



Bilag 1: Evaluering af servicebusruterne

14-12-2009

Denne evaluering består af 3 dele:

Sagsnr.
2009-155737

1. **Om servicebussen:** Beskrivende afsnit om servicebuskonceptet.
2. **Dataanalyse:** Omhandler passagertal for servicebusserne og servicebussernes driftsøkonomi.
3. **Kvalitativ analyse:** Omhandler interviews med eksisterende servicebuspassagerer samt interviews med potentielle nye passagerer i servicebusserne.

Dokumentnr.
2009-680821

Sagsbehandler
Kirsten Byg Jørgensen /

Sammenfatning

Få passagerer: Servicebusserne har siden de første ruter startede i efteråret 2007 kun haft få passagerer. For at få flere passagerer, har Økonomiforvaltningen forsøgt at optimere enkelte af linieføringerne i samarbejde med lokale følgegrupper, og der har i den anledning været anvendt ekstra midler på information om servicebusserne. Disse ekstra ressourcer har dog ikke medført nogen mærkbar effekt i passagertallet. Hovedpointerne er:

- Generelt lavt passagertal uden stigende tendens

Center for Byudvikling

Rådhuset, 3. sal, 2
1599 København V

Telefon
33662751

E-mail
kbj@okf.kk.dk

EAN nummer
5798009800176

www.kk.dk

- Ingen effekt af justerede linieføringer
- Ingen effekt af ekstra information om servicebusserne.

Relativt store udgifter: Servicebusserne er en af de bustyper i København, der har den laveste selvfinansieringsgrad, og dermed får det største driftstilskud fra Københavns Kommune. Såfremt man ønsker et mere effektivt bussystem i Københavns Kommune, er servicebusserne en af de bustyper, der bør fokuseres på.

Hovedpointerne er:

- Servicebusserne hører til de økonomisk mest ineffektive busser i København
- Selvfinansieringsgraden er halvdelen af det oprindeligt forudsatte
- Københavns Kommune anvender netto 9 mio. kr. om året på servicebusserne.

Kun lille potentiale for flere passagerer: På baggrund af en mindre interviewundersøgelse kan det sammenfattes, at langt de fleste af de eksisterende passagerer er glade for servicebusserne. Interviews med personer fra målgruppen, der ikke anvender servicebusserne, viser dog, at der ikke opleves et behov for servicebusserne, idet de fleste af de adspurgte enten anvender anden kollektiv transport eller den individuelle handicapbefordring – også kaldet flextrafik. Man kan sige, at servicebusserne ”falder mellem to stole”. Umiddelbart eksisterer der således ikke i større omfang et potentiale for flere passagerer i servicebusserne. Hovedpointerne er:

- Eksisterende passagerer glade for servicebusserne
- Målgruppe oplever ikke et væsentligt behov for servicebusserne.
- Udvidet drift af servicebusserne ville gøre dem mere attraktive.

Om servicebussen

Historisk udvikling

Servicebus-ideen opstod i Sverige i 1980'erne på universitetet i Lund. Forskere havde opdaget, at mange ældre og gangbesværede fravalgte at køre med de normale busser på grund af deres indretning. Det kunne være de høje trin i bussen, når de skulle ind og ud af bussen, samt besværet med at komme rundt inde i busserne.

Servicebusserne blev derfor lanceret som et produkt, der adskilte sig fra de "almindelige" busser på flere måder. Først og fremmest gjorde man ind- og udstigning nemmere ved at udelade trinnene, ligesom der inde i bussen blev gjort ekstra plads til kørestole og rollatorer. Dernæst var en del af konceptet, at chaufføren skulle hjælpe passagererne ind og ud af bussen, at bussen ikke måtte køre før alle sidder ned, og at køreplanen blev tilrettelagt, så der kan køres stille og roligt. Dette er også konceptet som de nuværende servicebusser i København følger.

I Danmark kom de første servicebusser til i 1990 i Høje Taastrup Kommune. De næste 10-15 år fulgte 11 kommuner efter inklusiv København – alle i det daværende HT-område. Af de i alt 45 kommuner i Movias område har således 12 kommuner servicebuslignende tilbud pt.

I dag har den teknologiske udvikling gjort, at størstedelen af de normale busser er indrettet ligesom servicebusserne – dvs. uden trapper, med plads til kørestole, og hvor det er let at komme ind og ud.

Servicebusserne i København

I 2005 traf Borgerrepræsentationen en principbeslutning om, at der skulle indføres servicebusser i København. Der blev dog først i det efterfølgende års budgetaftale afsat midler hertil, og med "Busplan 2007" blev skitserne lagt til 12 servicebusruter i København. Følgende tabel oplister, hvornår de eksisterende 8 servicebusruter er blevet implementeret:

Etape	Bydel	Etablering af rute
1a	Valby og Vanløse	Oktober 2007
1b	Indre Østerbro	Maj 2008
	Nordlige Amager	Juni 2008
2	Sydlig Amager	Juni 2008
	Ydre Østerbro, Bispebjerg og Brønshøj-Husum	Primo 2009

Der har yderligere været skitseret en tredje etape bestående af 4 servicebusruter i henholdsvis Kgs. Enghave, Vesterbro, Indre Nørrebro og Ydre Nørrebro. Der er dog ikke bevilget midler hertil i budgetaftalen for 2009 og 2010.

Følgende grundprincipper gælder for udformningen af servicebusserne i København:

- Den enkelte servicebusrute holder sig som udgangspunkt indenfor bydelsgrænsen.
- Ruten udformes som ring-rute
- Bussen kører én gang i timen, og passerer derfor det samme stoppested ved et fast minuttal hver time.

