsonudsvinget for de enkelte buslinjer er mere kompliceret og kendetegnes i lige så høj grad ved årsvariation som sæsonvariation, samt stor variation mellem de enkelte linjer. Til illustration steg passagertallet på linje 568 i 2014 eksempelvis stort set konstant, fra knapt 2000 passagerer i januar til 7000 passagerer i december. I 2015, ser tendensen ud til at være omvendt. For en lille linje som 573 (skolelinje), er passagertallet mere konstant over årets måneder. Dog lavest i sommermånederne med ca. 920 passagerer i august og 1.500 i november. Linje 561 havde til sammenligning 19.000 passagerer i den travleste måned (marts) og 6.500 i den mindst travle (december). Det kan konstateres at dels følger sæsonudsvingene på de forskellige linjer ikke samme rytme, dels er der stor variation mellem linjerne. Ønskes dette yderligere belyst, er en nøjere analyse med flere data fra Movia nødvendig, idet det kun var muligt at fremskaffe månedsdata for 2014 og 2015 (januar til juli). Forhåbentlig kan Movia snart levere data på stoppestedsniveau.



4.6 Samkørsel

Trafikplanen (2014) lægger vægt på mere samkørsel for borgerne og kommunens ansatte. Ifølge undersøgelsen er det faktiske samkørsels niveau sådan, at ca. 1 % af de ældre og 3 % af de unge angiver at de benytter samkørsel 5-7 dage om ugen. Henvend 2/3 af både de unge og ældre angiver, at de aldrig anvender samkørsel (se figur 12). Der er stor forskel på hvilke aktiviteter samkørsel knyttes til. Ifølge Trafikplanen er samkørsel oplagt til arbejde, uddannelsessted og fritidsformål. Ser vi på de unge anvender de hyppigst samkørsel når de skal til fest. Her angiver 20 % at de benytter samkørsel når de skal til fest (se bilag 2.7.3). Samkørsels ordninger er noget der kan arbejdes videre med, særligt til dette formål. Desuden kan der arbejdes videre med snitfladen mellem samkørsel, flextrafik og busdriften.



4.7 Fleksibel Offentlig Trafik - Flextrafik

Flextrafik er transportmæssigt interessant, og udgør et betydeligt potentiale for at imødekomme fleksibilitet med hensyn til afgangstidspunkt og rute. En af fordelene ved flextrafik er, at det (delvist) er passagerene der bestemmer rute og afgangstid. Flextrafik har særligt potentiale på marginaltider og i tyndt befolkede områder. Odsherred Kommune har et lavt forbrug af Flextur, men der er dog en moderat positiv udvikling i både antal passagerer og økonomi (se tabel 7). Der synes pt. beskedne sæsonudsving for flextrafikken (se bilag 1, tabel 6). I dag er der en minimumstakst på 24 kroner for de første 5 km, herefter koster det 6 kr. per km.

Mens de administrative omkostninger svinger mellem 31 % mellem 33 % procent af de samlede omkostninger for 2013-2015, er det værd at bemærke at driftsomkostningerne er faldet en lille smule det seneste år. Passa-

Tabel 7. Passagerer og omkostninger for Flextrafikken i Odsherred Kommune (2013-2015)

	2013	2014	2015 (estimat)
Antal passagerer	6.645	8.953	9.888
Driftsomkostninger	532.578	777.075	757.116
Administrative udgifter	272.445	351.853	383.543
Samlede udgifter	805.023	1.128.928	1.140.659
Udgift pr. passagertur	121,15	126,09	115,36
Gennemsnit af pris per minut	11,06	10,77	9,6

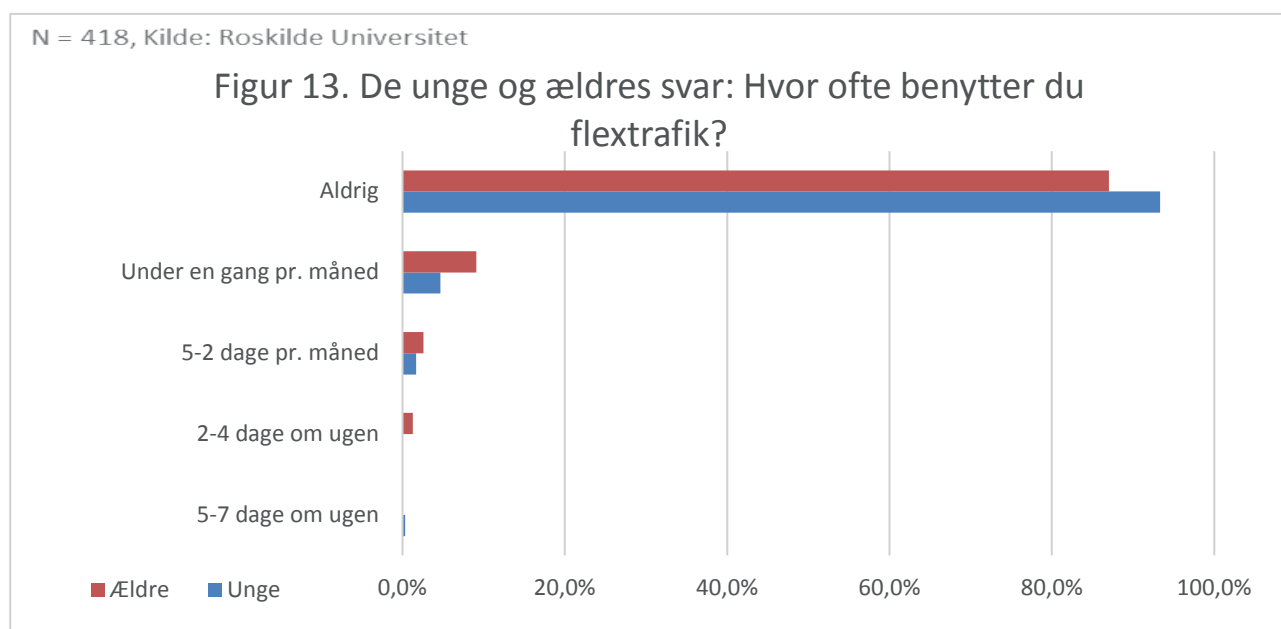
gertallet er i samme periode steget moderat. De administrative udgifter steg imidlertid. Med administrative omkostninger der udgør 1/3 af de samlede omkostninger, må der være betydelige besparelser at hente. Dette kan muligvis gøres billigere.

Ser man på kilometerprisen for at køre med flextrafik ligger den på 16,5 kroner (pris inklusiv borgerens egenbetaling, men eksklusiv de administrative omkostninger)¹². Udgiften per passagertur svinger ifølge Movia som tommelfingerregel mellem 100-125 kr. I beregningsgrundlaget er sat som forudsætning, at der kun er 1 passager per tur. Dette er ofte tilfældet, men langt fra altid, hvorved den reelle turpris falder med øget kundegrundlag. Som det ses har turprisen varieret mellem 126 (2014) og 115 (estimat 2015) i Odsherred (tabel 7). Dette skal sammenholdes med busdriften hvor vi beregnede gennemsnitsprisen per passagertur til 42 kr. i 2015. Når den gennemsnitlige turpris tages i betragtning, kan det ikke umiddelbart betale sig at erstatte busdrift med flextrafik. En undersøgelse af busdrift af omkostninger per tur på marginaltidspunkter kan vise, om der samlet set kan findes besparelser. Det bør undersøges hvad passagertal og passagerprisen per tur er på marginaltidspunkter, for at se der om der vil være besparelser i at erstatte busdriften med flextrafik eksempelvis efter kl. 18.00, før kl. 7 og i weekenderne.

