



Region Syddanmark

## **Transportvaner i Region Syddanmark**

Analyse af data fra den nationale transportvaneundersøgelse

November 2010



## Indholdsfortegnelse

<b>1</b>	<b>Baggrund</b> .....	<b>1</b>
<b>2</b>	<b>Databehandling</b> .....	<b>2</b>
2.1	Databasen.....	2
2.2	Geografisk efterkodning.....	2
2.3	Stikprøven.....	3
2.4	Hoved- og delture.....	4
<b>3</b>	<b>Markedet</b> .....	<b>5</b>
3.1	Rejsestrømme.....	5
3.2	Ture, kilometer og minutter.....	7
3.3	Rejseformål.....	11
<b>4</b>	<b>Trafikantprofiler</b> .....	<b>14</b>
4.1	I hele regionen.....	14
4.2	I områdetyper.....	17
<b>5</b>	<b>Ude på landet</b> .....	<b>22</b>
5.1	Kategorisering af landområde.....	22
5.2	Opsamling.....	24



## 1 Baggrund

Region Syddanmark ønsker en bedre viden om, hvem der bruger busserne i områdets landdistrikter, og hvem der ikke gør. Det er viden, der skal bruges i det fremtidige arbejde med at tilrettelægge den kollektive trafikbetjening i landområderne.

Notat indeholder en analyse baseret på data fra den nationale transportvaneundersøgelse (TU). Her spørges løbende et repræsentativt udsnit af danskere mellem 10-84 år indgående og konkret om deres transportadfærd på en enkelt dag. Siden 2006, hvor undersøgelsen blev genoptaget efter en pause, og frem til og med 2009 er der i Region Syddanmark registreret oplysninger om ca. 35.000 ture - heraf er knap 1.000 busture.

For at få adgang til at arbejde med data har Region Syddanmark måtte foretage et datakøb af DTU, som gennemfører og administrerer undersøgelsen. For at nyttiggøre dette datakøb mest muligt er det valgt i notatet at tegne profiler af transportmarkedet og trafikanter i hele regionen samt opdelt på fire forskellige geografiske områdetyper. Hermed bliver det muligt at relatere transportadfærden i landområder til andre områder.

I notatet beskrives først datagrundlaget og hvordan der er arbejdet med det (kapitel 2). Derefter tegnes der profiler af hhv. transportmarkedet (kapitel 3) og trafikanterne (kapitel 4) i forskellige områdetyper. I det sidste kapitel beskrives betydningen af afgrænsningen af landområder for resultaterne (kapitel 5).

Der er overvejende tale om en beskrivelse af forholdene i regionen – en slags fotografi af virkeligheden, som man kan aflæse den i data fra den nationale transportvaneundersøgelse. Derfor præsenteres tabeller og figurer kun med enkelte kommentarer, og ikke en egentlig analyse.



## 2 Databehandling

### 2.1 Databasen

Data fra TU rummer en præcis og geokodet angivelse af, hvor respondenterne bor, samt hvor deres ture starter og slutter. Alle bopælsadresser og størstedelen af alle ture er geokodet<sup>1</sup>. Der er til denne undersøgelse etableret en database, som indeholder oplysninger om de registrerede ture med relation til Syddanmark, dvs. ture internt i eller til/fra regionen, i perioden 2006-2009. Databasen indeholder både oplysninger om turene (formål, transportmiddel mm), og om de personer der har udført dem (køn, alder, beskæftigelse mm).

Databasen med turoplysninger danner baggrund for alle tabeller og figurer i dette notat. Også trafikantprofilerne er baseret på turoplysninger, som er den eneste mulighed for at segmenterer trafikanterne efter deres brug af transportmidler. Den samme person kan optræde i turdatabasen med flere ture - måske endog med flere forskellige transportmidler. I gennemsnit registreres der ca. tre ture pr. interview, men der er en stor variation i antallet af ture. Knap en femtedel har slet ikke været ude på den dag de interviews om, og andre har haft mange ture på den pågældende dag.

Da stikprøven er repræsentativ, kan data lægges samme over perioden. I TU findes vægtningsprocedurer som sikrer, at materiale over flere år kan opregnes til et gennemsnitsår i perioden.

### 2.2 Geografisk efterkodning

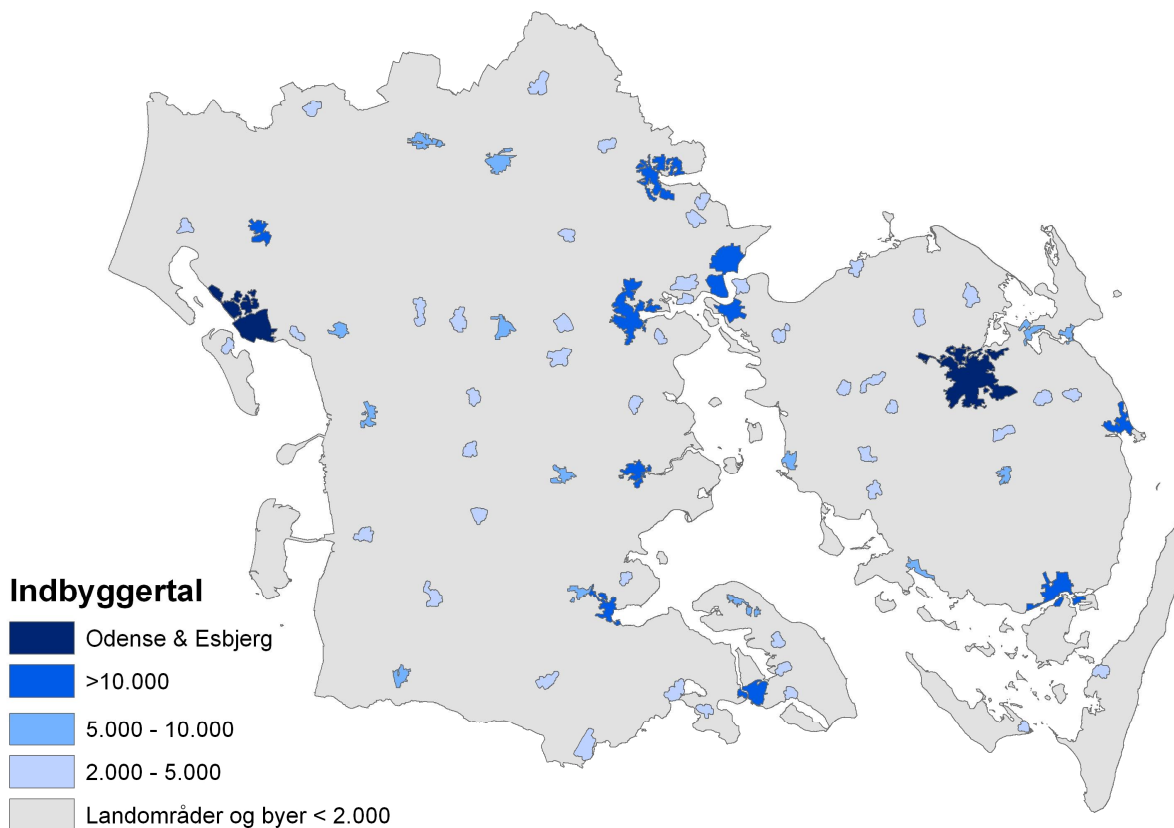
Der er foretaget en efterkodning af de geokodede registreringer af respondenternes bopæl samt rejsernes start og slutpunkt. Alle disse adresser er henført til denne kategorisering i områdetype – se også figur 1:

- Land og byer med under 2.000 indbyggere
- Byer med 2.000-5.000 indbyggere
- Byer med 5.000-10.000 indbyggere
- Byer med mere end 10.000 indbyggere dog ekskl. Esbjerg og Odense
- Esbjerg og Odense
- Udenfor Region Syddanmark

Adresser udenfor regionen forekommer, når andre end områdets beboere rejser i Syddanmark, eller når beboere rejser over regionsgrænsen.