Som eksempel herpå, er køreplanen for servicebussen på Ydre Østerbro illustreret nedenfor:

865

	Fælledgården	Vibenshus Runddel	Gammel Kloster	Aldersrogade (Løve Park Allé)	Rigshospitalet	Trianglen	Strandboulevarden (Classensgade)	Østerport st.	St. Kongensgade	Østerport st.	Classensgade (Strandboulevarden)	Nordhavn st.	Hobrogade	Svendborggade	Fælledgården
mandag - fredag	9.00	9.02	9.05	9.08	9.14	9.17	9.22	9.25	9.29	9.36	9.39	9.43	9.46	9.52	9.55
	10.00	10.02	10.05	10.08	10.14	10.17	10.22	10.25	10.29	10.36	10.39	10.43	10.46	10.52	10.55
	11.00	11.02	11.05	11.08	11.14	11.17	11.22	11.25	11.29	11.36	11.39	11.43	11.46	11.52	11.55
	12.00	12.02	12.05	12.08	12.14	12.17	12.22	12.25	12.29	12.36	12.39	12.43	12.46	12.52	12.55
	13.00	13.02	13.05	13.08	13.14	13.17	13.22	13.25	13.29	13.36	13.39	13.43	13.46	13.52	13.55
	14.00	14.02	14.05	14.08	14.14	14.17	14.22	14.25	14.29	14.36	14.39	14.43	14.46	14.52	14.55
	15.00	15.02	15.05	15.08	15.14	15.17	15.22	15.25	15.29	15.36	15.39	15.43	15.46	15.52	15.55
lørdag	10.00	10.02	10.05	10.08	10.14	10.17	10.22	10.25	10.29	10.36	10.39	10.43	10.46	10.52	10.55
	11.00	11.02	11.05	11.08	11.14	11.17	11.22	11.25	11.29	11.36	11.39	11.43	11.46	11.52	11.55
	12.00	12.02	12.05	12.08	12.14	12.17	12.22	12.25	12.29	12.36	12.39	12.43	12.46	12.52	12.55
	13.00	13.02	13.05	13.08	13.14	13.17	13.22	13.25	13.29	13.36	13.39	13.43	13.46	13.52	13.55
	14.00	14.02	14.05	14.08	14.14	14.17	14.22	14.25	14.29	14.36	14.39	14.43	14.46	14.52	14.55

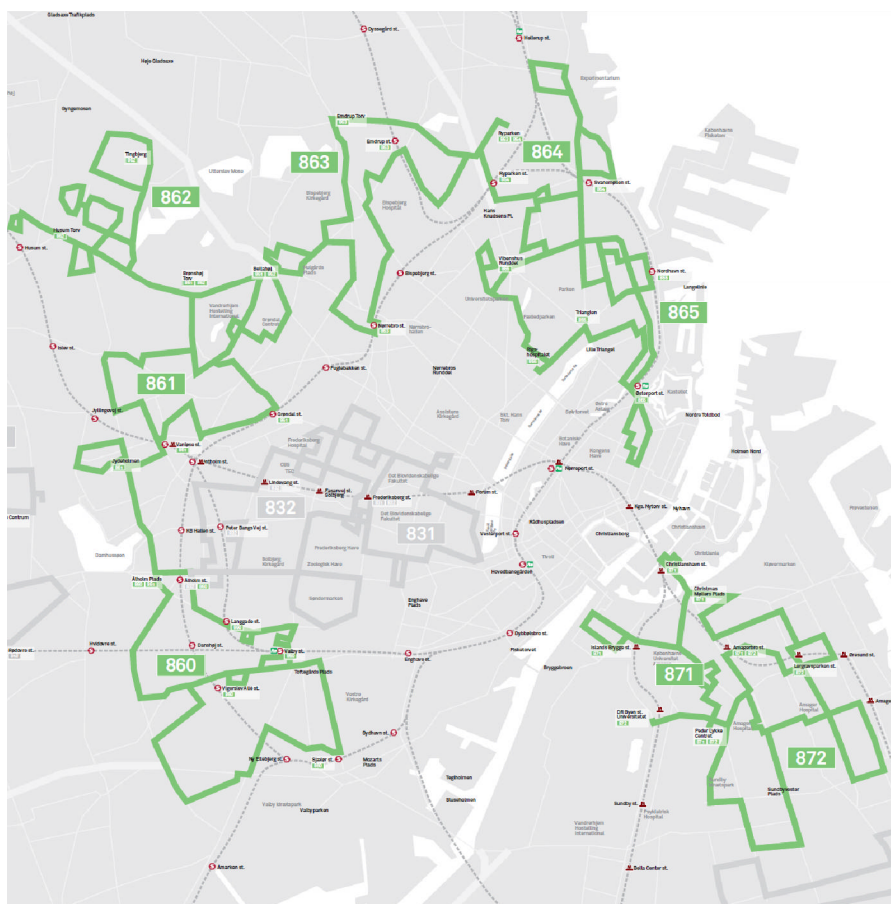
Denne linje køres af Anchersens Rute Ap5

Da servicebussernes målgruppe blandt andet er ældre og gangbesværede, har man ved udformningen af ruterne i Københavns Kommune, lagt vægt på, at busserne skal betjene netop de destinationer, der er interessante for målgruppen, så præcist som muligt. Det vil sige, at det i planlægningen af ruterne tilstræbes, at få bussernes stoppesteder så tæt på indgangsdørene til de valgte destinationer som muligt. Det kan være apoteker, biblioteker, pensions- og omsorgskontorer, plejesteder, aktivitetshuse, indkøbscentre mv.

For at muliggøre dette, er servicebusserne lidt kortere end normale busser. Principperne om ringrute med én afgang per time tillader, at man kan nøjes med én bus per rute, hvilket minimere driftsomkostningerne. Samtidig gør det ruterne letforståelige, og lette at huske, at stoppestederne har fast minuttal.