Ser man på de unge og ældres brug af flextrafik, er det for det første iøjnefaldende hvor ens de to grupper benytter flextrafikken. Som det ses af figur 13, er det 93 % af de unge og 88 % af de ældre der aldrig benytter flextrafik. 11 % af de ældre benytter flextrafik på månedsbasis eller sjældnere og 1 % på ugentligt. Unge benytter flextrafik lidt mindre end de ældre (skyldes bl.a. at passageren skal være fyldt 18 år).

Både unge og ældre udtrykker utilfredshed med transportmulighederne om aftenen (se afsnit 4.8) og det bør undersøges, om der er behov for information om mulighederne for brug af flextrafik om aftenen. Idet så lille en anden af befolkningen anvender flextrafik i forhold til de samlede offentlige transporttilbud, er der et betydeligt potentiale.

¹² Pris per kilometer eksklusiv borgerens egenbetaling og eksklusiv de administrative omkostninger ligger på 10,4 kr./km



Flexiture kan især sikre stabile afgange på marginaltidspunkter dvs. om aftenen, og det kan overvejes om den ordinære busdrift skal erstattes af flextrafik eksempelvis efter kl. 18.00. Dette bør også overvejes på visse strækninger på marginaltidspunkter, for eksempel i weekenden og på helligdage.

Forslag: Erstat den ordinære busdrift med flextrafik eksempelvis efter kl. 18. Undersøg om det er fornuftigt og om der er økonomi i at lukke busdriften ned efter kl. 18. og lade flextrafikken tage over til almindelig bustakst. Hvorvidt der skal køre større flexbusser afhænger af passagerpotentialet og dennes geografiske spredning. Dette skal undersøges inden man går den vej.

Fordele: Flextrafik sikrer en langt mere fleksibel offentlig trafik. Der er en del unge og ældre der peger på manglende koordinering mellem tog, bus og færge, og peger på at det er fint at tage med den offentlige til aften arrangementer, men vanskeligt eller umuligt at komme hjem (se boks 7). Dette kan flextrafik afhjælpe. Flextrafik kan afhjælpe de unges og ældres behov for transport i aften timerne og evt. om natten, og for de unges vedkommende, minimere spirituskørsel (ifølge undersøgelsen kører 64 % af de unge i bil til fester, bilag 2, figur 2.7.3). Den offentlige trafik bliver mere fleksibel og kan være med til at sikre grundlaget for det lokale kulturliv, samtidig med at det sikrer gode og effektive transportmuligheder til borgerne.

Udfordringer. Som reglerne er pt. skal passageren være fyldt 18 år, for at kunne bestille flextrafik. Passageren skal have oprettet en kundeprofil på nettet (turbestilling.dk/flex), med tilknyttet Visa/dankort. Der skal findes løsningsmodeller for børn og passagerer under 18 år (oprettes i forældres navn eller som familie/husstand), og for de ældre passager der endnu er usikre på internettet. En anden udfordring er, at flexiture senest kan

bestilles 2 timer før afgang og tidligst 4 dage før afgang. Det skal vurderes om denne regel er fornuftig. Hvis reglen fastholdes er det muligt at få et computerprogram til at lægge egentlige busruter der passer til passagerenes behov. Desuden kan der pt. max være 4 passagerer. Hvis flextrafik gøres mere permanent om aften må en mere varieret flexbus park også kunne tilbyde væsentlig højere passagertal. Endelig kendes omfanget af forsinkelser på mere end 15 minutter ikke i detaljer. Hvis den ordinære busdrift lukkes ned for eksempel efter kl. 18.00, skal det undersøges hvordan turister (flexcard) og sommerhusgæster kan køre med flextrafik. Flextrafik stopper pt. kl. 23.00 og der kan højst være 3 medrejsende. Dette skal der findes en løsning på, og det skal vurderes om en del af ordningen skal omfatte minibusser. Endelig skal flextrafikken synliggøres, med information på stoppesteder og stationer, offentlige bygninger (skole, bibliotek, forvaltning, borger.dk, mv).

4.8 Ringe offentlig transport om aftenen. Der er ting jeg undlader at deltage i på grund af manglende mobilitet!

Undersøgelsen har også behandlet den offentlige trafiks betydning for den sociale mobilitet i Odsherred. Af undersøgelsen fremgår det, at 35 % af de unge svarer at der er aktiviteter de undlader at deltage i, fordi de ikke har transportmuligheder (se bilag 2, figur 2.9.1). For de ældres vedkommende er der 9 % der svarer at der er aktiviteter de undlader at gøre/tage til, fordi at de ikke har transportmuligheder (se bilag 2, figur 2.9.2). Dette er tæt knyttet til bilejerskab, og af særlig betydning om aftenen. For de ældres vedkommende opleves mangel på social og fysisk mobilitet særligt om aftenen. Den del der ikke har bil føler sig begrænset, og for den del der har bil, opleves ingen problemer. Men, en del af de ældre udtrykker bekymring for den dag de ikke længere er i stand til at sætte sig bag rattet. "situationen vil være en anden den dag jeg ikke køre bil. Så er det det offentlige der gælder".

En del unge fremhæver at de har svært ved at gå til fritidsaktiviteter fordi deres forældre ikke kan køre dem, og der eksempelvis ikke går bus forbi rideskolen. Som en ung dreng der lige har fået kørekort siger: "Nu har jeg har fået min egen bil, og jeg sukker for dem der ikke har!"

Det foreslås at se på offentlig trafik som social og fysisk mobilitet. I dette regi kan en form for kapitalisering af de sociale, uddannelsesmæssige og sundhedsmæssige udfordringer vurderes/undersøges i forhold til, at en del unge og ældre ikke kan bevæge sig omkring og dermed bliver ensomme. Det gælder både i forhold til frafald ved uddannelse samt eventuelle bivirkninger ved manglende socialt samvær. Måske det kunne vise sig fornuftigt at bruge flere penge på den kollektive trafik, fordi man så senere ville spare nogle udgifter på nogle andre områder (skole, sundhed mv). Det kræver at man vil kunne se en effekt ved f. eks. flere passagerer, og det skal ses i tæt samspil med en mere aktiv cykel/samkørsels indsats.

Boks 7. Manglende fleksibilitet og muligheder om aftenen

"Der er mange steder man ikke kan komme til med offentlig transport efter kl 18."

"Der mangler busafgange aftener og weekender og i ferierne. Ofte er det skolebusser, og de er ikke tilfredsstillende for andre."

"Jeg syntes det er vigtig at pointere at vi har forholdsvis gode muligheder med bus mellem kl 6 – 16, men resten af dagen/aftenen er det ikke til at komme frem eller tilbage med offentlig transport."