---

<sup>1</sup> For en nærmere beskrivelse af undersøgelsen henvises til artiklen "Bedre viden om danskernes transport", som findes på [www.tetraplan.dk](http://www.tetraplan.dk). Mere omtale findes på [www.dtutransport.dk](http://www.dtutransport.dk).



Figur 1. Byer i Region Syddanmark efter bystørrelse

## 2.3 Stikprøven

I tabel 1 er vist datagrundlaget fra TU 2006-2009 i Region Syddanmark med en opdeling i de geografiske områdetyper, som trafikanterne bor i. Der er registreret mere en 35.000 ture udført af lidt over 10.000 personer. Langt størstedelen, nemlig 96 % af turene, er udført af indbyggere i Region Syddanmark. Datagrundlaget er relativt svagt i områdetyperne: Byer med 2.000-5.000 indbyggere og byer med 5.000-10.000 indbyggere. Til sammen er der i de to grupper kun registreret 80 busture, hvilket anses for at være et absolut minimum, som der kan analyses på. De to områdetyper slås derfor samme i beskrivelsen af markedet og trafikantprofiler i de næste to kapitler.

Der arbejdes med vægtet materiale, dvs. der er korrigeret for, at stikprøven er skæv, fordi ikke alle personer er lige tilbøjelige til at svare på spørgeundersøgelser. Fx er kvinder lidt mere villige til at besvare end mænd, og folk i landområder lidt nemmere at få fat i end folk i byområder. Desuden korrigeres for skævheder i hvilke dage der interviewes om, således, at de vægtede resultat repræsenterer et årsdøgn, som repræsenterer en gennemsnitsdag over alle årets dage.



Tabel 1. Stikprøvens størrelse. TU 2006-2009 i Region Syddanmark

Trafikanternes bopæl	Ture helt eller delvist i regionen	% af ture med relation til regionen	Busture helt eller delvist i regionen	Turene er udført af antal personer*
Land og byer < 2.000 indbyggere	12.582	36 %	357	3.697
Byer med 2.000-5.000 indbyggere	4.298	12 %	45	1.214
Byer med 5.000-10.000 indbyggere	2.672	8 %	35	737
Byer > 10.000 indb. excl. Esbjerg og Odense	8.012	23 %	159	2.295
Esbjerg og Odense	6.302	18 %	230	1.786
Udenfor Region Syddanmark	1.568	4 %	26	737
	35.434	100 %	852	10.466

\*En femtedel af de interviewede havde ingen ture

## 2.4 Hoved- og delture

På nogle ture anvendes flere forskellige transportmidler på den samme rejse. Der skelnes mellem hovedture og delture, hvor hovedturen er hele rejsen, som kan bestå af flere delture fx ved kombination af bus og tog. Hovedtransportmidlet defineres som det transportmiddel, der anvendes på den længste deltur. Det er valgt alene at basere analyserne i dette notat på hovedtransportmidler, da langt de fleste rejser foretages med kun ét transportmiddel. Herved overses de i alt 48 registreringer, hvor bussen er brugt til eller fra en rejse med relation til regionen. Flere af disse busture finder sted i den ende af en togrejse, der ligger udenfor regionen, og data tabet er derfor begrænset.

Som det fremgår af tabel 2, så er 71 % af alle kollektive ture i regionen en ren bustur og 25 % en ren togtur - evt. med en tilknyttet cykel eller biltur. Kun 4 % af alle kollektive ture er en kombination af bus og tog. Eller sagt på en anden måde: I 14 % af togturene er tilknyttet en bustur.

Tabel 2. Fordeling af kollektiv ture i Region Syddanmark, efter hoved- og deltransportmidler. TU 2006-2009

Kombination af transportmidler	Hovedtransportmiddel		
	Bus	Tog	Bus eller tog
Kun tog	0 %	5 %	5 %
Kun bus	60 %	0 %	60 %
Tog og bus	0 %	4 %	4 %
Inkl. deltur på cykel	8 %	10 %	18 %
Inkl. deltur med bil	3 %	10 %	13 %
Alle	71 %	29 %	100 %



### 3 Markedet

#### 3.1 Rejsestrømme

De overordnede rejsestrømme i region Syddanmark er vist i tabel 3, hvor årstdøgntrafikken mellem de forskellige områdetyper er vist, idet land svarer til kategorien land og byer under 2.000 indbyggere, mindre by er byer med 2.000-10.000 indbyggere og større byer er de øvrige byer undtagen Esbjerg og Odense, som har sin egen kategori.

Tabel 3. Årstdøgntrafik mellem områdetyper i Region Syddanmark. TU 2006-2009

<i>Mellem</i>		100 ture pr. årstdøgn					Alle
		Land og byer < 2.000	Byer 2.000-10.000	Byer 10.000 ekskl. Esbjerg og Odense	Esbjerg og Odense	Udenfor Regionen	
<b>Cykel/gang</b>	Land og byer < 2.000	1.718	324	165	150	5	
	Byer 2.000-10.000		1.847	47	20	2	
	Byer 10.000 ekskl. Esbjerg og Odense			2.266	0	3	
	Esbjerg og Odense				2.198	0	
Alle							8.746
<b>Bil</b>	Land og byer < 2.000	2.662	2.671	1.882	1.119	442	
	Byer 2.000-10.000		1.819	838	511	255	
	Byer 10.000 excl. Esbjerg og Odense			2.971	236	471	
	Esbjerg og Odense				2.247	170	
Alle							18.296
<b>Bus</b>	Land og byer < 2.000	69	76	114	45	3	
	Byer 2.000-10.000		14	25	28	1	
	Byer 10.000 ekskl. Esbjerg og Odense			109	1	15	
	Esbjerg og Odense				191	1	
Alle							694
<b>Tog</b>	Land og byer < 2.000	1	11	18	28	40	
	Byer 2.000-10.000		7	16	21	16	
	Byer 10.000 ekskl. Esbjerg og Odense			14	51	44	
	Esbjerg og Odense				1	57	
Alle							325
<b>Alle</b>	Land og byer < 2.000	4.450	3.082	2.179	1.341	490	
	Byer 2.000-10.000		3.687	927	581	275	
	Byer 10.000 ekskl. Esbjerg og Odense			5.360	288	534	
	Esbjerg og Odense				4.638	228	
Alle							28.059

Samlet set så rejses der på en gennemsnitsdag (et årstdøgn) ca. 28 mio. ture som starter og/eller ender i Region Syddanmark. Det kan beregnes, at det dækker over, at der køres knap 44 mio. kilometer på et årstdøgn fordelt således: Cykel og gang 1,8 mio. km, bil 37,8 mio. km, bus 0,8 mio. km og tog 3,3 mio. km.



Ud fra tallene i tabel 3 kan man bl.a. beregne, at:

- Lidt over 5 % af alle turene går ind eller ud af regionen - resten er interne ture
- Knap 3 % af alle busturene krydser regionsgrænsen
- 41 % af alle turene har deres udgangspunkt og/eller endemål i landområder defineret som land og byer med under 2.000 indbyggere

Bussens position i markedet er vist i tabel 4, som baseres på en beregning ud fra tallene i tabel 3. Først er vist busturenes fordeling på relationer mellem områdetyper. Derefter er vist bussens markedsandel af alle turene i de samme relationer. Man kan bl.a. aflæse, at:

- 44 % af alle busture er interne ture i byer med mere end 10.000 indbyggere
- 44% af alle busture kommer fra eller ender i et landområde, defineret ved land og byer under 2.000 indbyggere
- 10 % af områdets busture foregår internt i landområder, mens resten har en by med mere end 2.000 indbyggere i den ene eller begge ender af rejsen
- De største markedsandele for bussen i finder man i relationerne landområde til større by og mindre by til Odense/Esbjerg, hvor 5 % af rejserne i begge relationstyper foretages med bus
- De laveste markedsandele finder man internt i mindre byer, hvor det ofte slet ikke er relevant eller muligt at bruge bus, samt mellem større byer og Esbjerg/Odense, hvor toget i de fleste tilfælde er det primære kollektive transportmiddel

