



# Danskernes holdning til klima- og miljøvenlig transport

Marts 2019

Forbrugerrådet  
Tænk  
**Passagerpuls**



## Indhold

|                                                                   |    |
|-------------------------------------------------------------------|----|
| 1. Forord.....                                                    | 3  |
| 2. Resumé.....                                                    | 4  |
| 3. Konklusion og anbefalinger .....                               | 6  |
| 3.1 Konklusion .....                                              | 6  |
| 3.2 Anbefalinger .....                                            | 6  |
| 4. Resultater.....                                                | 8  |
| 4.1 Brug af kollektiv transport .....                             | 8  |
| 4.2 Tilfredshed med kollektiv transport .....                     | 14 |
| 4.3 Kollektiv transports evne til at opfylde transportbehov ..... | 16 |
| 4.4 Holdning til klima- og miljøvenlighed.....                    | 17 |
| 4.5 Transportens klima- og miljøvenlighed.....                    | 21 |
| 4.6 Ønsker om mere klima- og miljøvenlig transport.....           | 23 |
| 5. Om undersøgelsen.....                                          | 30 |
| 5.1 Metodebeskrivelse .....                                       | 30 |
| 5.2 Om deltagerne i undersøgelsen .....                           | 31 |
| 5.3 Spørgeskema .....                                             | 32 |
| 6. Om Passagerpulsen .....                                        | 41 |

## 1. Forord

Flere og flere danskere er optagede af, hvordan vi påvirker vores klima og miljø<sup>1</sup>, og spørgsmålet fylder meget blandt politikerne og i den offentlige debat<sup>2</sup>.

Transportsektoren står for en stor og stigende andel af klima- og miljøbelastningen<sup>3</sup>. Derfor er den et vigtigt fokusområde, når Danmark skal opfylde FN's verdensmål, der forpligter os til at styrke indsatsen mod klimaforandringer og sikre et bæredygtigt forbrug. Den stigende interesse blandt danskerne for også at transportere sig mere klima- og miljøvenligt er et særdeles positivt udgangspunkt, hvis Danmark skal kunne opfylde verdensmålene.

Forbrugerrådet Tænk Passagerpuls vil gerne bidrage til, at de forbrugere og passagerer, der gerne vil træffe et mere bæredygtigt transportvalg, også kan gøre det.

Den kollektive transport spiller en vigtig rolle, når vi skal sikre et mere miljø- og klimavenligt transportforbrug. Alt andet lige er det mere bæredygtigt, når vi transporterer os flere sammen, også når det gælder trængsel og gode bymiljøer. Derfor er det vigtigt, at den kollektive transport er attraktiv og imødekommer passagerernes behov, så mange har lyst til at vælge den til.

Formålet med denne undersøgelse er at skabe viden om danskernes ønsker til at transportere sig bæredygtigt og de barrierer, de oplever, der er, for at de kan træffe det valg de ønsker – men med et særligt fokus på den kollektive transport.

Vi har spurgt et bredt udsnit af danskerne om deres generelle holdning til klima- og miljøvenligt forbrug, om hvordan de vurderer deres eget transportforbrug, og hvilken rolle klima og miljø spiller i deres transportvalg. De danskere, der gerne vil transportere sig mere miljø- og klimavenligt, har vi spurgt, hvordan de gerne vil gøre det, herunder hvad der skulle til for, at de ville bruge den kollektive transport mere.

Vi har også spurgt ind til danskernes brug og vurdering af kollektiv transport, herunder om den kan opfylde deres transportbehov. Endelig har vi spurgt om, hvor stor betydning en række forhold har for danskernes valg af transport, og om hvor gode henholdsvis den kollektive transport og bilen er til at opfylde disse. Denne del af undersøgelsen er en opfølgning på vores undersøgelser ”Danskernes holdning til kollektiv” transport fra 2014 og 2016, og derfor følger vi udviklingen igennem de seneste fem år.

Det er vores håb, at selskaber, politikere, forskere, passagerer og andre kan bruge denne viden i deres arbejde. Vi håber, at undersøgelsen kan indgå i samtalen om, hvordan vi sikrer et mere bæredygtigt transportforbrug, herunder i arbejdet med at opfylde FN's verdensmål.

I udviklingen af den kollektive transport er passagerperspektivet helt afgørende, hvis der skal skabes løsninger, der virker i praksis, og som skaber tilfredshed. Det gælder også i arbejdet med klima- og miljøvenlighed. I Passagerpuls glæder vi os til den videre dialog med passagerer, selskaber, politikere og andre interesserede.

God læselyst!