"Der er for få afgange især om aftenen"

"Der er for få afgange med busserne i området. Og ingen meget sene afgange."

"Det tager simpelthen for lang tid og du er bundet af "specielle" afgange. "

"Der kører reklamer på busser og tog der siger at vi skal tage tog og bus når vi skal i teater og ud og spise. Jeg føler mig pisset på. Der kører ikke busser fra og til Egebjerg om aftenen. Kun meget få, så man skal være heldig hvis det lige skulle passe med teater eller en tur i byen. Når min datter er på arbejde i Nykøbing om aftenen eller weekend må vi altid køre hende for der gå kun meget få busser."

De går ikke særligt ofte eller særligt sent om aftenen og kan derfor nemt resultere i lang ventetid eller at man slet ikke kan komme hjem om hjem senere på aftenen."

5. Konklusion

Undersøgelsen belyser de unge og ældre i Odsherred, og deres brug af og holdninger til bus, tog, bil, cykel, flextrafik og samkørsel. Endvidere er den offentlige transports økonomiske rammebetingelser og de lokale bussers passagertal og finansiering behandlet i første del.

- Transportmulighederne har afgørende betydning for børns skolegang og for de unges valg af ungdomsuddannelse. For ungdomsuddannelserne er mange uddannelser flyttet fra Holbæk til Slagelse (sygeplejerske, pædagog, lærer) og samtidig er jernbanen nedlagt. Den offentlige transport skal understøtte de unges uddannelsesaktiviteter og sociale mobilitet.
- Der er ikke nævneværdige sæsonudsving der danner grundlag for nye tiltag på Odsherredbanen. I sommerkvartalet er der ca. 20.000 flere passagerer end om vinteren (ud af 1,2 mio. passagerer årligt) hvilket er lavt i betragtning af de mange sommerhusgæster og turister. Kan flere turister og sommerhusgæster bringes til at benytte toget?
- Sæsonudsvinget for de enkelte buslinjer er mere kompliceret og kendetegnes i lige så høj grad ved årssvariation som sæsonvariation, samt stor variation mellem de enkelte linjer. Ønskes dette yderligere belyst, er en nøjere analyse med data fra Movia nødvendig.

- Med 43 % af de ældre og 28 % af de unge der aldrig benytter cyklen og ca. 20 % for hver gruppe på daglig basis, bekræfter denne undersøgelse transportgruppens antagelse om at cyklen anvendes sjældent i det daglige. Der synes behov for en langsigtet og koordineret indsats mellem skoler, arbejdspladser, fritidsforeninger mv., for at imødekomme ambitionerne i trafikplanen.
- Flextrafik er den mest robuste model for befordring på marginaltider i tyndt befolkede områder. Det gælder særligt aften og på andre marginaltidspunkter. Det kan godt være, at det ville være en fordel at erstatte linjer med flextrafik på marginaltidspunkter.
- Manglende koordination mellem bus, tog og skole: Der skal sikres bedre koordination mellem skolebus og ringetider. Det kan gøres ved at tilpasse skoleskemaet til bustiderne og/eller ved at tilpasse bustiderne til skoleskemaet. Der er behov for dialog mellem skole, kommune og Movia. De unge kan med fordel inddrages i processen (e.g. via et mobilitetskontor).
- Mange oplever ringe muligheder for kollektiv trafik om aftenen. Et øget fokus på flextrafik kan sikre dette evt. i kombination med lukning af nogle eller alle de ordinære buslinjer om aftenen.

6. Mulige løsninger

- Bedre koordinering mellem bus, tog og færge. Det er ønskeligt at busser ankommer 5 minutter før toget på stationen, og først kører 5 minutter efter toget. Det samme gør sig så vidt muligt gældende ved færger. Hvis bussen skal koordineres med toget (bus venter 5-10 minutter på stationen), skal antal skift undersøges ift., volumen af buspassager der ikke skal skifte mellem bus og tog.
- Et andet hensyn der bør overvejes er at koordinere skoletider med bustider. I forhold til skolebusserne, kan en hel ny konstellation uden om Movia overvejes.
- Flextrafik: Udbyd kun flextrafik efter kl. 18.00 og stop den ordinære busdrift. Flextrafikken kører til almindelig bustakst. Det vil sige, at også kører flextrafik i dagtimerne, og den ordinære buskørsel indstilles efter kl. 18. Dette bør undersøges, og det bør overvejes om flextrafikken skal erstatte (dele) af busdriften i weekender, på helligdage og på andre marginaltidspunkter. Endelig skal minibusser tages med i en sådan betragtning. Hvorvidt der skal køre større flexbusser afhænger af passagerpotentialet og dennes geografiske spredning. Dette skal undersøges grundigt inden man går den vej, sådan at det ikke risikeres at det årlige passagertal på busserne i Odsherred reduceres.
- Mere information om mulighederne for brug af flextrafik om aftenen.

6.1 Yderligere undersøgelser

- Det vil være en god idé at undersøge volumen og potentiale for de enkelte indsatsområder i trafikplanen fra 2014, samt økonomi ved forskellige løsninger.
- Rapporten behandler ikke pendling mellem bolig og arbejdssted. Det vil være en vigtig del at inddrage disse pendlergrupper i en samlet analyse af brugen af offentlig transport i Odsherred.
- For at understøtte og optimere trafikplanen fra 2014, vil det være rart at vide hvordan andre samfundsgrupper anvender offentlig trafik, herunder i personer i beskæftigelse, arbejdsløse mv.
- Undersøge økonomi og muligheder i at erstatte busdriften med flextrafik på marginaltider. En undersøgelse bussernes omkostninger per tur på marginaltidspunkter kan vise, om der samlet set kan findes besparelser. Det bør undersøges hvad passagertal og passagerprisen per tur er på marginaltidspunkter for at se, om der vil være besparelser i at erstatte flextrafik med busdriften eksempelvis efter kl. 18.00, og samtidig øge fleksibiliteten.

Referencer:

- Forbrugerrådet (2014). Danskernes holdning til kollektiv transport, Passagerpuls, Forbrugerrådet Tænk.
- Jørgensen, P (2015). Den nære infrastruktur på landet - Fleksible løsninger på transportbehov i landdistrikterne, Syddansk Universitet.
- Magelund, Lykke (2012). Kollektiv trafik på lande, Trafikdage, Aalborg Universitet.
- Odsherred Kommune (2014). Trafikplan Odsherred 2014. Odsherred Kommune.
- Region Hovedstaden (2013). Minianalyse: Hvad påvirker de unges uddannelsesvalg? Tal om uddannelse, Region Hovedstaden, Center for Regional Udvikling, Hillerød.
- Region Hovedstaden (2015). Budget 2015-2018. Region Hovedstaden, Hillerød
- Region Sjælland (2015). Budget og Nøgletal 2015, Region Sjælland, Sorø.
- Transportrådet (2002). Kollektiv trafik på landet, Børn, Unge og Ældres Perspektiv, Rapport nr. 02 03
- Transportvane undersøgelse (2015). Danmarks Tekniske Universitet <http://www.modelcenter.transport.dtu.dk/Transportvaneundersoegelsen/Hovedresultate>