Tabel 4. Bussen i markedet i Region Syddanmark. TU 2006-2009

		Land og byer < 2.000	Byer 2.000- 10.000	Byer 10.000 ekskl. Esbjerg og Odense	Esbjerg og Odense	Udenfor regionen	Alle
<b>Andel af busture</b>	Land og byer < 2.000	10 %	11 %	16 %	7 %	0 %	
	Byer 2.000-10.000		2 %	4 %	4 %	0 %	
	Byer 10.000 ekskl. Esbjerg og Odense			16 %*	0 %	2 %	
	Esbjerg og Odense				28 %	0 %	
Alle							100 %
<b>Busandel af alle ture</b>	Land og byer < 2.000	2 %	2 %	5 %	3 %	1 %	
	Byer 2.000-10.000		0 %	3 %	5 %	1 %	
	Byer 10.000 ekskl. Esbjerg og Odense			2 %	0 %	3 %	
	Esbjerg og Odense				4 %	1 %	
Alle							2 %

\*Heraf er kun 4 % mellem forskellige byer - resten er internt i samme by

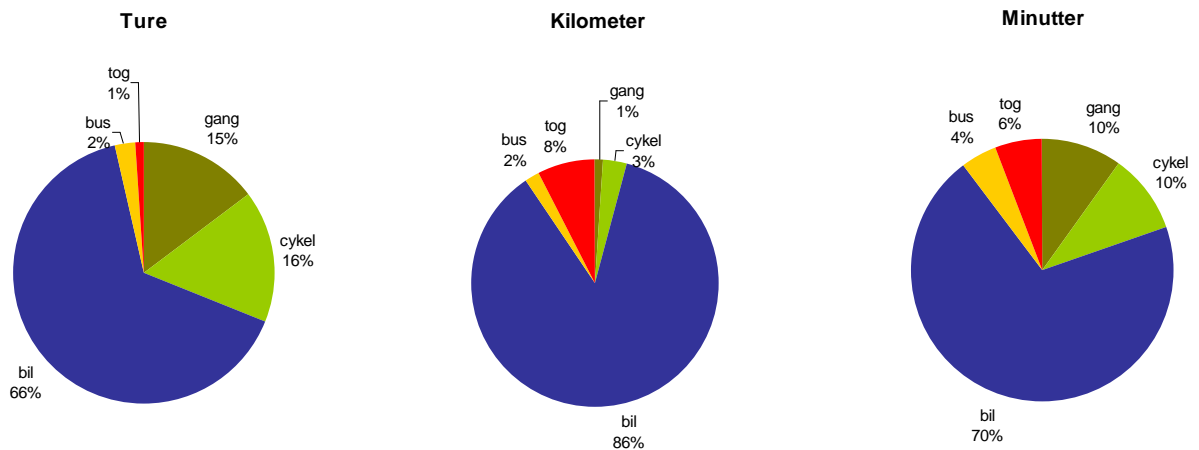




### 3.2 Ture, kilometer og minutter

I figur 2 er vist, hvordan alle ture med relation til regionen fordeler sig på transportmidler, når man ser på ture, kilometer og minutter. Man kan bl.a. aflæse, at:

- Bilen er det dominerende transportmiddel, idet to tredjedele af turene og en større andel af kilometer- og tidsforbrug foretages med bil
- Busser og tog kun har en andel på 3 % af det samlede antal ture i regionen, men tilsammen tegner de sig for 10 % af både kilometer- og tidsforbruget



Figur 2. Transportmidler: Ture, kilometer og minutter for ture med relation til Region Syddanmark. TU 2006-2009

I tabel 5 er vist ture, kilometer og tidsforbrug for beboere i Region Syddanmark bosat i de fire forskellige områdetyper. Tabellen afslører, at der er forskel på befolkningens transportadfærd i de forskellige områdetyper:

- Bilen er dominerende i alle områder - mest i landområderne og aftagende med stigende by størrelse
- Gang og cykel udgør en betragtelig andel af turene i alle områdetyper, men dog med en større andel i alle typer af byområder
- Bussen har næsten den samme markedsandel blandt beboere på landet som blandt beboere i de to største byer
- Bussens markedsandelen blandt beboere i små og mellemstore byer er begrænset
- Togturene udgør kun en mindre andel af de samlede antal ture, men togturene er lange og de tæller derfor i det samlede kilometerantal (en del af disse kilometer ligger dog udenfor regionen)

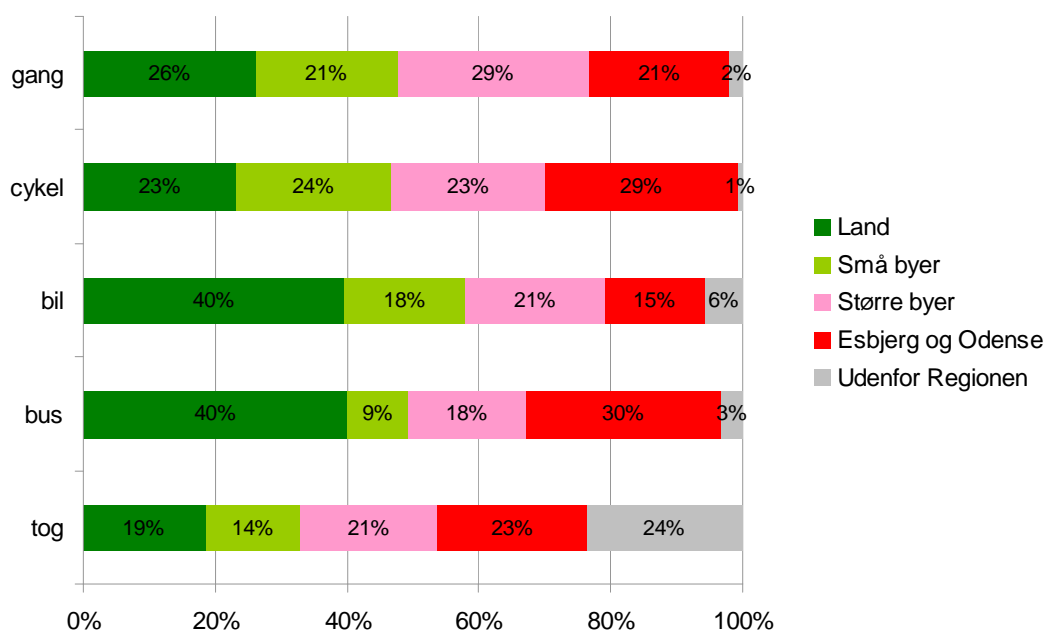


Table 5. *Fordeling på ture, kilometer og minutter efter områdetyper og transportmidler for indbyggere i Region Syddanmark. TU 2006-2009*

Trafikantens bopæl	Land og byer < 2.000	Byer 2.000-10.000	Byer 10.000 ekskl. Esbjerg og Odense	Esbjerg og Odense	Alle ture
<b>Ture</b>					
Gang	11 %	16 %	19 %	17 %	15 %
Cykel	11 %	20 %	17 %	25 %	16 %
Bil	74 %	62 %	61 %	53 %	65 %
Bus	3 %	1 %	2 %	4 %	2 %
Tog	1 %	1 %	1 %	1 %	1 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<b>Kilometer</b>					
Gang	1 %	1 %	2 %	2 %	1 %
Cykel	3 %	4 %	4 %	7 %	3 %
Bil	90 %	89 %	86 %	75 %	86 %
Bus	3 %	2 %	1 %	3 %	2 %
Tog	3 %	4 %	7 %	13 %	8 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<b>Minutter</b>					
Gang	8 %	12 %	15 %	14 %	10 %
Cykel	8 %	11 %	11 %	18 %	10 %
Bil	75 %	70 %	64 %	54 %	70 %
Bus	6 %	3 %	4 %	7 %	4 %
Tog	3 %	3 %	6 %	8 %	6 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %



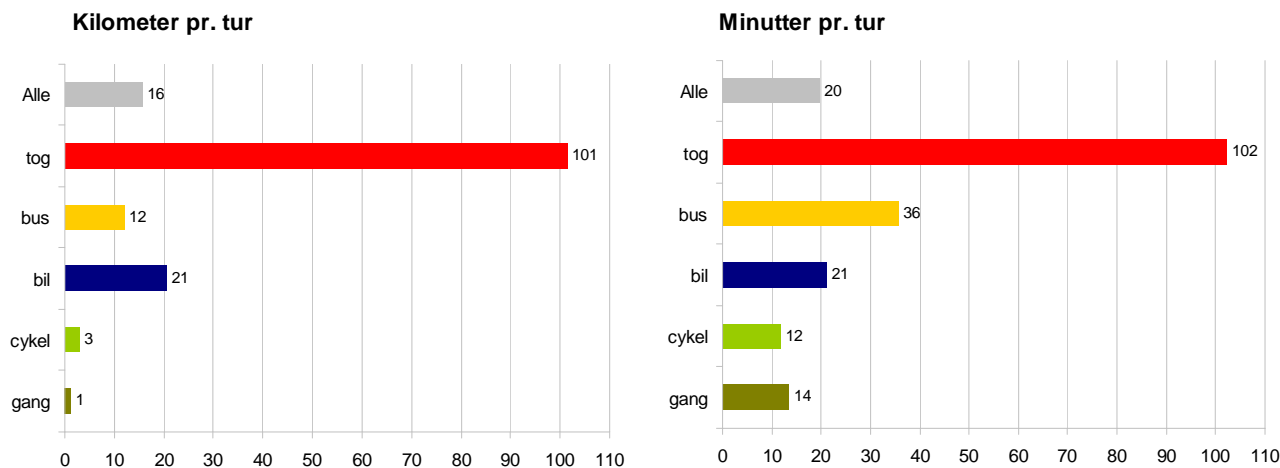
I figur 3 er for de enkelte transportmidler vist, fra hvilke områdetyper trafikanterne kommer. Figuren bekræfter billedet beskrevet ovenfor. Men samtidig illustrerer den, at forskelle måske ikke er så store, som man kunne forvente områderne imellem. Beboerne i alle områdetyper bruger alle former for transportmidler. Forskellen ligger måske mere i, hvem der bruger hvilke transportmidler hvor. Det vendes der tilbage til i næste kapitel.



Figur 3. Fordeling af bopælslokalisering for trafikanter i Region Syddanmark. Opdelt efter transportmiddel. TU 2006-2009

I figur 4 er vist gennemsnitligt antal kilometer og minutter for ture med forskellige transportmidler. I tabel 6 er der vist tilsvarende, men opdelt efter i hvilken områdetype trafikanterne bor. Man kan af figur og tabel bl.a. aflæse, at:

- Gang- og cykelture i alle områder er relativt korte (1-3 km)
- Bilturene har næsten samme gennemsnitslængde i alle områdetyper (15-17 km). Når det samlede gennemsnit for bilture er højere (21 km), skyldes det de få men lange ture som udføres af personer bosiddende udenfor regionen
- Busturene har en stor variation i rejselængde områdetyperne imellem - de længste ture er i landområder og i mindre byer (14-16 km), og de kortest ture i de store byer (8-9 km)
- Togturene er relativt lange for alle områdetyper (forskelle kan skyldes usikkerhed pga. er begrænset datagrundlag for disse ture)



Figur 4. Gennemsnitlig rejselængde og tidsforbrug for ture i Region Syddanmark opdelt efter transportmiddel. TU 2006-2009

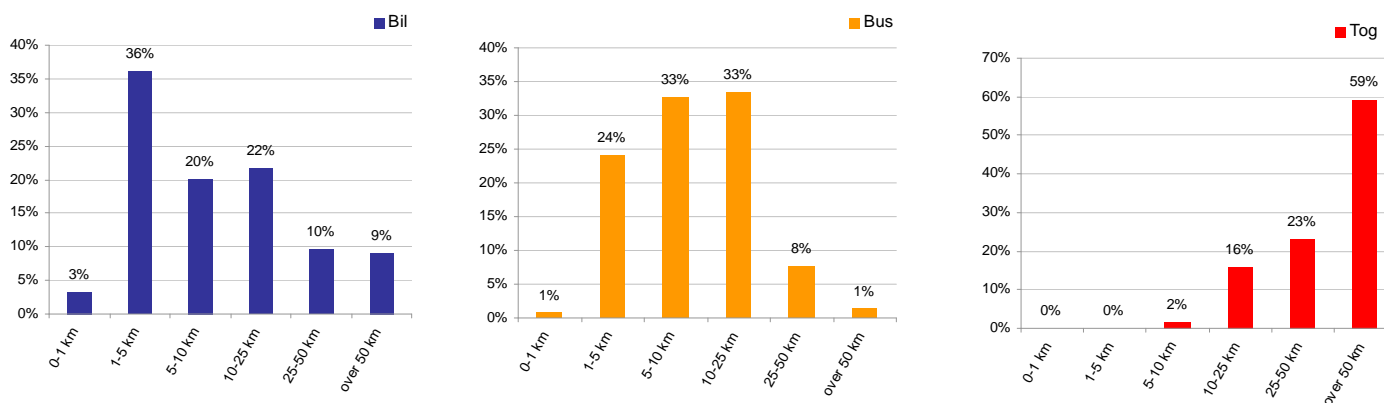
Tabel 6. Gennemsnitligt antal kilometer og minutter pr. tur opdelt på områdetyper og transportmidler. TU 2006-2009 i Region Syddanmark

	Trafikantens bopæl	Land og byer < 2.000	Byer 2.000-10.000	Byer 10.000 ekskl. Esbjerg og Odense	Esbjerg og Odense	Alle ture
<b>Kilometer pr. tur</b>	Gang	1	1	1	1	1
	Cykel	4	2	3	3	3
	Bil	17	17	17	15	21
	Bus	14	16	9	8	12
	Tog	78	55	85	100	101
	Alle	14	12	12	11	16
<b>Minutter pr. tur</b>	Gang	14	12	14	14	14
	Cykel	14	9	12	12	12
	Bil	19	18	18	17	21
	Bus	37	41	33	31	36
	Tog	90	66	92	97	102
	Alle	19	16	17	17	20



I figur 5 er vist fordeling på turlængder for bil-, bus- og for togture. Figuren afslører, at gennemsnitsbetragtningerne ovenfor dækker over forskellige turlængder:

- Blandt bilturene er der en relativt stor spredning i rejselængder. Mere end en tredjedel af turene er under fem kilometer, men der er også en del lange bilture som trækker gennemsnittet op
- Busturene ligger for størstedelens vedkommende i intervallet 1-25 kilometer, og der er relativt få meget korte og meget lange busture



Figur 5. Fordeling af ture efter længde og hovedtransportmiddel. Alle ture med relation til Region Syddanmark. TU 206-2009