På trods af at servicebusserne er tilpasset en bestemt målgruppe, så kan de dog anvendes af alle. Således indgår de i det samme takst- og billetteringssystem, som andre busser, tog og Metro.

Nedenfor illustreres de 8 servicebusruter i København:



Planlægning af ruter

For at tilpasse servicebusruterne bedst muligt til målgruppens behov har alle servicebusruter været planlagt i samarbejde mellem Movia, Teknik- og Miljøforvaltningen og Økonomiforvaltningen med inddragelse af lokale følgegrupper bestående af repræsentanter fra lokaludvalg, Ældresagen, Ældreråd og Handikaprådet. Desuden har der været afholdt borgermøder, og ruteforslagene har været sendt i høring i følgegruppe-organisationer.

Desuden har Socialforvaltningen og Sundheds- og Omsorgsforvaltningen været inddraget for at sikre det bedst mulige kendskab til relevante udviklingsplaner i bydelene.

Servicebusser i andre kommuner

Udover Københavns Kommune findes der i hovedstadsområdet servicebusser i følgende kommuner: Høje Taastrup, Frederiksberg, Greve, Helsingør, Roskilde, Glostrup, Rødovre, Gladsaxe, Ishøj, Tårnby og Ballerup.

I resten af landet findes der også servicebuslignende busser i blandt andet Aalborg og Odense.

Tendensen ifølge Movia er dog, at kommunerne reducerer denne type tilbud.

Flextrafik

Servicebusserne er, som skrevet, især henvendt til gangbesværede, hvad enten de er ældre, handicappede, svagsynede eller andet. For de svært-gangbesværede eksisterer herudover en anden kørselsordning, der hedder Handicapkørsel eller Flextrafik.

Flextrafik er en kørselsordning i hele Østdanmark, der har til formål at sikre, at handicappede kan blive kørt og fulgt fra dør til dør. I Københavns Kommune kan man blive visiteret til ordningen, hvis man er svært bevægelseshæmmet – dvs. kan dokumentere, at man ikke er i stand til at bruge den kollektive transport.

Kørselsordningen foregår ved, at den visiterede kontakter Movia, og bestiller turen i forhold til tid og destinationer. Som visiteret til ordningen har man 104 enkelt-ture om året, man kan anvende. Når man er visiteret, bliver man medlem, og betaler et årsabonnement, og betaler desuden en pris per tur afhængig af turens længde. Denne brugerbetalte pris, dækker dog langt fra hele udgiften for flextrafikken.

Borgerservice oplyser, at der cirka er 3000 personer i København, der er visiteret til flextrafikken, hvilket svarer til cirka 300.000 ture om året.

Som visiteret til flextrafikordningen, kan man køre gratis med servicebusserne.

Som kollektiv transport-form er flextrafikken således et tilbud, der tangerer servicebus-produktet. Servicebusserne henvender sig til de borgere, der ikke er så svært gående, at de anvender flextrafikken, men har brug for mere service end, hvad den normale kollektive trafik kan tilbyde.

Dataanalyse

Passagertal

Passagertal for servicebusserne i København kan ses i tabel 1 nedenfor:

	Passagertal gennemsnit 2008- 2009	Passagertal efter ruteoptimeringer
Linje 860 - Valby	94	128
Linje 861 - Vanløse	70	90
Linje 862 - Brønshøj-Husum	*139	
Linje 863 - Bispebjerg	*73	
Linje 864 - Ydre Østerbro	*63	
Linje 865 - Indre by / Østerbro	89	
Linje 871 - Amager Nord	47	
Linje 872 - Amager Syd	87	

Tabel 1: Passagertal per dag for servicebusserne i København. * betyder, at der for disse linier kun er medregnet en enkelt tælling.

Af tabellen kan følgende pointer umiddelbart læses:

- Stor spredning: Der er relativ stor spredning servicebuslinierne imellem i forhold til antallet af daglige passagerer. Linie 862 har flest passagerer, og passagertallet er senere hen steget for denne, mens linie 871 har meget få passagerer – under 1/3 af passagererne i 862.
- Få passagerer: Alle servicebusserne har meget få passagerer sammenlignet med andre bustyper. Målt som belægningsgrad – her målt som antal påstigere per bustime – har servicebusserne i gennemsnit 9 påstigere per bustime. Gennemsnittet for de københavnske busser er 63 påstigere per bustime.
- Lille effekt af ruteoptimeringer: Ruteoptimeringer i Valby og Vanløse har haft en mindre effekt, men har ikke kunne løfte ruterne ud af kategorien af busser med meget få passagerer, og dermed lav selvfinansieringsgrad (se mere ruteoptimeringerne nedenfor).

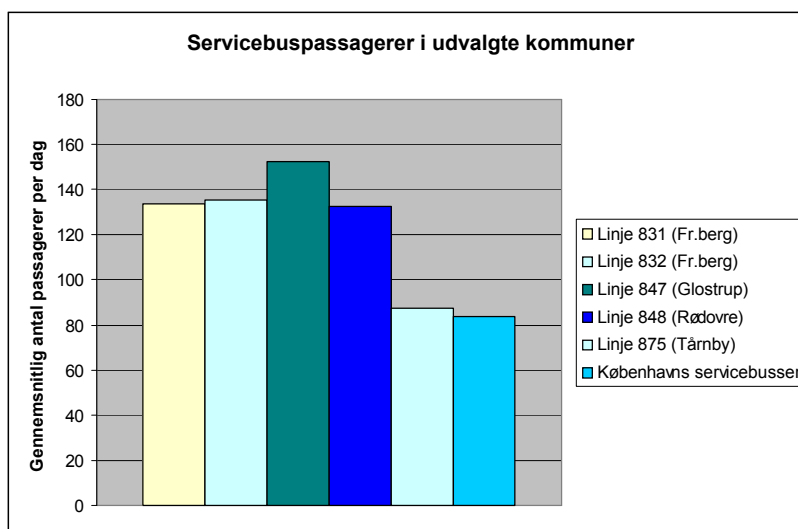
I uge 35 2009 blev ruterne for linie 860 og 861 (Valby og Vanløse) ændret. Det var et forsøg på at få flere passagerer i busserne, der skulle virke ved, at Økonomiforvaltningen og Movia sammen med lokale følgegrupper, gennemgik ruterne og opdaterede dem i forhold til de eksisterende forhold i bydelene. Derudover anvendte man den opsparede erfaring fra det foregående års drift, og man drøftede med Socialforvaltningen og Sundheds- og Omsorgsforvaltningen, hvordan de for målgruppen relevante destinationer i bydelene ville udvikle sig.