Bilag 1, Unge, Ældre og Offentlig Transport i Odsherred

Tabel 1. Antal passagerer - på de enkelte buslinjer i Odsherred Kommune (2010-2015)						
Busline	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (estimat)
561	101.449	95.755	91.232	94.713	93.291	99.203
562	83.253	81.267	68.064	67.001	65.884	70.252
563	30.801	27.565	23.538	22.704	23.275	24.039
565	93.323	76.218	83.981	92.410	96.533	92.267
566	136.089	119.084	113.254	109.997	111.265	116.089
567	48.853	51.239	40.557	40.261	39.725	43.031
568	41.209	39.027	33.437	27.850	31.928	26.802
571	20.872	8.914	6.276	8.191	8.658	7.514
572	12.144	13.506	10.116	12.031	12.398	9.943
573	11.305	13.499	10.213	11.379	11.445	11.694
I alt	579.298	526.074	480.670	486.537	494.402	500.834

Tabel 2. Selvffinansierungsgrad - på de enkelte buslinjer i Odsherred Kommune i procent (2010-2015)						
Busline	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (estimat)
561	16,59	13,72	12,40	13,33	14,41	15,63
562	30,62	29,31	25,21	25,07	27,19	29,54
563	14,99	10,11	8,37	8,00	9,61	9,62
565	22,76	14,76	15,23	16,26	19,42	18,54
566	72,47	17,31	16,31	15,39	17,07	18,52
567	16,18	21,05	15,19	18,32	23,80	25,08
568	17,26	17,05	13,66	13,12	18,65	15,68
571	17,08	11,70	90,94	9,36	13,24	11,39
572	12,22	15,21	8,91	7,24	9,95	7,95
573	8,93	13,88	9,14	9,52	11,23	12,48
I alt	30,58	16,51	14,67	15,13	16,98	17,42

Tabel 3. Billetindtægter - på de enkelte buslinjer i Odsherred Kommune i kroner (2010-2015)						
Busline	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (estimat)
561	751.289	649.458	624.129	661.129	647.337	733.264
562	560.219	551.193	465.635	467.690	457.163	519.154
563	262.928	186.959	161.029	158.482	161.502	177.933
565	757.354	516.949	574.520	645.053	669.834	683.139
566	3.254.256	807.687	774.781	767.815	774.004	859.380
567	243.095	347.529	277.456	281.036	275.646	318.755
568	245.859	264.701	228.747	194.403	221.544	198.920
571	103.878	60.459	42.937	57.176	60.078	55.520
572	60.466	91.605	69.207	83.980	86.030	73.511
573	56.281	91.557	69.867	79.430	79.416	86.479
I alt	6.295.625	3.568.097	3.288.308	3.848.721	3.432.554	3.706.055

Tabel 4. Samlede Udgifter - på de enkelte buslinjer i Odsherred Kommune i kroner (2010-2015)						
Busline	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (estimat)
561	4.528.983	4.735.138	5.034.657	4.960.879	4.491.580	4.692.299
562	1.829.845	1.880.625	1.847.287	1.865.414	1.681.259	1.757.676
563	1.754.095	1.849.096	1.923.271	1.979.966	1.680.487	1.850.227
565	3.327.218	3.502.024	3.773.251	3.967.587	3.449.378	3.685.403
566	4.490.767	4.666.606	4.751.558	4.988.401	4.535.549	4.639.640
567	1.502.078	1.650.711	1.827.007	1.533.804	1.158.112	1.270.840
568	1.424.403	1.552.661	1.674.588	1.481.670	1.187.991	1.268.729
571	608.318	516.952	47.216	610.971	453.786	487.381
572	494.811	602.086	776.723	1.159.873	864.779	924.738
573	630.057	659.629	764.523	833.932	707.012	692.734
I alt	20.592.585	21.615.528	22.420.081	25.434.989	20.209.933	21.269.667

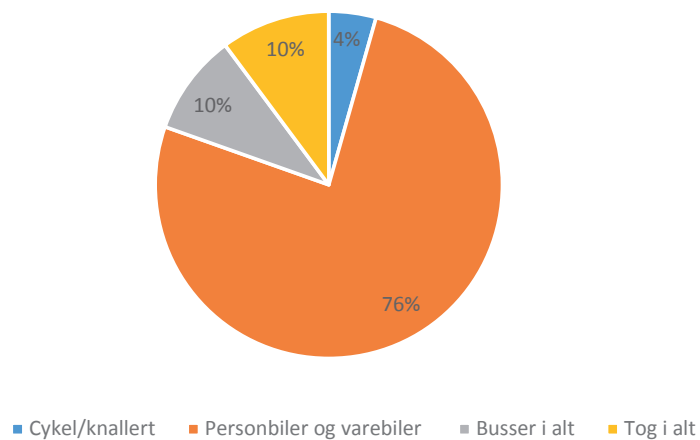
Tabel 5. Kommunens finansiering - på de enkelte buslinjer i Odsherred Kommune i kroner (2010-2015)						
Busline	2010	2011	2012	2013	2014	2015 (estimat)
561	3.777.694	4.085.680	4.410.528	4.299.750	3.844.241	3.959.034
562	1.269.626	1.329.432	1.381.653	1.397.725	1.224.096	1.238.521
563	1.491.167	1.662.137	1.762.239	1.821.485	1.518.986	1.672.296
565	2.569.864	2.985.075	3.198.731	3.322.535	2.779.545	3.002.269
566	1.236.511	3.858.919	3.976.778	4.220.583	3.761.544	3.780.258
567	1.258.983	1.303.182	1.549.551	1.252.767	882.463	952.086
568	1.178.544	1.287.960	1.445.845	1.287.268	966.446	1.069.811
571	504.440	456.493	4.278	553.795	393.708	431.862
572	434.345	510.481	707.518	1.075.893	778.748	851.229
573	573.776	568.072	694.655	754.502	627.597	606.254
I alt	14.294.950	18.047.431	19.131.776	20.013.332	16.777.375	17.563.619

Tabel 6. Passagerer og omkostninger for flextrafikken i Odsherred Kommune 2013-2015				
	Sum af Antal passagerer	Sum af Drifts omkostninger i kr.	Sum af Administrative udgifter i kr.	Gennemsnit af Pris per minut i kr.
2013	6645	532.578	272.445	11,06
Januar	540	35.821	22.140	10,67
Februar	519	39.682	21.279	11,61
Marts	522	39.229	21.402	11,29
April	551	41.220	22.591	10,53
Maj	584	46.105	23.944	11,15
Juni	484	36.761	19.844	11,01
Juli	481	40.902	19.721	12,71
August	544	44.888	22.304	11,16
September	538	46.842	22.058	10,84
Oktober	646	55.370	26.486	11,15
November	657	54.678	26.937	10,66
December	579	51.083	23.739	10,62
2014	8953	777.075	351.853	10,77
Januar	1208	99.548	47.474	10,33
Februar	559	50.558	21.969	10,65
Marts	656	58.537	25.781	10,99
April	715	67.696	28.100	11,26
Maj	728	68.429	28.610	11,52
Juni	659	60.558	25.899	11,43
Juli	686	62.034	26.960	11,96
August	757	70.150	29.750	11,66
September	755	65.143	29.672	10,15
Oktober	815	60.806	32.030	9,97
November	761	58.759	29.907	9,77
December	654	54.857	25.702	10,28
2015	6343	482.347	252.451	9,60
Januar	701	52.564	27.900	9,97
Februar	563	40.218	22.407	9,38
Marts	727	54.346	28.935	9,76
April	807	60.450	32.119	9,42
Maj	848	64.101	33.750	9,25
Juni	881	70.103	35.064	9,71
Juli	879	74.257	34.984	10,24
August	937	66.308	37.293	9,15