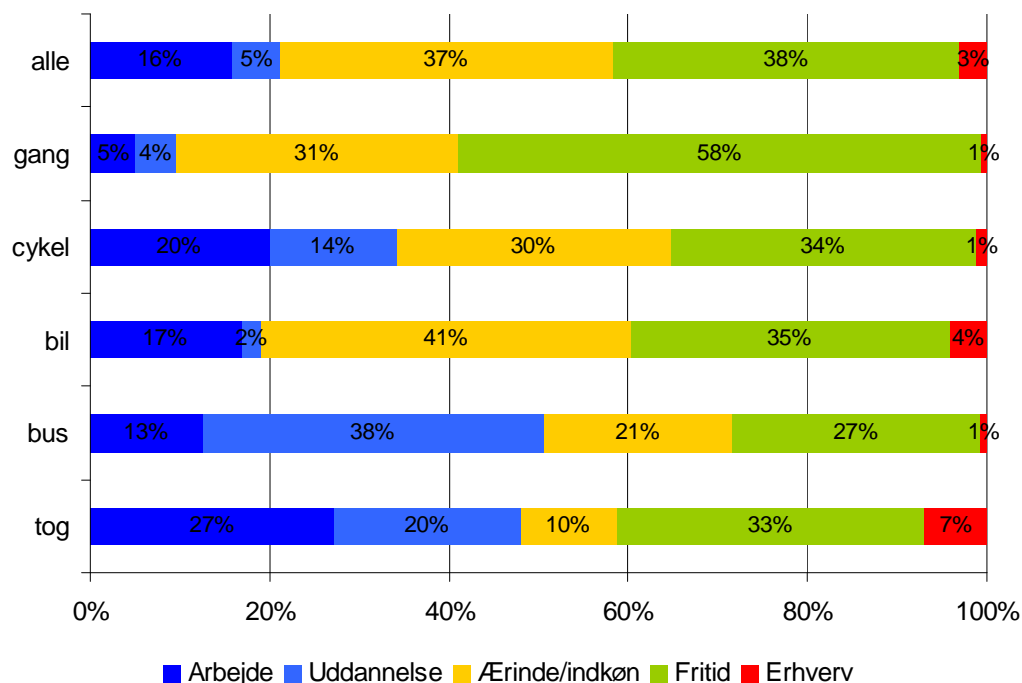
### 3.3 Rejseformål

I figur 6 er vist en opdeling efter rejseformål<sup>2</sup> og transportmiddel for alle ture med relation til Region Syddanmark. I tabel 7 er tilsvarende vist opdelt på områdetyper.

Af figur 6 fremgår det bl.a., at:

- Indkøb/ærinde og fritid er de hyppigste rejseformål, idet mere end en tredjedel af alle rejser har indkøb/ærinde som formål og mere end en tredjedel har fritid som formål
- Cyklen bruges til alle rejseformål
- Bilen bruges til arbejde, men er særligt populær til indkøb/ærinde og fritidsrejser
- Mere end hver tredje bustur har skole/uddannelse som formål, men bussen bruges også i et vist omfang til fritidsrejser, og kun i begrænset omfang til indkøbsrejser
- Toget er særligt populært i arbejds-, uddannelses- og erhvervsrejserne

<sup>2</sup> Det er valgt at anvende den rejseformålsdefinition, som defineres af dataproducenterne på DTU. Her defineres formålet som det, man rejser til, medmindre man rejser til bopælen, hvor formål defineres som det sted i turkæden, hvor man har haft det længste ophold



Figur 6. Fordeling af rejser i Region Syddanmark efter transportmiddel og rejseformål

Ud fra tabel 7 se det bl.a., at:

- På landet er bussen et af de foretrukne transportmidler til uddannelsesrejserne – på niveau med bil og cykel
- Også i de øvrige områdetyper spiller bussen en vis rolle blandt uddannelsesrejsende, idet omkring en tiendedel af disse foretages med bus



Tabel 7. Turformål opdelt på hovedtransportmidler samt trafikanternes bopæl.  
Ture med relation til Region Syddanmark. TU 2006-2009

	Arbejde	Uddannelse	Ærinde/ indkøb	Fritid	Erhverv	Alle
<b>Bopæl land og byer &lt; 2.000</b>						
Gang	4 %	7 %	7 %	20 %	4 %	11 %
Cykel	11 %	31 %	7 %	12 %	6 %	11 %
Bil	83 %	31 %	84 %	66 %	90 %	74 %
Bus	1 %	28 %	1 %	2 %	0 %	3 %
Tog	1 %	3 %	0 %	1 %	0 %	1 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<b>Bopæl byer 2.000-10.000</b>						
Gang	5 %	15 %	13 %	25 %	2 %	16 %
Cykel	28 %	49 %	16 %	17 %	12 %	20 %
Bil	64 %	21 %	70 %	56 %	83 %	62 %
Bus	1 %	10 %	0 %	1 %	2 %	1 %
Tog	2 %	5 %	0 %	0 %	1 %	1 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<b>Bopæl byer 10.000 ekskl. Esbjerg og Odense</b>						
Gang	8 %	22 %	16 %	27 %	4 %	19 %
Cykel	22 %	43 %	14 %	15 %	5 %	17 %
Bil	67 %	23 %	68 %	56 %	88 %	61 %
Bus	2 %	8 %	1 %	2 %	1 %	2 %
Tog	2 %	3 %	0 %	1 %	3 %	1 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
<b>Bopæl Esbjerg eller Odense</b>						
Gang	3 %	10 %	17 %	24 %	1 %	17 %
Cykel	34 %	62 %	21 %	21 %	11 %	25 %
Bil	54 %	12 %	58 %	51 %	83 %	53 %
Bus	4 %	13 %	3 %	3 %	1 %	4 %
Tog	4 %	3 %	0 %	1 %	4 %	1 %
I alt	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %

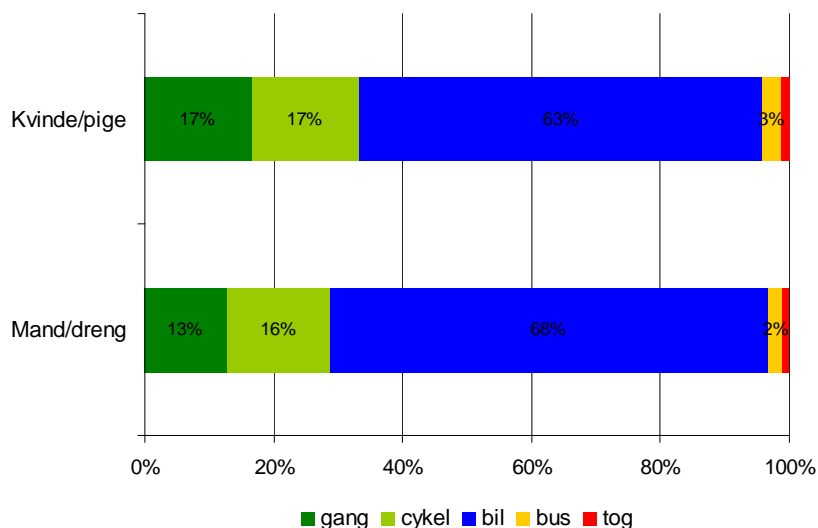


## 4 Trafikantprofiler

### 4.1 I hele regionen

I tabel 8 er vist profilen af trafikanterne i hele Region Syddanmark, opgjort på de centrale baggrundsspørgsmål, som indgår i TU undersøgelsen, og fordelt indenfor de forskellige trafikanttyper opgjort efter transportmiddel. I figur 7-9 er vist transportmiddelbrugen indenfor demografiske opdelinger af: Køn, beskæftigelse og alder. For Region Syddanmark som helhed fremgår det bl.a., at:

- Knap to tredjedele af busbrugerne bor i en husstand med én eller flere biler, hvilket ikke nødvendigvis betyder, at busbrugeren selv kan køre bil eller har rådighed over en
- Kvinder går lidt oftere end mænd, og de brugere oftere bussen
- Flere busbrugere kommer fra husstande med kun én person end gennemsnittet. Men mange kommer også fra parfamilier med børn – ofte er det børnene i disse familier, der tager bussen
- Skoleelever udgør mere end halvdelen af bussernes kundeunderlag. Skoleelever og studerende udgør tilsammen knap to tredjedele af kundeunderlaget
- Den personlige indkomst og husstandsindkomsten er lavere blandt busbrugere end for gennemsnittet