<sup>1</sup> <https://www.altinget.dk/artikel/177810-klima-og-miljoe-tager-tigerspring-til-toppen-af-vaelgernes-dagsorden>

<sup>2</sup> [https://www.information.dk/indland/2018/05/miljoe-klimapolitik-blevet-magtpartiernes-nye-kamplads?vwo\\_exp\\_badges=32](https://www.information.dk/indland/2018/05/miljoe-klimapolitik-blevet-magtpartiernes-nye-kamplads?vwo_exp_badges=32)

<sup>3</sup> <https://ing.dk/artikel/trafik-loeber-loebesk-co2-udslippet-verdens-transport-stiger-med-60-procent-193140>

## 2. Resumé

I det følgende gennemgås undersøgelsens hovedresultater i punktform. I afsnit 3 laves der en samlet konklusion.

### Holdning til klima- og miljøvenlighed

- 50 % af befolkningen mener, at det er af stor eller afgørende betydning for dem, at danskernes forbrug generelt bliver mere klima- og miljøvenligt. 16 % svarer, at det har lille eller ingen betydning.
- 30 % svarer, at klima- og miljøspørgsmålet har stor eller afgørende betydning for deres valg, når de forbruger i hverdagen. 25 % svarer, at det har lille eller ingen betydning.
- 31 % svarer, at klima- og miljøvenlighed har stor eller afgørende betydning i relation til deres daglige transport. 26 % tillægger det lille eller ingen betydning.
- Selv om klima- og miljøspørgsmålet betyder meget for mange, i relation til deres daglige transport, så er der en lang række andre forhold, der har større betydning. Det er helt basale forhold som, at transporten er pålidelig (87 % tillægger dette stor eller afgørende betydning), at transporten er hurtig (78 %), og at transporten er fleksibel (65 %), der har størst betydning i forhold til den daglige transport.

### Transportens klima- og miljøvenlighed

- 31 % af pendlerne mener, at den kollektiv transport er 'god' eller 'meget god' til at være klima- og miljøvenlig, når det drejer sig om deres pendling til/fra arbejde eller uddannelse. 13 % mener det samme om biltransport.
- Brugere af el- og hybridbiler mener i højere grad, at bilen er klima- og miljøvenlig som pendlertransport.
- 32 % mener, at deres egen transport ikke er særlig miljø- og klimavenlig (fra 0 % til 25 % klima- og miljøvenlig). 20 % mener, at deres transport er ret miljø- og klimavenlig (fra 75 % til 100 % klima- og miljøvenlig).
- 41 % af 'Bilentusiasterne' mener, at deres egen transport ikke er særlig miljø- og klimavenlig (fra 0 % til 25 % klima- og miljøvenlig), 7 %, at den er ret miljø- og klimavenlig (fra 75 % til 100 % klima- og miljøvenlig). De tilsvarende tal for 'Kollektiv- og cykelbrugerne' er 21 % henholdsvis 36 %.

### Ønske om mere klima- og miljøvenlig transport

- 59 % af deltagerne i undersøgelsen svarer, at de gerne vil transportere sig mere miljø- og klimavenligt end de gør i dag.
- Der er et ønske om at transportere sig mere miljø- og klimavenligt i alle segmenter, også blandt de, der allerede mener, at de transporterer sig 100 % miljø- og klimavenligt.
- Ser man på hvilke transportformer svarpersonerne gerne vil bruge mere, så er mere klimavenlige biler højest på ønskelisten. 75 % ønsker dette. Men også mere brug af cyklen (49 %), gang (29 %) og kollektiv transport (28 %) er metoder, der kan tænkes anvendt så deres transportvaner kan blive mere miljø- og klimavenlige.
- Det er særligt 'Kollektiv- og cykelbrugerne', der gerne vil bruge mere kollektiv transport og cykling. 'Bilentusiasterne' vil i højere grad gerne skifte til en mere klimavenlig bil.
- Det der ville kunne hjælpe med til at vælge kollektiv transport som den mere klima- og miljøvenlige løsning er, at den kollektive transport skulle

være billigere (43 % svarer dette), at der skulle være flere muligheder og/eller afgang (39 %), at det kunne gå hurtigere (11 %), at der var færre forsinkelser (9 %) og at der kom en bedre sammenhæng (6 %).