På informationssiden anvendte Økonomiforvaltningen i den forbindelse blandt andet ekstra ressourcer på helsides-annoncer i lokalaviser. Der var taget udgangspunkt i anbefalinger fra følgegrupperne, der netop

bestod af blandt andet servicebuspassagerer. En af anbefalingerne var at indsætte helsidesannoncer i de relevante lokalaviser, idet blandt andet de ældre borgere ofte læser lokalaviserne. Herved kunne kommunen en gang for alle informere præcist om servicebussen til alle borgerne i en bydel. Formålet var at informere om ruteændringerne, og om servicebusserne generelt i Valby og Vanløse.

Passagertal for servicebusser i andre kommuner

Nedenstående graf sammenligner passagerniveauet for servicebusserne i en række omegnskommuner.



Søjlediagrammet viser et gennemsnit af passagermålinger i udvalgte uger i henholdsvis 2008 og 2009. For samtlige de viste servicebuslinier gælder, at der ikke er nogen udviklingstendens i passagertallet i hverken op- eller nedadgående retning.

Alle de viste servicebusser har passagertal, der ligger i den lave ende sammenlignet med normale bustyper. Desuden viser diagrammet, at passager-niveauet for flere af servicebusserne i omegnskommunerne ligger lidt over passagerniveauet i de københavnske servicebusser.

Hertil skal det bemærkes, at det er svært at sammenligne passagerstatistik, driftsøkonomi mv. for servicebusser i forskellige kommuner. Selvom de forskellige servicebusser til dels følger det samme koncept, kan den bymæssige og trafikale kontekst de indgår i være forskellig.

I nogle byer har servicebusserne karakter af normale bybusser, fordi den geografi de betjener, retfærdiggør det. Det kan eksempelvis være, hvis servicebussen er den eneste bus, der betjener et givet område, og der ikke kører ”normale” buslinier i nærheden, man kan anvende som alternativ til servicebussen. Herved anvendes disse

servicebusser, også af passagerer udenfor den normale målgruppe, fordi det er den hurtigste og bedste løsning for dem på det sted, og herved indeholder passagertallet også passagerer udenfor målgruppen.

I andre byer, som eksempelvis København, er servicebusserne supplement til et relativt finmasket busnet, hvorved servicebusserne primært anvendes af den målgruppe den er tiltænkt til.

Desuden kan der også være forskel på servicebussernes passagergrundlag. Eksempelvis har servicebusserne på Frederiksberg lidt flere passagerer end servicebusserne i København. Men hvis passagergrundlaget eller oplandet sammenlignes i henholdsvis Frederiksberg og i de københavnske bydele viser det sig, at servicebusserne i Frederiksberg betjener en mindre andel af deres målgruppe end servicebusserne i København.

Servicebussernes driftsøkonomi

De 72 buslinier i Københavns Kommune kan opdeles i otte typer (A-bus, S-bus, E-bus, natbus, lokallinier, havnebusser, servicebusser og City Cirkel) med hvert sit kendetegn og især hver sin kundeprofil og driftsøkonomi.

Bussernes driftsøkonomi kan opgøres på en række måder. En måde er selvfinansieringsgraden, der omhandler, hvor stor del af bussernes samlede udgifter, der dækkes af bussernes samlede indtægter. Da man indførte servicebusserne i København forventede man en selvfinansieringsgrad på 33 %. I dag er den 15 %, og til sammenligning er den gennemsnitlige selvfinansieringsgrad 61 % for de københavnske busser.

En anden måde at opgøre bussernes driftsøkonomi på, er som tilskud per påstiger / passager. Når bussernes indtægter er trukket fra udgifterne, er der en rest tilbage, som kommunen dækker – i servicebussernes tilfælde 85 % af udgifterne, eller 8,8 mio. kr. om året – også kaldet netto-udgiften. Nettoudgiften sættes i forhold til antallet af passagerer, hvorved en opgørelse over tilskud per passager fremkommer.

Tabel 2 nedenfor oplister det forventede tilskud per passager fra Københavns Kommune til de forskellige bustyper i 2009.

Tilskud per påstiger	
Bustype	Kr.
A-bus	2,08
S-bus	2,82
Lokallinier	8,19
Natbus	8,43
Havnebus	24,39
E-bus	28,66
Servicebus	51,05
Citycirkel	58,88

Tabel 2: Tilskud per påstiger fordelt på bustype.

Af tabellen ses det, at servicebusserne er relativt omkostningstunge, hvilket skyldes det lave antal passagerer. Servicebusserne modtager 5,2 % af det samlede tilskud fra Københavns Kommune, men har kun 0,2 % af det samlede antal passagerer.