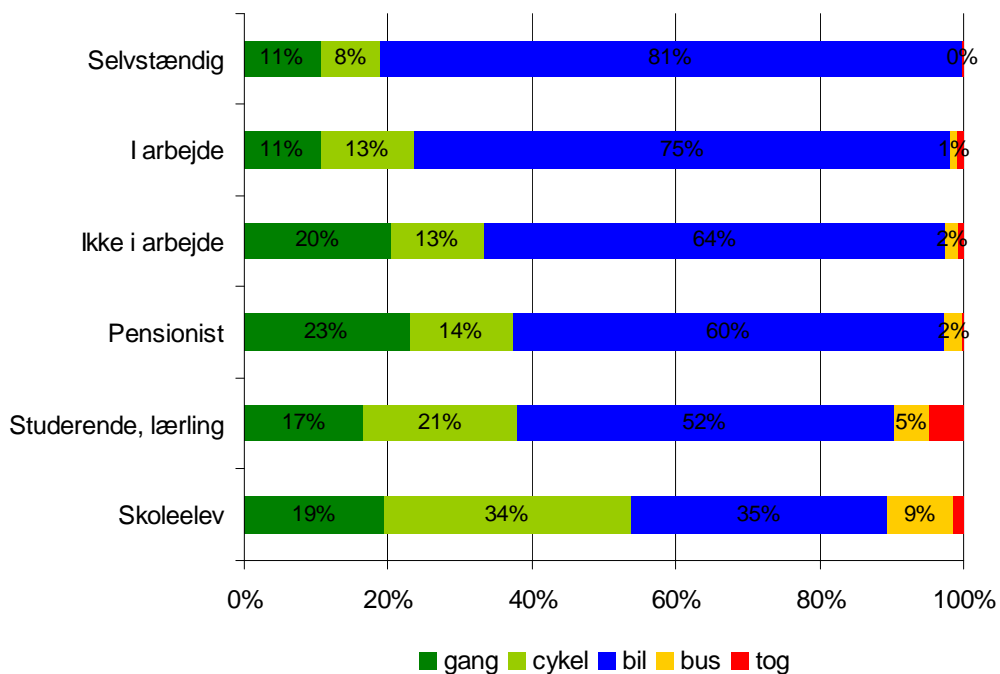


Figur 7. Mænd og kvinders transportmidler i Region Syddanmark. TU 2006-2009

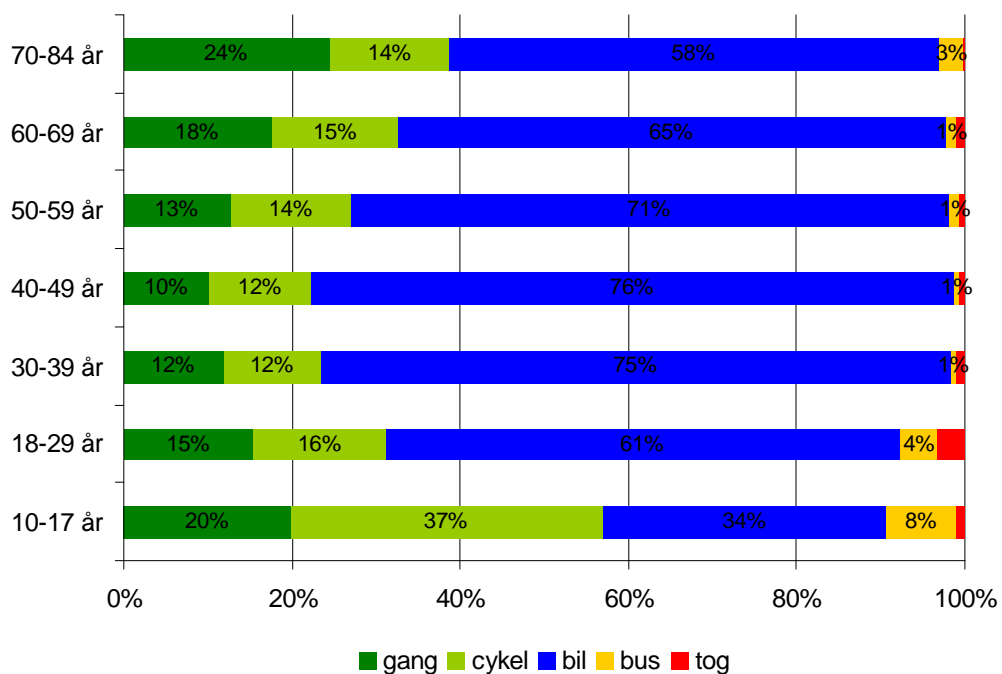



 Tabel 8. Profil af **alle** trafikanter i Region Syddanmark opdelt på transportmidler. TU 2006-2009

		Gang	Cykel	Bil	Bus	Tog	Alle
Biler i husstanden	Ingen bil	22 %	23 %	3 %	36 %	35 %	10 %
	Én bil	60 %	61 %	64 %	44 %	51 %	63 %
	To eller flere biler	18 %	16 %	32 %	20 %	14 %	26 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Køn	Mand	40 %	46 %	49 %	39 %	45 %	47 %
	Kvinde	60 %	54 %	51 %	61 %	55 %	53 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Familietype (barn<18 år)	Enlige uden børn	21 %	18 %	11 %	24 %	24 %	14 %
	Enlige med børn	8 %	8 %	5 %	14 %	9 %	6 %
	Par uden børn	31 %	24 %	33 %	11 %	26 %	31 %
	Par med børn	41 %	50 %	51 %	51 %	41 %	49 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Beskæftigelse	Skoleelev	18 %	29 %	8 %	52 %	17 %	14 %
	Studerende, lærling	7 %	8 %	5 %	12 %	25 %	6 %
	Pensionist	27 %	16 %	16 %	16 %	6 %	18 %
	Ikke i arbejde	6 %	3 %	4 %	3 %	2 %	4 %
	I arbejde	39 %	42 %	62 %	16 %	49 %	54 %
	Selvstændig	3 %	2 %	6 %	0 %	1 %	4 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Personlig indkomst brutto 1.000 kr./år	Middelværdi	224	208	294	120	261	267
	Median	207	200	280	70	250	250
Husstands indkomst brutto 1.000 kr./år	Middelværdi	472	510	574	442	510	547
	Median	440	500	550	375	500	520
Alder (10-84 år)	Middelværdi	42	37	43	30	33	42
	Median	42	36	43	18	27	42
Aldersgrupper	10-17	17 %	28 %	6 %	43 %	14 %	13 %
	18-29	16 %	14 %	15 %	25 %	41 %	15 %
	30-39	14 %	13 %	21 %	4 %	15 %	18 %
	40-49	14 %	15 %	23 %	6 %	11 %	20 %
	50-59	14 %	14 %	17 %	7 %	10 %	16 %
	60-69	15 %	11 %	12 %	7 %	9 %	12 %
	70-84	11 %	6 %	6 %	8 %	2 %	7 %
Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	



Figur 8. Transportmidler i Region Syddanmark efter beskæftigelse. TU 2006-2009



Figur 9. Aldersgruppernes transportmidler i Region Syddanmark. TU 2006-2009



## 4.2 I områdetyper

I tabel 9-12 er vist profiler for trafikanter med forskellige transportmidler i den fire områdetyper. Her kan man bl.a. aflæse, at:

- Busbrugere i *landområder*, defineret som land og byer <2.000 indbyggere, er for mere end halvdelen vedkommende under 18 år, og for over firefemtedele vedkommende under 30 år. Det stemmer overens med at 80 % af brugerne er skoleelever eller studerende.
- Busbrugere i *de mindre byer*, dvs., byer med 2.000-10.000 indbyggere, er for en fjerdedels vedkommende under 18 år. og for, totredjedeles vedkommende under 30 år. Der er her relativt set lidt færre folkeskoleelever og lidt flere studerende og som bruger busserne her end ude på landet. Desuden ser man et lille segment ad arbejdspendlere.
- I *de større byer*, dvs. byer med mere end 10.000 indbyggere ekskl. Esbjerg og Odense, er en tredjedel af busbrugere under 18 år og lidt over halvdelen er under 30 år. Forskellen til de lidt mindre byer består overvejende i, at i de lidt større byer er der en del brugere i gruppen af pensionister.
- I *Odense og Esbjerg* er skoleelever og studerende også dem, der er flest af i busserne. Men også pensionister benytter busser her - knap en fjerdedel af busbrugere er pensionister. Til gengæld er der relativ få personer i arbejde, hvilket er lidt usædvanligt for større byer, og kan være en afspejling af, at tog og cykel formentlig både i Esbjerg og Odense spiller en vis rolle for pendlersegmentet.