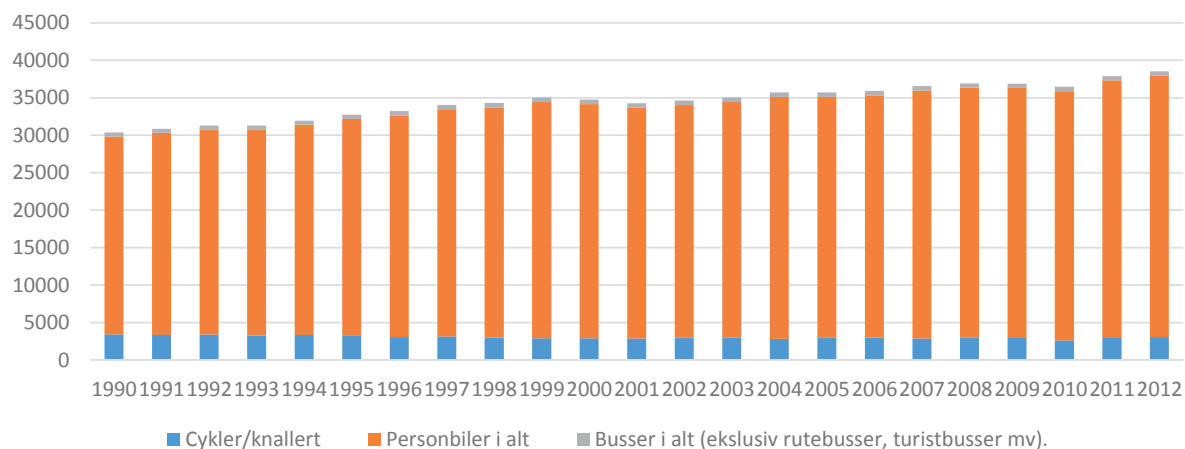
Tabel 7. Passagerer og omkostninger for Flextrafikken i Odsherred Kommune (2013-2015)			
	2013	2014	2015 (estimat)
Antal passagerer	6.645	8.953	9.888
Driftsomkostninger	532.578	777.075	757.116
Administrativeudgifter	272.445	351.853	383.543
Gennemsnit af pris per minut	11,06	10,77	9,6

Tabel 8. Samlet årlig antal passagerer på Odsherredbanen (2012-2015)				
	2012	2013	2014	
Antal passagerer	1.118.888	1.180.242	1.234.600	
Sæsonudsving i 2014	Der er ikke meget sæsonudsving gennem de seneste tre år. Sæsonudsvinget er derfor opgjort kvartalvis for 2014:			
	1.kvartal	2.kvartal	3.kvartal	4.kvartal
	295.553	310.919	315.463	312.665
	I alt			
	1.234.600			

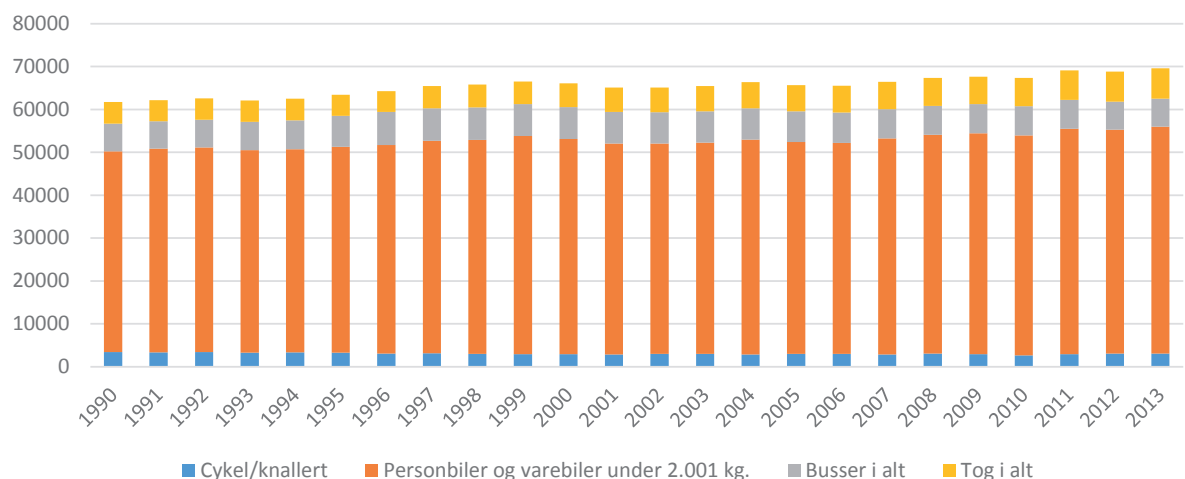
Bilag 1, figur 1. Persontransport i Danmark (2013) med bus, tog, bil og cykel (mio. personkm)



Bilag 1, figur 2. Persontransport i Danmark med bil, tog, bus og cykel 1990-2012 (mio. køretøjskilometer)



Bilag 1, figur 3. Persontransport i Danmark med bil, tog, bus og cykel 1990-2013 (mio. personkm)



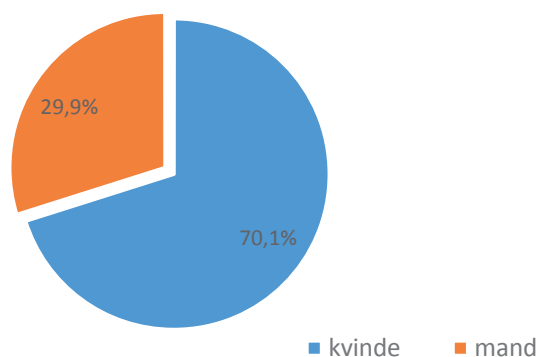
Bilag 2, Spørgeskemaundersøgelsen, Unge, Ældre og Offentlig Transport i Odsherred

Undersøgelsen er gennemført af Roskilde Universitet i samarbejde med Odsherred Kommune. I alt 418 borgere har deltaget i undersøgelsen. Undersøgelsen udgør ikke et repræsentativt snit for hele befolkningen, idet der særligt er fokus på de unge (10-24) og ældre (62+). For de to populationer er deltagerne tilfældigt udvalgt. Både for de unges og ældres vedkommende, udgør piger 70 % af respondenterne. Se figur 2.1. Der er kun variation på 0,2 procentpoint mellem de unge og ældre. Mænds deltagelse er således alt for lav i forhold til Odsherreds demografi. Det er ikke muligt at generere svarprocent på undersøgelsen, da den har ligget på sociale medier, via Ung i Odsherred, kommunen, ældrerådet mv. Der må også tages forbehold for spørgeskemaers validitet med hensyn til den reelle daglige transport. Ikke desto mindre kan sådanne undersøgelser belyse holdninger til offentlig transport.