Kvalitativ dataanalyse

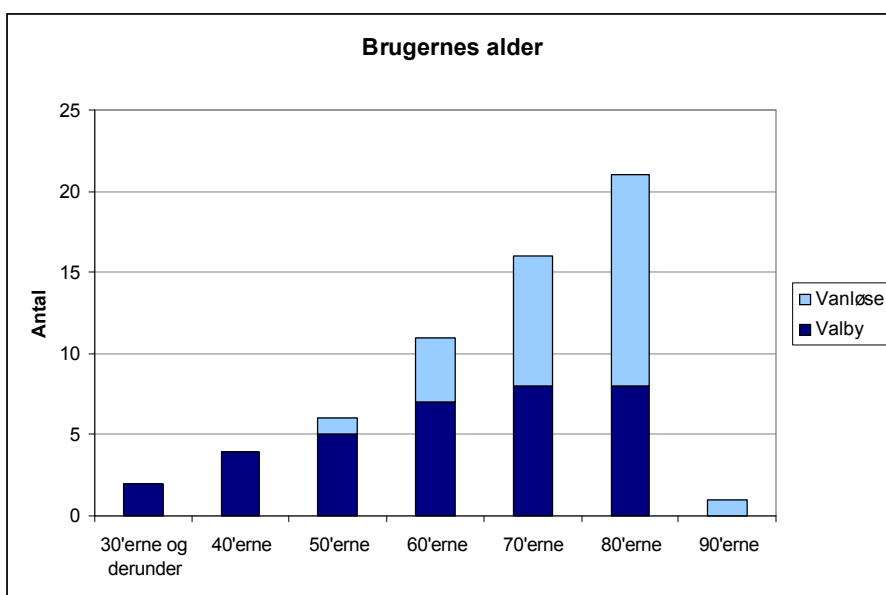
I dette afsnit tages der udgangspunkt i interviews foretaget blandt brugere og potentielle brugere af servicebussen.

Interviews i servicebus 860 Valby og 861 Vanløse

Interviewundersøgelsen blev foretaget d. 24/2 2009 i tidsrummet 9-15.30 i Valby og onsdag d. 25/2 2009 i tidsrummet 9-12.30 i Vanløse. Interviewene blev foretaget i busserne, mens de kørte.

Interviewene blev udarbejdet som grundlag for planlægningen af de ruteoptimeringer, der trådte i kraft 28. august 2009.

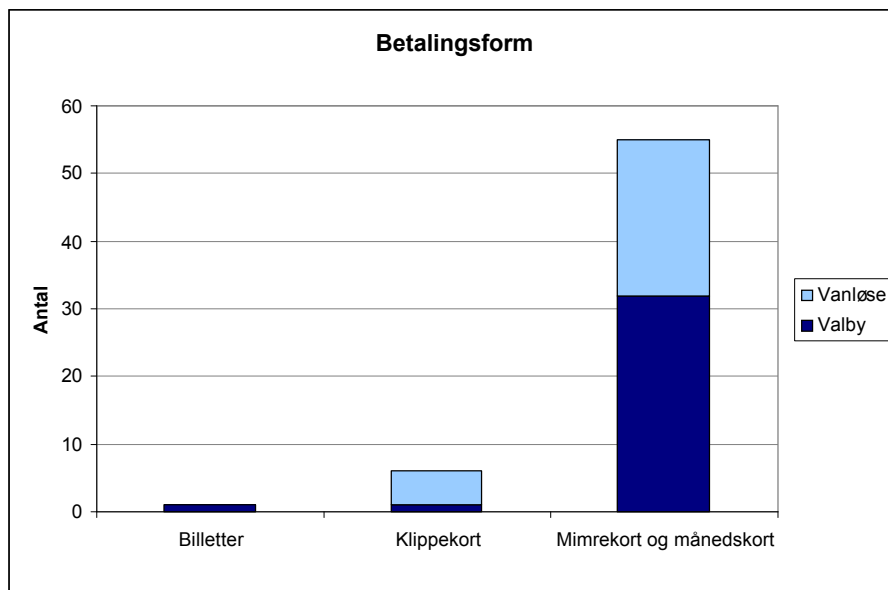
Der blev interviewet 61 personer, hvoraf 47 var kvinder og 14 var mænd. Gennemsnitsalderen var 70 år. Af Figur 1 nedenfor kan fordelingen af brugernes alder ses.



Figur 1: Brugernes alder i servicebus 860 og 861.

Interviewene indeholdt blandt andet spørgsmål vedrørende, hvilken betalingsform de adspurgte passagerer anvendte. Formålet hermed var, at få et indtryk af, hvor mange af passagererne i busserne, der var nye buskunder – dvs. passagerer, der var begyndt at anvende kollektiv transport, fordi servicebusserne kørte – og hvor mange passagerer, der også anvendte anden kollektiv transport.

Da størstedelen af brugerne var pensionister, havde størstedelen et Mimrekort (pensionistkort). Fordelingen af passagerer på de forskellige betalingsformer kan ses af Figur 2 nedenfor.



Figur 2: Brugernes betalingsform i servicebus 860 og 861.

Alle brugere, der benyttede månedskort og pensionistkort, benyttede også denne betalingsform før servicebussen blev oprettet. Én enkelt havde frikort (pensioneret chauffør). Størstedelen af de adspurgte, var således kunder, der i forvejen anvendte den kollektive trafik.

Brugen af servicebussen

I morgentimen var der kun få brugere. Disse benyttede bussen til at komme til arbejde, og var personer som kunne have benyttet en anden bus, men hvor servicebussens rute passede bedst. Passagerne senere på dagen var på vej til eller fra handlemuligheder, tandlæge/sygeplejerske/tandlæge, sportsaktiviteter eller socialt samvær. Flere opfattede opholdet i bussen som socialt samvær og benyttede nogle gange bussen for turens skyld.

Af brugerne der benyttede bussen til eller fra en aktivitet, var der flere, der benyttede en anden bus i modsatte retning for at undgå en længere bustur.

Generelt var brugerne yderst tilfredse med bussen, personalet og ruten. Derfor havde de ikke tænkt nærmere over forbedringer, som kan foretages. Dog var der et ønske fra flere om en bus, der også kørte i modsatte retning og med højere frekvens.