**Tabel 9. Profil af trafikanter i region Syddanmark med bopæl på landet eller i byer < 2.000 indbyggere opdelt på transportmidler. TU 2006-2009**

		Gang	Cykel	Bil	Bus	Tog	Alle
Biler i husstanden	Ingen bil	11 %	8 %	1 %	16 %	25 %	4 %
	Én bil	60 %	67 %	57 %	53 %	46 %	58 %
	To eller flere biler	29 %	26 %	41 %	32 %	29 %	38 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Køn	Mand	40 %	48 %	48 %	35 %	35 %	46 %
	Kvinde	60 %	52 %	52 %	65 %	65 %	54 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Familietype (barn < 18 år)	Enlige uden børn	14 %	10 %	7 %	8 %	10 %	8 %
	Enlige med børn	6 %	7 %	5 %	13 %	13 %	5 %
	Par uden børn	31 %	22 %	32 %	10 %	23 %	30 %
	Par med børn	50 %	61 %	56 %	69 %	54 %	56 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Beskæftigelse	Skoleelev	19 %	40 %	8 %	72 %	25 %	14 %
	Studerende, lærling	4 %	2 %	4 %	8 %	21 %	4 %
	Pensionist	24 %	12 %	12 %	7 %	2 %	13 %
	Ikke i arbejde	10 %	5 %	7 %	5 %	6 %	7 %
	I arbejde	40 %	40 %	62 %	8 %	46 %	55 %
	Selvstændig	4 %	2 %	7 %	0 %	0 %	6 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Personlig indkomst brutto 1.000 kr./år	Middelværdi	224	190	283	69	166	262
	Median	220	200	270	14	140	250
Husstands indkomst brutto 1.000 kr./år	Middelværdi	499	532	565	564	558	554
	Median	500	540	550	520	550	550
Alder (10-84 år)	Middelværdi	42	35	43	22	28	41
	Median	41	36	43	16	20	42
Aldersgrupper	10-17	16 %	38 %	6 %	58 %	11 %	12 %
	18-29	14 %	7 %	14 %	24 %	54 %	14 %
	30-39	17 %	10 %	20 %	2 %	13 %	18 %
	40-49	15 %	16 %	24 %	3 %	9 %	22 %
	50-59	11 %	10 %	17 %	5 %	5 %	15 %
	60-69	15 %	13 %	12 %	4 %	9 %	12 %
	70-84	12 %	7 %	6 %	5 %	0 %	6 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %



Tabel 10. Profil af trafikanter i region Syddanmark med bopæl i byer med 2.000-10.000 indbyggere opdelt på transportmidler. TU 2006-2009

		Gang	Cykel	Bil	Bus	Tog	Alle
Biler i husstanden	Ingen bil	17 %	16 %	2 %	22 %	6 %	8 %
	Én bil	67 %	65 %	70 %	62 %	68 %	68 %
	To eller flere biler	16 %	19 %	28 %	16 %	26 %	24 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Køn	Mand	42 %	49 %	50 %	55 %	41 %	48 %
	Kvinde	58 %	51 %	50 %	45 %	59 %	52 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Familietype (barn < 18 år)	Enlige uden børn	19 %	14 %	10 %	7 %	7 %	12 %
	Enlige med børn	8 %	8 %	5 %	18 %	20 %	6 %
	Par uden børn	30 %	23 %	35 %	13 %	10 %	31 %
	Par med børn	44 %	55 %	51 %	61 %	64 %	51 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Beskæftigelse	Skoleelev	19 %	28 %	8 %	49 %	42 %	14 %
	Studerende, lærling	5 %	2 %	4 %	12 %	11 %	4 %
	Pensionist	25 %	14 %	15 %	9 %	9 %	16 %
	Ikke i arbejde	10 %	5 %	7 %	0 %	3 %	7 %
	I arbejde	37 %	47 %	62 %	29 %	35 %	54 %
	Selvstændig	4 %	4 %	4 %	0 %	0 %	4 %
Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	
Personlig indkomst brutto 1.000 kr./år	Middelværdi	224	216	292	115	172	265
	Median	200	230	286	70	125	250
Husstands indkomst brutto 1.000 kr./år	Middelværdi	487	545	584	497	589	561
	Median	465	540	570	530	500	550
Alder (10-84 år)	Middelværdi	44	39	45	30	30	43
	Median	46	41	45	18	19	44
Aldersgrupper	10-17	18 %	26 %	6 %	28 %	27 %	13 %
	18-29	10 %	9 %	11 %	35 %	34 %	11 %
	30-39	13 %	12 %	19 %	9 %	10 %	16 %
	40-49	13 %	15 %	24 %	12 %	13 %	20 %
	50-59	16 %	20 %	19 %	3 %	6 %	19 %
	60-69	16 %	10 %	13 %	6 %	6 %	13 %
	70-84	14 %	7 %	8 %	7 %	6 %	8 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %



**Tabel 11. Profil af trafikanter i region Syddanmark med bopæl i byer med 10.000 indbyggere ekskl. Esbjerg og Odense opdelt på transportmidler. TU 206-2009**

		Gang	Cykel	Bil	Bus	Tog	Alle
Biler i husstanden	Ingen bil	25 %	27 %	4 %	60 %	40 %	14 %
	Én bil	58 %	59 %	70 %	28 %	55 %	65 %
	To eller flere biler	16 %	14 %	26 %	12 %	5 %	21 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Køn	Mand	36 %	46 %	49 %	37 %	50 %	46 %
	Kvinde	64 %	54 %	51 %	63 %	50 %	54 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Familietype (barn<18 år)	Enlige uden børn	21 %	20 %	14 %	33 %	33 %	17 %
	Enlige med børn	10 %	8 %	6 %	13 %	6 %	7 %
	Par uden børn	33 %	28 %	36 %	14 %	22 %	33 %
	Par med børn	36 %	44 %	45 %	39 %	39 %	43 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Beskæftigelse	Skoleelev	20 %	27 %	8 %	37 %	14 %	14 %
	Studerende, lærling	6 %	5 %	5 %	9 %	20 %	5 %
	Pensionist	22 %	17 %	15 %	19 %	4 %	16 %
	Ikke i arbejde	11 %	9 %	6 %	5 %	12 %	8 %
	I arbejde	38 %	41 %	62 %	29 %	48 %	53 %
	Selvstændig	4 %	1 %	5 %	0 %	1 %	4 %
Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	
Personlig indkomst brutto 1.000 kr./år	Middelværdi	227	217	296	147	355	270
	Median	220	200	290	144	250	250
Husstands indkomst brutto 1.000 kr./år	Middelværdi	473	496	563	357	487	533
	Median	410	490	550	300	450	500
Alder (10-84 år)	Middelværdi	43	39	43	35	36	42
	Median	44	39	43	22	30	42
Aldersgrupper	10-17	17 %	24 %	6 %	33 %	9 %	12 %
	18-29	15 %	14 %	16 %	22 %	37 %	16 %
	30-39	12 %	13 %	19 %	6 %	10 %	17 %
	40-49	12 %	14 %	21 %	5 %	11 %	18 %
	50-59	15 %	12 %	16 %	14 %	13 %	15 %
	60-69	16 %	16 %	14 %	8 %	18 %	15 %
	70-84	12 %	7 %	7 %	12 %	1 %	8 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %



Tabel 12. Profil af trafikanter i region Syddanmark med bopæl i Esbjerg eller Odense opdelt på transportmidler, TU 32006-2009