#### Brug af transportformer

- 9 % benytter en form for kollektiv transport mindst 4 dage om ugen. Totalt 23 % benytter en form for kollektiv transport mindst én gang om ugen. Flest benytter tog og bus, men i Region Hovedstaden er der også mange, der benytter Metroen.
- 57 % benytter bil 4 dage og ugen eller mere, og totalt 81 % mindst én gang om ugen.
- Befolkningen kan groft opdeles i 'Kollektiv- og cykelbrugere' (57 %) og 'Bilentusiaster' (43 %).
- 11 % benytter kollektiv transport mere i dag end de gjorde for et år siden.
- Årsagen til at de bruger kollektiv transport mere er primært 'Ændrede behov' (50 %), at 'det er nemt/praktisk' (16 %) og fordi de har fået 'bedre muligheder' (14 %).
- 22 % benytter kollektiv transport mindre i dag end de gjorde for et år siden.
- Årsagen til at de benytter kollektiv transport mindre er primært 'ændrede behov' (33 %), at de har 'fundet et bedre alternativ' (29 %), at kollektiv transport 'er for besværligt/upålideligt' (16 %) og at 'det er for dyrt' (15 %).

#### Tilfredshed med kollektiv transport

- Andelen af befolkningen, der er tilfredse med den kollektive transport generelt i Danmark er stort set uforandret siden 2014. I alt 47 % er tilfredse eller meget tilfredse. 16 % er utilfredse eller meget utilfredse.
- Andelen af befolkningen, der er tilfredse med den kollektive transport hvor de bor er også stort set uforandret siden 2014. I alt 44 % er tilfredse eller meget tilfredse. 22 % er utilfredse eller meget utilfredse.
- Andelen af befolkningen, der er tilfredse med deres seneste rejse med kollektive transport er steget i forhold til 2014. I alt 71 % er tilfredse eller meget tilfredse. 9 % er utilfredse eller meget utilfredse.

#### Kan kollektiv transport opfylde transportbehovene?

- Andelen af befolkningen, der oplever at den kollektive transport kan opfylde deres transportbehov er faldet siden 2014, men er lidt højere end i 2016. I alt 25 % oplever, at den kollektive transport i 'høj' eller 'meget høj' grad kan opfylde deres transportbehov. 42 % oplever, at den kollektive transport kun i 'lav grad' eller 'slet ikke' kan opfylde deres transportbehov.

### 3. Konklusion og anbefalinger

#### 3.1 Konklusion

Der er en relativt stor gruppe i befolkningen (59 %), der gerne vil transportere sig mere klima- og miljøvenligt, end de gør i dag. Af disse vil den største gruppe (75 %) gerne skifte til en mere klima- og miljøvenlig bil. Men gruppen ser også, at cykling, gang og kollektiv transport kan komme i spil i forhold til mere klima- og miljøvenlig transport.

Der er en relativt stor del af befolkningen (50 %), der mener, at det har stor betydning for dem, at danskernes forbrug generelt bliver mere klima- og miljøvenligt. Når det kommer til deres egne forbrugs- og transportvalg i hverdagen, så er det cirka 1/3 af befolkningen, der svarer, at klima- og miljøvenlighed har stor betydning for deres valg. Der er altså andre forhold som eksemplevis priser, pålidelighed, fleksibilitet, hastighed med mere, der har endnu større betydning for valg af transportmiddel.

Den gruppe, der gerne ville transportere sig mere med kollektiv transport, svarer da overvejende, at den kollektive transport skulle være billigere, der skulle være flere afgang og flere muligheder for transport, før det vil give mening for dem at benytte kollektiv transport mere, end de gør i dag. Hastighed/rejsetid, punktlighed og sammenhæng mellem transportmidler spiller også en rolle. Flere af disse forhold går igen blandt dem (22 %), der benytter den kollektive transport mindre i dag end for et år siden.

Dette skal også ses på baggrund af, at kun cirka 1/4 af befolkningen mener, at den kollektive transport i 'høj' eller 'meget høj' grad kan opfylde deres behov for transport. Over 40 % oplever, at det ikke eller kun i lav grad er tilfældet.

#### 3.2 Anbefalinger

Denne undersøgelse viser, at klima- og miljøvenligt forbrug er vigtigt for mange danskere – også når det gælder transport. Rigtig mange vil gerne transportere sig mere klima- og miljøvenligt blandt andet ved at bruge den kollektive transport mere. Det er et godt udgangspunkt for arbejdet mod et mere bæredygtigt forbrug, som Danmark blandt andet har forpligtet sig til via FN's verdensmål.

Men selvom mange danskere gerne vil træffe et bæredygtigt transportvalg, er klima og miljø ikke de vigtigste faktorer, når vi vælger transportmiddel. Andre forhold er vigtigere, og skal adresseres, hvis danskerne rent faktisk skal ændre transportvaner. Vores valg af transportmiddel er afgørende for at få en travl hverdag til at hænge sammen, og derfor er de vigtigste faktorer, at vi kommer hurtigt frem til tiden og til en fornuftig pris.