Forslag til forbedringer af servicebussens indretning

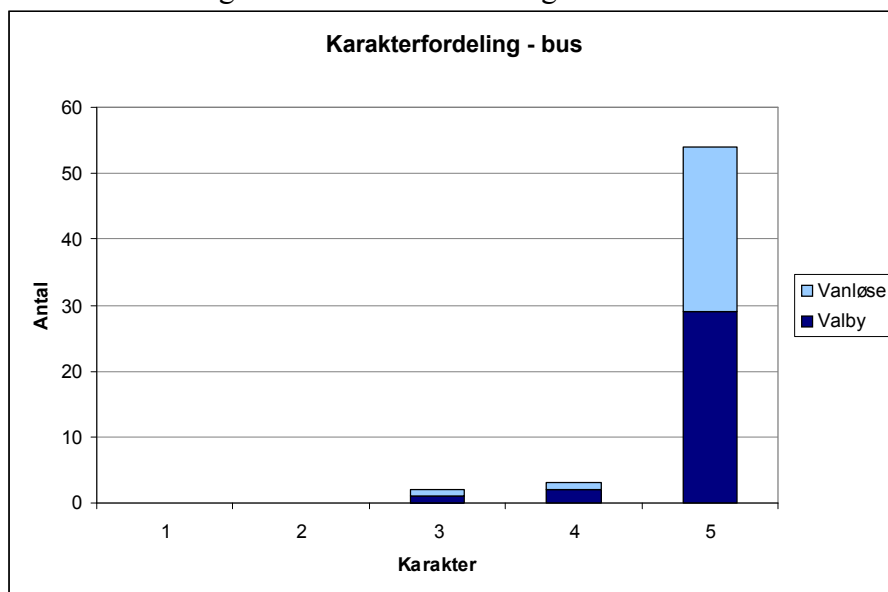
Flertallet var godt tilfreds med bussen og havde ingen forbedringer at tilføje. Dog var der enkelte forslag af teknisk karakter til ændring af servicebussens udformning, såsom færre trin, bedre plads til rollator og tydeligere stop-knapper.

Desuden var der mange positive kommentarer fra brugerne. Disse

omhandlede især chaufførerne, der blev betegnet som behagelige, hjælpsom og gode. Det betyder meget for brugerne, at de har et forhold til chaufførerne, og at han / hun venter med at køre til de har sat sig. Desuden vægter de højt, at bussen altid er pæn, ren og kommer til tiden.

Vurdering af bussen

På en skala fra 1 til 5, hvor 1 er særdeles ringe og 5 er rigtigt godt blev passagerne bedt om at vurdere bussen. Gennemsnittet var på 4,6. Den nærmere fordeling kan ses af resultatet i Figur 3 nedenfor.



Figur 3: Passagerens vurdering af servicebusserne i Valby og Vanløse på en skala fra 1 til 5.

Forslag til forbedringer af ruten, stoppesteder, køreplan, osv.

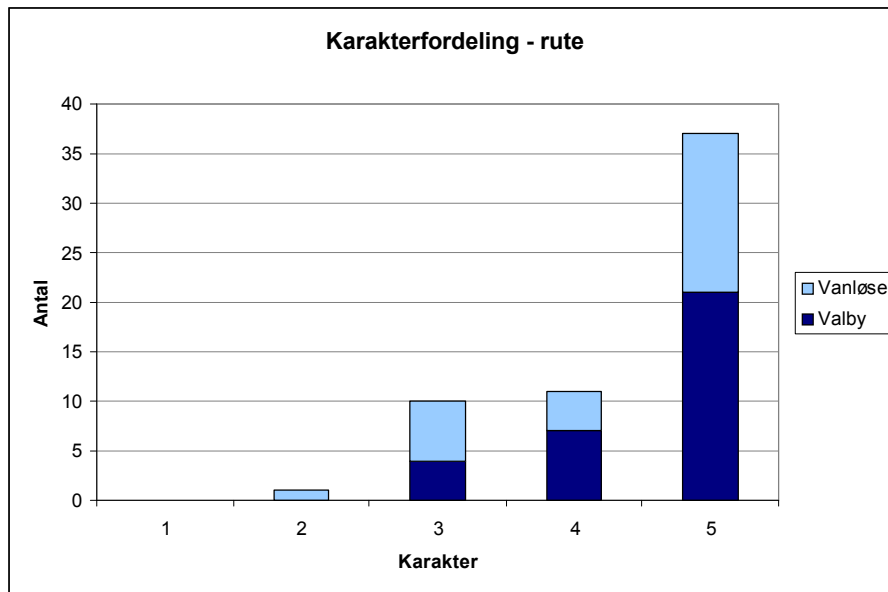
Igen var brugerne overvejende positive. Dog var der et klart ønske om en rute i modsatte retning og flere afgang. Dette mente brugerne ville føre til en øget brug af servicebussen.

Mange syntes, at der var omveje undervejs, men kunne ikke komme på hvad der skulle ændres. Derfor gjorde de ”en tur ud af det” i stedet, og indrettede sig efter forholdene.

Det skal her bemærkes, at øget frekvens, modsatrettet kørsel og udvidelse af kørselstiderne så servicebusserne eksempelvis også kører om aftenen, vil kræve flere busser, og dermed medføre øgede driftsomkostninger til servicebusserne. Såfremt formålet ville være at opnå flere passagerer i busserne, ville det i disse tilfælde, skulle skønnes, om den forventede passagerstigning ville være tilstrækkeligt til både at dække de ekstra driftsomkostninger og til at løfte servicebusserne op i et andet niveau af selvfinansieringsgrad.