		Gang	Cykel	Bil	Bus	Tog	Alle
Biler i husstanden	Ingen bil	34 %	36 %	6 %	56 %	48 %	21 %
	Én bil	57 %	55 %	72 %	35 %	48 %	63 %
	To eller flere biler	9 %	9 %	22 %	9 %	4 %	16 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Køn	Mand	45 %	44 %	50 %	43 %	52 %	47 %
	Kvinde	55 %	56 %	50 %	57 %	48 %	53 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Familietype (barn < 18 år)	Enlige uden børn	30 %	23 %	15 %	43 %	41 %	21 %
	Enlige med børn	8 %	10 %	7 %	15 %	6 %	8 %
	Par uden børn	29 %	24 %	32 %	12 %	29 %	28 %
	Par med børn	33 %	44 %	47 %	30 %	23 %	43 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Beskæftigelse	Skoleelev	14 %	23 %	6 %	37 %	4 %	13 %
	Studerende, lærling	12 %	18 %	6 %	19 %	39 %	11 %
	Pensionist	22 %	10 %	14 %	23 %	1 %	15 %
	Ikke i arbejde	8 %	4 %	7 %	7 %	4 %	6 %
	I arbejde	43 %	42 %	62 %	13 %	51 %	52 %
	Selvstændig	2 %	2 %	4 %	0 %	1 %	3 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Personlig indkomst brutto 1.000 kr./år	Middelværdi	219	208	296	164	232	257
	Median	200	200	277	120	250	250
Husstands indkomst brutto 1.000 kr./år	Middelværdi	438	486	553	371	388	509
	Median	350	450	535	252	400	475
Alder (10-84 år)	Middelværdi	41	35	43	36	32	40
	Median	38	31	43	22	29	39
Aldersgrupper	10-17	11 %	21 %	5 %	23 %	2 %	10 %
	18-29	26 %	26 %	17 %	35 %	54 %	22 %
	30-39	14 %	14 %	21 %	4 %	22 %	18 %
	40-49	14 %	14 %	23 %	7 %	7 %	18 %
	50-59	13 %	12 %	16 %	9 %	10 %	14 %
	60-69	12 %	9 %	12 %	10 %	4 %	11 %
	70-84	10 %	5 %	7 %	12 %	1 %	7 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %



## 5 Ude på landet

### 5.1 Kategorisering af landområde

Region Syddanmark har bedt om, at vi ser på betydningen af afgrænsningen mellem land og by for resultaterne. Landområder afgrænset ved byer på 2.000, 5.000 eller 10.000 indbyggere:

#### **Land 1: Land og byer op til 2.000 indbyggere**

I denne afgrænsning vil langt de fleste have behov for dagligt eller en gang imellem at rejser til større byområder. Først ved en størrelse på 2.000 indbyggere vil en by normalt indeholde alle de byfunktioner, der er behov for i dagligdagen: Skoler, fritidsfaciliteter, mulighed for indkøb af dagligvarer mm.

#### **Land 2: Land og byer op til 5.000 indbyggere**

Kan karakteriseres som en mellemkategori mellem Land1 og Land3.

#### **Land 3: Land og byer op til 10.000 indbyggere**

I denne afgrænsning er inkluderet byer af en størrelse, hvor de fleste byfunktioner, som der er behov for i dagligdagen, findes: Skoler, daginstitutioner, indkøbsmuligheder for dagligvarer og udvalgsvarer, lægehus mm. De unge vil dog ofte skulle rejse til en større by for at komme til ungdomsuddannelser, og mange vil skulle rejse til arbejdspladser i større byer. Byer under 10.000 indbygger vil normalt ikke have egentlige bybusser.

I tabel 13 er vist datagrundlaget i landområder i de forskellige definitioner, og nederst er vist procentfordeling på transportmidler. Som det også blev beskrevet i kapitel 2 om datatabehandling, så er der meget få observerede busture i byer med 2.000-5.000 indbyggere og byer med 5.000-10.000 indbyggere. Der ses endvidere ikke væsentlig forskel på de forskellige transportmidlers markedsandele i de tre forskellige landområdeafgrænsninger.

Tabel 13. Tre forskellige afgrænsninger af land versus by

Indbyggere i land og byer:	Land 1 <2.000	Land 2 <5.000	Land 3 <10.000
<b>Registrerede ture</b>			
Gang	1.387	2.084	2.525
cykel	1.349	2.120	2.681
bil	8.817	11.372	12.893
bus	357	402	437
tog	64	106	122
	11.974	16.084	18.658
<b>Fordeling af ture vægtede data</b>			
gang	11 %	13 %	13 %
cykel	11 %	13 %	14 %
bil	74 %	71 %	70 %
bus	3 %	2 %	2 %
tog	1 %	1 %	1 %
	100 %	100 %	100 %





I tabel 14 er vist profilen både af trafikanter generelt og af busbrugere i de tre forskellige afgrænsninger af landområder. Samlet set så må det konkluderes, at *brugerprofilen er praktisk taget identisk for de tre landområdedefinitioner.*

Tabel 14. Profil af en trafikant og af en busbruger med tre forskellige definitioner af land. TU 2006-2009

		Alle ture			Busture		
		Land og byer < 2.000	Land og byer < 5.000	Land og byer < 10.000	Land og byer < 2.000	Land og byer < 5.000	Land og byer < 10.000
Biler i husstanden	Ingen bil	4 %	5 %	5 %	16 %	16 %	17 %
	Én bil	58 %	60 %	61 %	53 %	53 %	54 %
	To eller flere biler	38 %	35 %	33 %	32 %	31 %	29 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Køn	Mand	48 %	48 %	48 %	35 %	37 %	39 %
	Kvinde	52 %	52 %	52 %	65 %	63 %	61 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Familietype (barn < 18 år)	Enlige uden børn	9 %	9 %	10 %	8 %	9 %	8 %
	Enlige med børn	5 %	6 %	6 %	13 %	14 %	14 %
	Par uden børn	30 %	30 %	30 %	10 %	9 %	10 %
	Par med børn	56 %	55 %	54 %	69 %	68 %	67 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Beskæftigelse	Skoleelev	14 %	15 %	14 %	72 %	70 %	68 %
	Studerende, lærling	4 %	4 %	4 %	8 %	8 %	9 %
	Pensionist	13 %	13 %	14 %	7 %	7 %	7 %
	Ikke i arbejde	7 %	7 %	7 %	5 %	4 %	4 %
	I arbejde	55 %	55 %	55 %	8 %	10 %	12 %
	Selvstændig	6 %	6 %	5 %	0 %	0 %	0 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %
Personlig indkomst brutto 1.000 kr./år	Middelværdi	263	262	263	69	72	79
	Median	250	250	250	14	18	24
Husstands indkomst brutto 1.000 kr./år	Middelværdi	554	554	555	564	553	550
	Median	550	550	550	520	500	530
Alder (10-84 år)	Middelværdi	41 %	41 %	42 %	22 %	23 %	24 %
	Median	42 %	42 %	43 %	16 %	16 %	17 %
Aldersgrupper	10-17	12 %	13 %	12 %	58 %	55 %	52 %
	18-29	14 %	13 %	13 %	24 %	26 %	26 %
	30-39	18 %	18 %	17 %	2 %	3 %	3 %
	40-49	22 %	21 %	21 %	3 %	2 %	5 %
	50-59	15 %	16 %	17 %	5 %	5 %	5 %
	60-69	12 %	12 %	12 %	4 %	4 %	4 %
	70-84	6 %	7 %	7 %	5 %	5 %	5 %
	Alle	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %	100 %



## 5.2 Opsamling

Opgaven var oprindelig begrundet i et ønske om at tegne en billede af, hvem der bruger busserne i landområder i Region Syddanmark, samt at få et billede af, hvor man eventuelt kan "botanisere", hvis man vil have flere til at bruge busserne.

Uanset hvilke definition af landområder der anvendes, så tegner der sig et meget entydigt billede af busbrugerne på landet i Region syddanmark:

- Langt de fleste busbrugere på landet er skoleelever, som skal til skolerne i deres lokalcentre eller studerende, som skal til ungdomsuddannelser i større byer
- I landområder har bussen kun en ubetydelig andel af rejser til arbejde, ærinde/indkøb eller fritid