Passagerpulsens mener, at de danskere, der ønsker at have et mere klima- og miljøvenligt transportforbrug, skal have en reel mulighed for det, samtidig med at deres hverdag skal hænge sammen. Det kræver gode alternativer, herunder en kollektiv transport, der opfylder passagerernes behov for punktlig, hurtig og nem transport.

Denne undersøgelse viser, at mange danskere ikke oplever den kollektive transport som et reelt alternativ til bilen, der vurderes til at være langt bedre til at opfylde de vigtigste behov.

Det er vigtigt, at både selskaber og politikere tager et ansvar for, at det bliver let at transportere sig miljø- og klimavenligt, så større bæredygtighed ikke bliver den enkelte forbrugers og passagers ansvar.

Den store og stigende interesse for miljø- og klimavenlighed er samtidig en

oplagt mulighed for trafikselskaberne til at tiltrække passagerer og vende den nuværende negative udvikling, hvor passagertallene falder flere steder i landet.

Passagerpulsen anbefaler derfor at politikere og selskaber arbejder for:

- at den kollektive transport fortsat udvikles, så den i højere grad opfylder passagerernes grundlæggende behov for at være punktlig, hurtig og nem at bruge. En særlig udfordring er i denne sammenhæng de kommende års renoveringer og anlægsarbejder på både jernbaner og veje, der vil medføre omlægninger og sporarbejder – og heraf længere rejsetid og flere skift. Det er vigtigt, at der tages mest muligt hensyn til passagererne i disse arbejder, så de stadig kan regne med den kollektive transport og få hverdagen til at hænge sammen. Passagererne bør desuden kompenseres, så de ikke oplever en væsentlig forringelse i den værdi, de får for pengene
- at den klima- og miljømæssige belastning ved den kollektive transport i forhold til andre transportformer tydeliggøres, så de forbrugere, der lægger vægt på dette, kan træffe et oplyst valg. Det kan for eksempel ske via information i planlægningsværktøjer såsom Rejseplanen. Særligt når der udvikles planlægningsværktøjer på tværs af fly, kollektiv transport, taxa, cykel og andre transportformer, er det relevant med information om de forskellige transportformers miljøbelastning.
- at det bliver nemmere at vælge bus og tog som alternativ til fly på lange rejser – herunder rejser til udlandet. Det skal være nemmere at finde den bedste og billigste billet blandt andet ved, at selskaber i højere grad deler information om ruter, afgangstider og priser. Der bør være bedre koordinering af køreplaner på tværs af landene, så der er ordentlig tid til at skifte tog eller bus. Endelig skal der være bedre information til passagererne om deres rettigheder, særligt i tilfælde af mistede korrespondancer på grund af forsinkelser, og det skal være lettere at få håndhævet rettighederne.
- at det bliver nemmere at kombinere den kollektive transport med cyklen, blandt andet via bedre cykelparkering, gode muligheder for cykelmedtagning og bedre sammenhæng med bycykler og lignende. Når det gælder cykelmedtagning er det samtidig vigtigt, at der tages hensyn til de øvrige passagerer.
- at det bliver lettere at lade bilen stå ved stationen og tage toget eller bussen resten af vejen, for eksempel via bedre parkeringsforhold.
- at overgangen til miljø- og klimavenlige energiformer i den kollektive transport fremmes, samtidig med at det sikres, at den kollektive transport fortsat opfylder passagerernes behov.

## 4. Resultater

I det følgende gennemgår vi resultaterne af befolkningsundersøgelsen. Selv om de fleste online befolkningspaneler i stigende grad er gode til at repræsentere hele befolkningen, er det væsentligt ved læsningen at erindre, at etniske grupper og ikke-digitale grupper (særligt ældre med flere) er dårligt repræsenterede.

Indledningsvis ser vi på svarpersonernes nuværende brug af forskellige transportformer – særligt kollektiv transport og årsagen til ændringer i brugen af denne. Dernæst ser vi på tilfredsheden med den kollektive transport og i hvilken grad kollektiv transport kan opfylde transportbehovene. Endelig ser vi på holdningerne til klima- og miljøvenlig transport og i hvilken udstrækning svarpersonerne ønsker at transportere sig mere klima- og miljøvenligt i fremtiden.

### 4.1 Brug af kollektiv transport

Undersøgelsen viser, at 9,4 procent benytter en form for kollektiv transport mindst 4 dage ugentligt, og totalt 23,2 procent gør det mindst en gang ugentligt. Cirka halvdelen benytter kollektiv transport mindre frekvent, men dog mindst én gang årligt. Endelig er der ca. 28 procent, der sjældnere eller aldrig benytter kollektiv transport. Se tabel 1.