Figur 2.2 illustrerer respondenternes aldersfordeling. Godt 1/3 er 15-19 år, men også en del forældre har svaret på undersøgelsen. For de ældres vedkommende er godt 1/3 mellem 65-69 år. Dette afspejler ikke aldersfordelingen i Odsherred. Fokus er netop, særligt på de unge og ældre. Dog er undersøgelsen signifikant, i forhold til befolkningssammensætning og demografi. Se befolkningspyramide nedenfor.

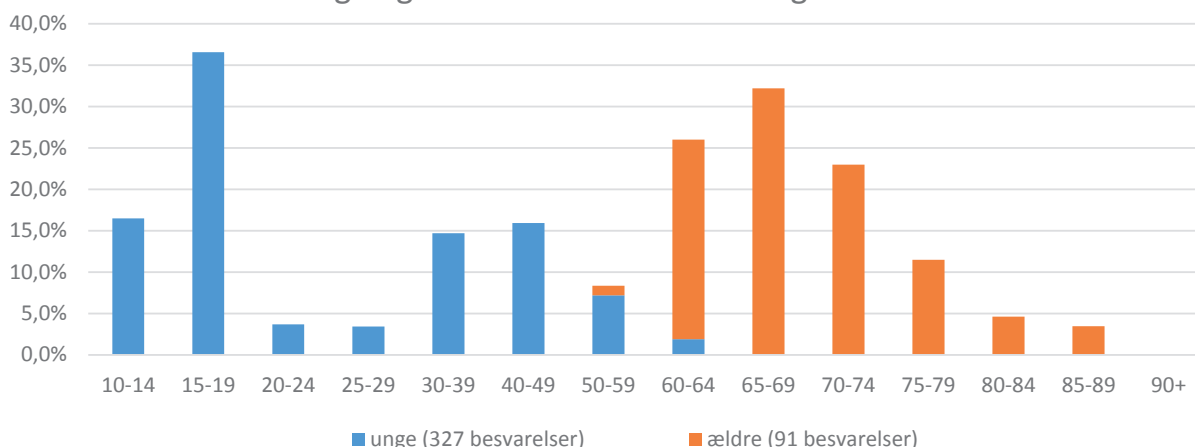
N = 418, Kilde: Roskilde Universitet

2.1. De unge og ældres besvarelser: Hvad er dit køn?

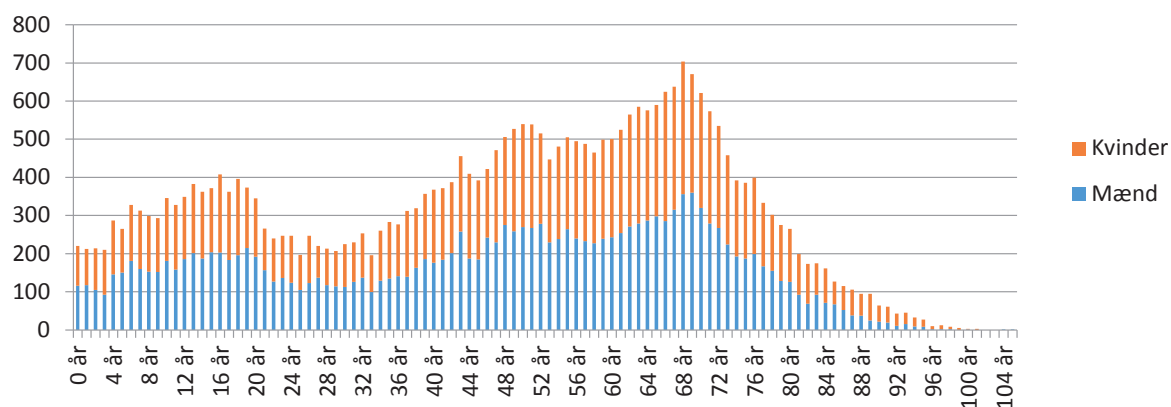


N = 418, Kilde: Roskilde Universitet

2.2. De unge og ældres besvarelser: Hvor gammel er du?

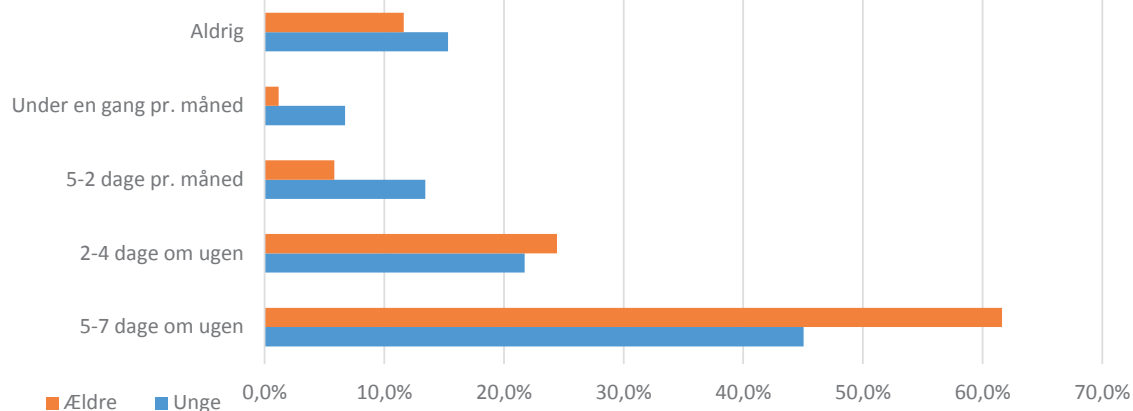


Figur 2.3. Alder og køn. Befolkningspyramide for Odsherred Kommune



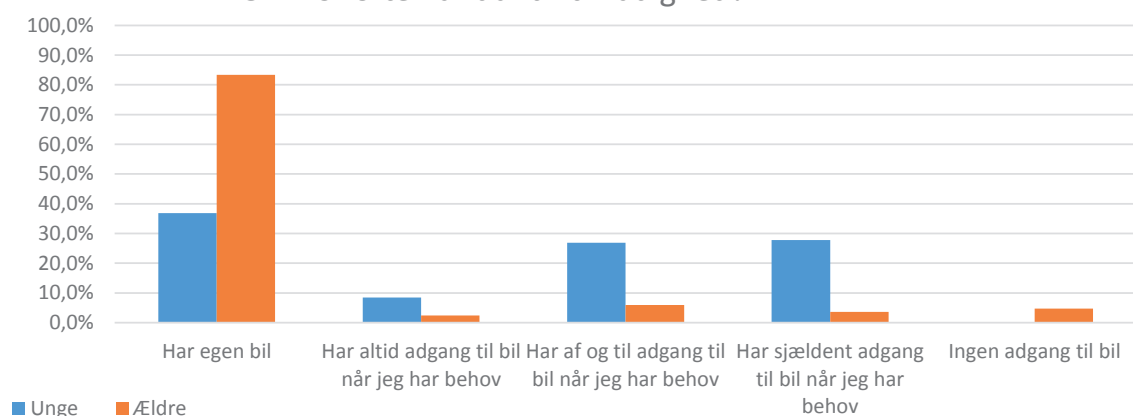
N = 418, Kilde: Roskilde Universitet

2.4. Hvor ofte benytter du bil?