Vurdering af ruten

På en skala fra 1 til 5, hvor 1 er særdeles ringe, og 5 er rigtigt godt, blev passagerne bedt om at vurdere ruten. Gennemsnittet var her på 4,4. En nærmere fordeling af vurderingerne kan ses af Figur 4 nedenfor.



Figur 4: Passageres vurdering af ruten i Valby på en skala fra 1 til 5.

Igen er fordelingen pæn. Utilfredsheden skyldtes primært, at ruterne ikke gik i begge retninger.

Chaufførernes kommentarer

Ifølge chaufføren er der tydelig forskel på brugermønsteret om vinteren og sommeren. Om vinteren benytter brugerne servicebussen senere på dagen på grund af kulden, og om sommeren benytter de den tidligt for at undgå varmen midt på dagen. Desuden mente chaufførerne, at der er kommet flere brugere med tiden på grund af den positive omtale blandt brugerne og deres bekendte.

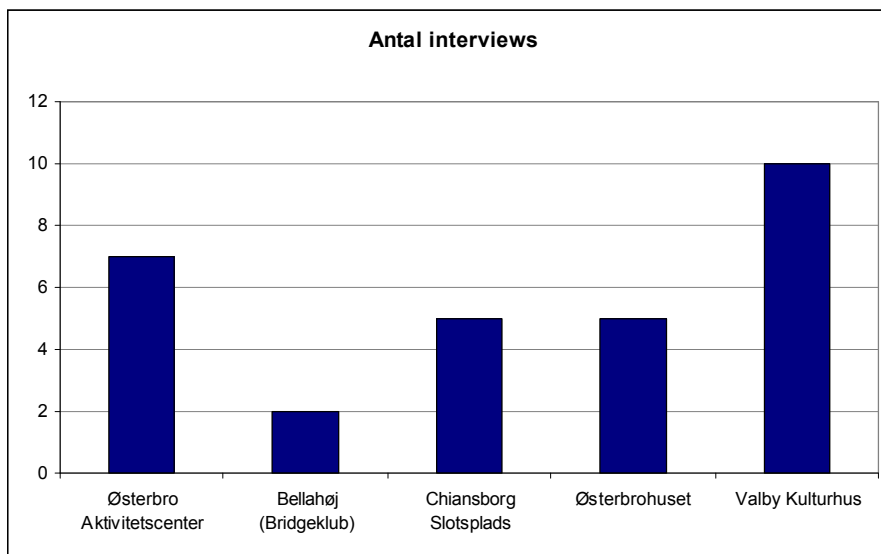
En bemærkede, at det var et stort problem med ulovligt parkerede biler, som gør det svært at komme ind til kantstenen og dermed svært for brugerne at komme af.

Interviews foretaget blandt potentielle brugere

Denne række af interviews blev foretaget ved, at der blev udpeget steder, hvor servicebussens målgruppe ville befinde sig, og hvor det ville være let at komme til med servicebussen. Herefter blev relevante tilstedeværende stillet spørgsmål om transportform, om kendskab til servicebussen mv.

Formålet hermed var at finde ud af, hvorfor mange af dem, der ideelt set burde anvende servicebussen, ikke gør det, og dermed finde forklaringer på, hvorfor servicebusserne har relativt få passagerer.

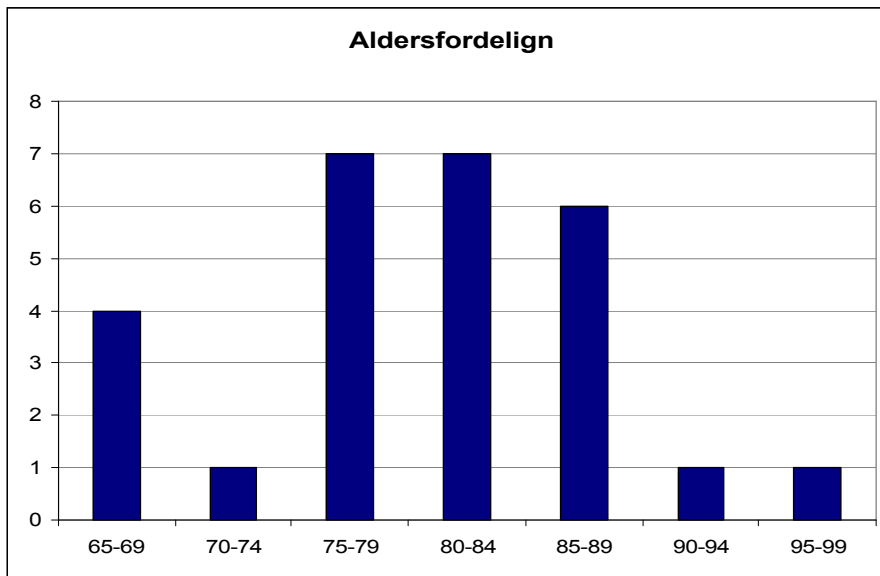
I alt blev der foretaget 29 interviews (13 mænd og 16 kvinder) i september og oktober 2009 forskellige steder i byen. Stederne interviewene blev foretaget, samt antallet af interviews kan ses af Figur 5 nedenfor.



Figur 5: Fordeling af interviews blandt potentielle brugere.