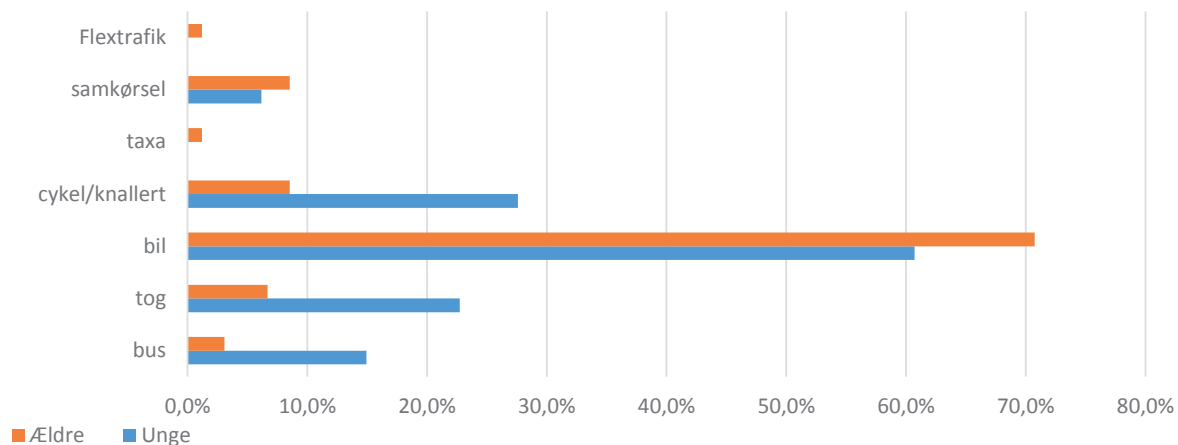
N = 418, Kilde: Roskilde Universitet

2.5. Hvor ofte har du bil til rådighed?



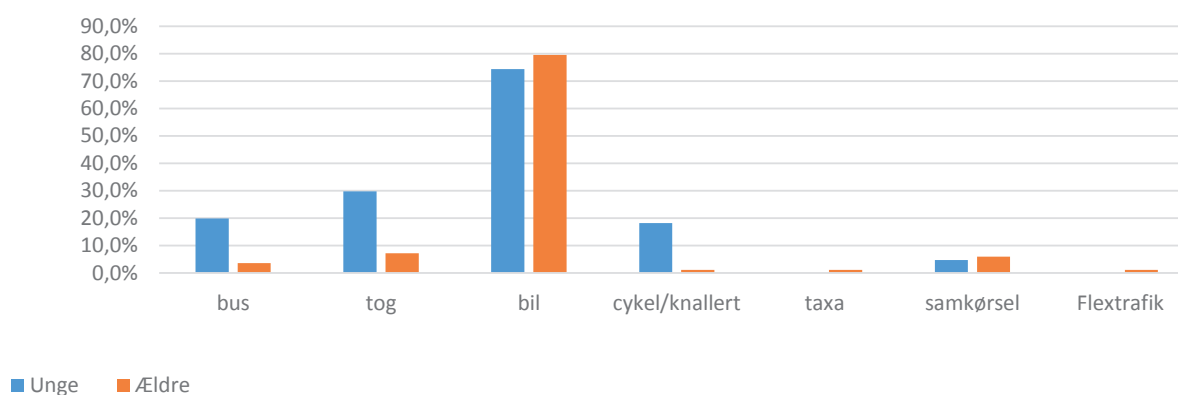
N = 418, Kilde: Roskilde Universitet

2.7.1 Hvilken form for transport benytter du hyppigst når du skal til fridsaktiviteter?



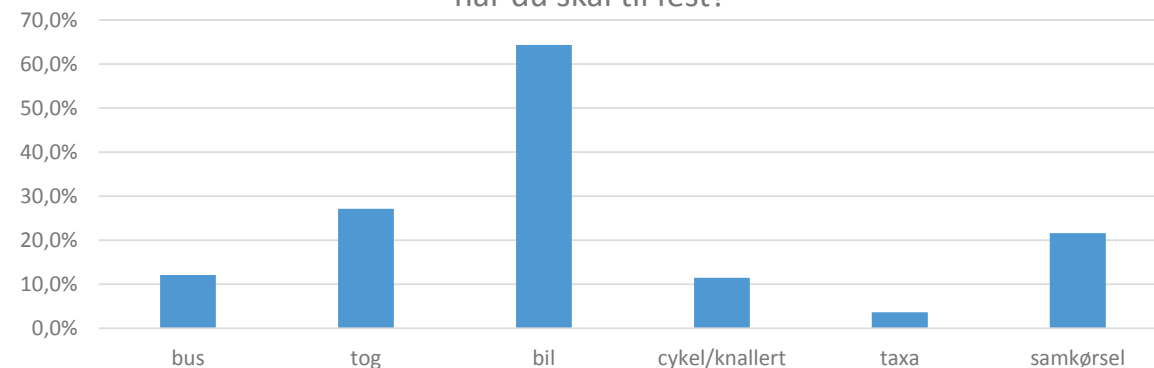
N = 418, Kilde: Roskilde Universitet

2.7.2 Hvilken form for transport benytter du hyppigst når du skal til følgende aktiviteter? - Besøge venner/familie



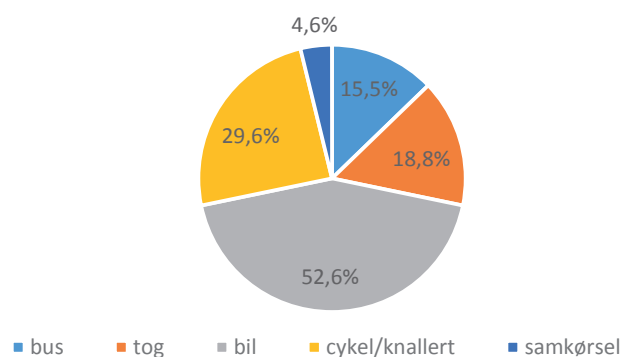
N = 327, Kilde: Roskilde Universitet

2.7.3. De unge: Hvilken form for transport benytter du hyppigst når du skal til fest?



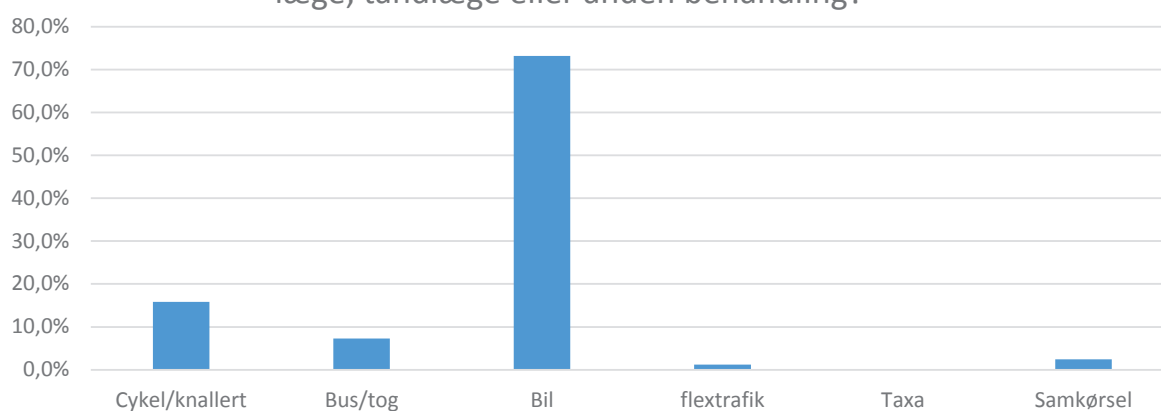
N = 327, Kilde: Roskilde Universitet

2.7.4. De unge: Hvis du har et job/fritidsjob - hvilken transportform benytter du hyppigst når du skal på arbejde?



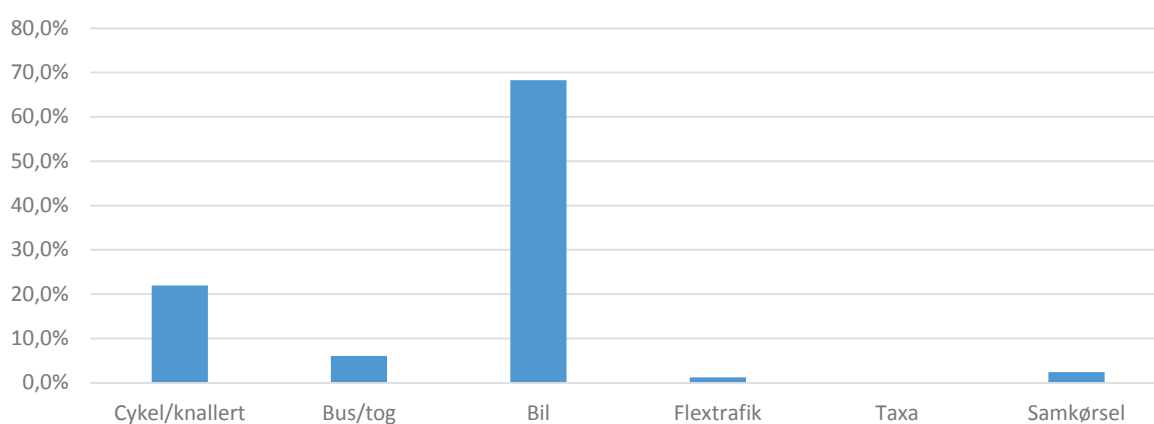
N = 91, Kilde: Roskilde Universitet

2.7.5. De Ældre: Hvilken form for transport benytter du skal til læge, tandlæge eller anden behandling?



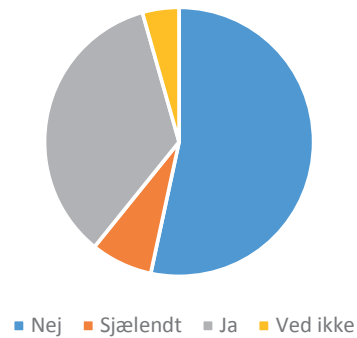
N = 91, Kilde: Roskilde Universitet

2.7.6. De Ældre: Hvilken form for transport benytter du hyppigst til indkøb?



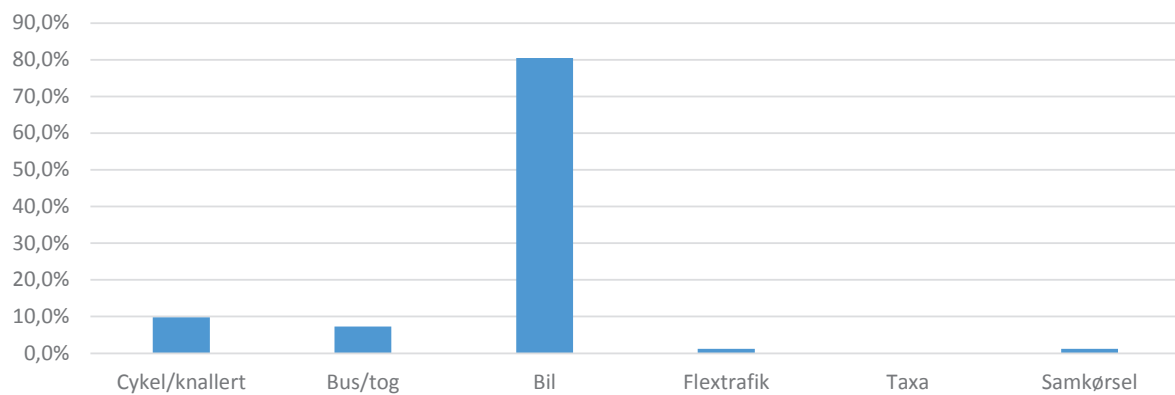
N = 327, Kilde: Roskilde Universitet

2.9.1 Unge: Der er mange aktiviteter jeg undlader at gøre fordi jeg ikke har transportmuligheder!



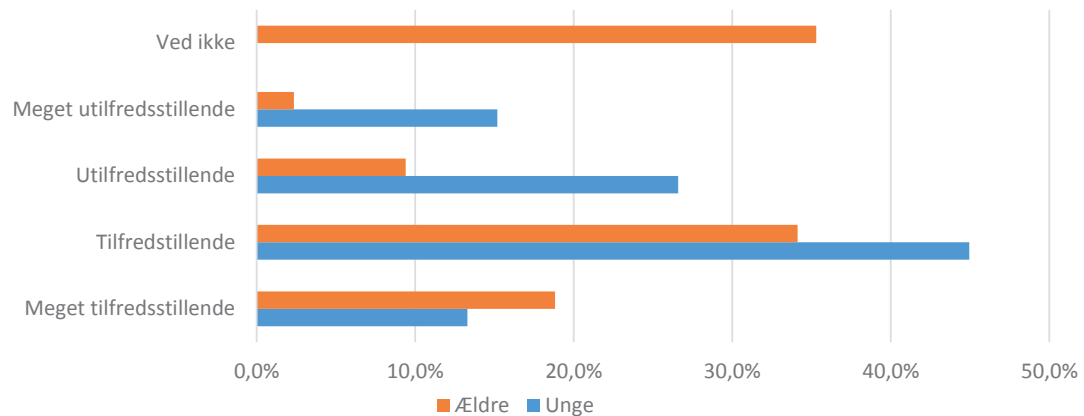
N = 91, Kilde: Roskilde Universitet

2.7.7. De ældre: Hvilken form for transport benytter du hyppigst når du skal i banken?



N = 418, Kilde: Roskilde Universitet

2.8. Hvad er din oplevelse af transporttiden?



N = 91, Kilde: Roskilde Universitet

2.9.2 Ældre: Der er mange aktiviteter jeg undlader at gøre fordi jeg ikke har transportmuligheder!