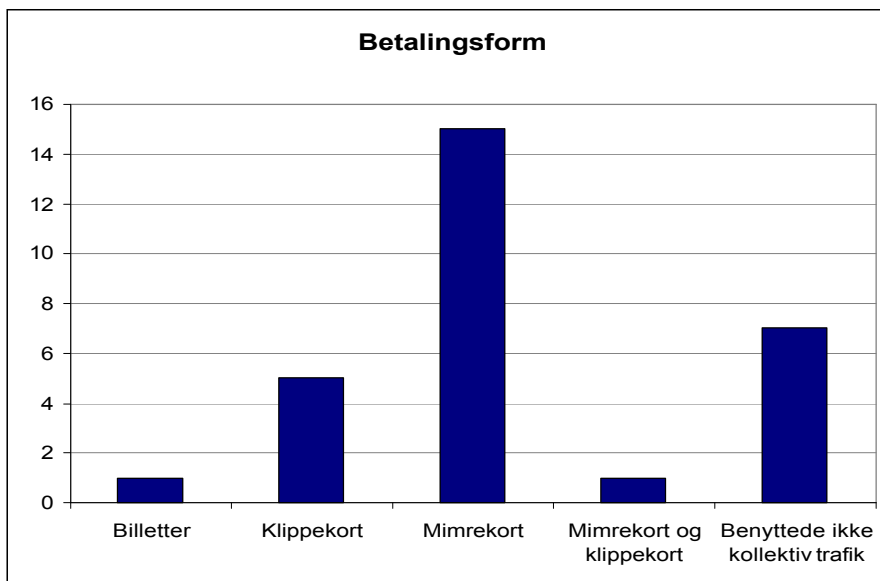
Interviewene på Christiansborg Slotsplads blev foretaget i forbindelse med Ældredagen d. 1. oktober. Dette sted adskilte sig ved, at der i modsætning til de andre interviews-steder ikke er servicebusser i denne del af byen. Til gengæld var der mange ældre til stede, hvilket gjorde det lettere at få interviewet målgruppen.

To af de interviewede ønskede ikke at oplyse om deres alder. Gennemsnitsalderen blandt de resterende var 80 år. Aldersfordelingen kan ses af Figur 6 nedenfor.



Figur 6: Fordeling af alder blandt de interviewede.

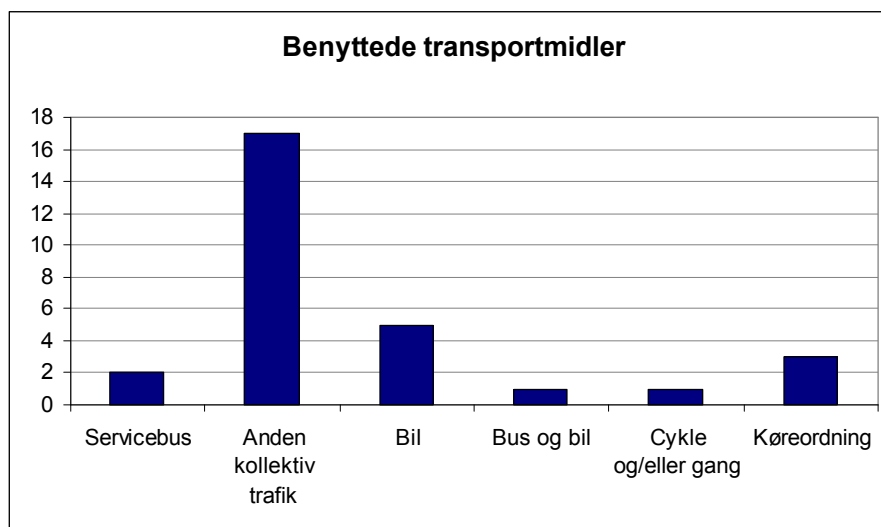
Af Figur 7 nedenfor kan betalingsformen blandt de potentielle brugere ses.



Figur 7: Betalingsform til den kollektive trafik blandt potentielle brugere.

Transportmidler

Bortset fra Østerbro Aktivitetscenter, var der ved de resterende steder generelt mange, som benyttede kollektiv trafik og især busserne var meget brugt. Kun 2 ud af de 29 interviewede benyttede servicebusserne. 5 havde bil og benyttede kun denne som transportmiddel. Herudover havde 1 bil, men benyttede kollektiv trafik når hun skulle ind til byen. Én enkelt benyttede kun sin cykel. Desuden var der flere af de interviewede som både gik og cyklede. Fordelingen af de benyttede transportmidler kan ses af Figur 8 nedenfor.



Figur 8: Benyttede transportmidler blandt potentielle brugere.

Destination

Generelt blev transportmidlerne benyttet til alle formål, men især aktiviteter og indkøb var hoveddestinationer.

Begrundelse for manglende brug af servicebussen

På grund af det relativt lave antal adspurgte, samt på grund af, at flere af de adspurgte anvendte flere begrundelser til, hvorfor de ikke benytter servicebussen, er fordelingen mellem de forskellige begrundelser i det følgende ikke opgjort kvantitativt eller procentuelt.

De fleste af de adspurgte benyttede ikke servicebussen, fordi de ikke havde behov for den. På Østerbro aktivitetscenter skyldes det, at de var for dårligt gående og derfor benyttede flextrafikken. Ellers var begrundelsen, at det var lettere at tage andre kollektive transportformer, fordi de kørte oftere og var tættere på brugernes hjem, at det var for dyrt, og at informationen om afgang samt rute var for dårlig. Mange syntes, at servicebussen havde for få afgang. Herudover var der flere som cyklede og gik, og derfor ikke havde behov for at bruge bussen.

Det er ikke muligt på baggrund af interviewundersøgelsen præcist at svare på, hvor mange af de adspurgte, der kendte til servicebusserne. Indtrykket var dog, at langt de fleste af de adspurgte i større eller mindre grad kendte til servicebusserne.

Mulige destinationer med servicebussen

Mange potentielle brugere så muligheder for at benytte servicebussen til forskellige aktiviteter som eksempelvis aktivitets- og ældrecentre. Desuden vil mange gerne kunne benytte dem til indkøb og besøg af venner.

Forbedringsforslag til servicebussens rute

Mange kendte ikke til de forskellige ruter og havde derfor ingen forslag. Der var dog flere, som syntes, at der skulle være flere afgangene. Herudover var der konkrete forslag til nye stop diverse steder. Flere syntes også, at servicebussen gerne måtte stoppe ved deres hoveddør.