Busser og tog, der jo findes over det meste af landet, benyttes af flest. 16,9% benytter bussen mindst én gang ugentligt og 13,4% toget. Det er interessant at konstatere, at andelen af højfrekvente brugere (4 dage eller mere om ugen) er stort set den samme for busser og tog, men at der er flere der benytter bussen 1-3 dage om ugen, end det er tilfældet for toget.

**Tabel 1 - Hvor ofte benytter du følgende former for transport (uanset dit rejseformål)?**

|                           | Bus   | Tog   | Metro | Letbane | Flextrafik | KT - uanset type |
|---------------------------|-------|-------|-------|---------|------------|------------------|
| 4 dage om ugen eller mere | 5,5%  | 5,6%  | 1,6%  | 0,2%    | 0,0%       | 9,4%             |
| 2-3 dage om ugen          | 5,1%  | 3,7%  | 2,0%  | 0,3%    | 0,4%       | 6,7%             |
| En dag om ugen            | 6,3%  | 4,1%  | 3,7%  | 0,5%    | 0,3%       | 7,1%             |
| 1-3 dage om måneden       | 14,0% | 15,8% | 9,2%  | 1,4%    | 0,7%       | 16,7%            |
| 1-2 dage i kvartalet      | 11,8% | 14,2% | 10,2% | 1,3%    | 0,8%       | 14,0%            |
| 1-3 dage om året          | 17,2% | 19,2% | 13,4% | 2,7%    | 2,7%       | 18,1%            |
| Sjældnere                 | 20,5% | 22,0% | 22,8% | 13,8%   | 9,1%       | 17,2%            |
| Aldrig                    | 19,1% | 14,9% | 36,6% | 78,2%   | 83,1%      | 10,6%            |
| Ved ikke                  | 0,5%  | 0,5%  | 0,5%  | 1,6%    | 3,0%       | 0,1%             |

Base: 2.561



At bilen er danskernes mest benyttede transportmiddel, er ikke nogen nyhed. Det bekræftes også i denne undersøgelse, der viser, at 56,9% benytter bil 4 dage om ugen eller mere, og totalt 80,6% mindst én gang om ugen. Andelen der sjældent eller aldrig benytter biltransport er kun 3,5%. Se tabel 2.

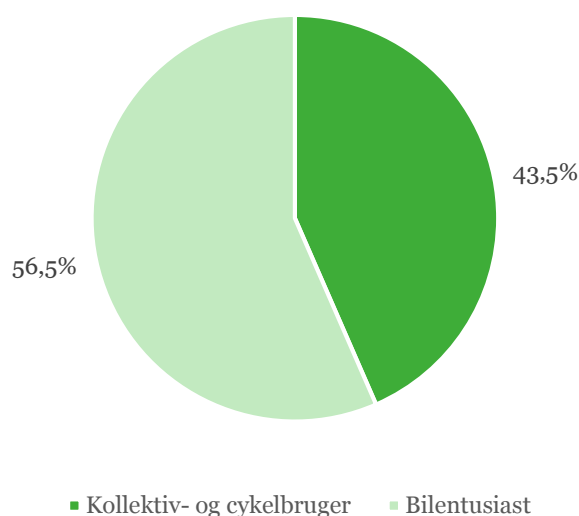
**Tabel 2 - Hvor ofte benytter du følgende former for transport (uanset dit rejseformål)?**

|                           | Bil   | Cykel | Motorcykel | Knallert | Gang  |
|---------------------------|-------|-------|------------|----------|-------|
| 4 dage om ugen eller mere | 56,9% | 24,5% | 0,4%       | 0,4%     | 53,0% |
| 2-3 dage om ugen          | 15,5% | 12,0% | 0,8%       | 0,3%     | 17,1% |
| En dag om ugen            | 8,2%  | 8,5%  | 0,7%       | 0,3%     | 7,2%  |
| 1-3 dage om måneden       | 9,3%  | 11,4% | 0,9%       | 0,4%     | 4,1%  |
| 1-2 dage i kvartalet      | 4,3%  | 8,1%  | 0,9%       | 0,3%     | 1,2%  |
| 1-3 dage om året          | 1,7%  | 5,9%  | 0,6%       | 0,4%     | 0,5%  |
| Sjældnere                 | 1,7%  | 9,8%  | 2,8%       | 2,2%     | 2,8%  |
| Aldrig                    | 1,8%  | 18,5% | 91,8%      | 94,6%    | 12,3% |
| Ved ikke                  | 0,5%  | 1,5%  | 1,1%       | 1,1%     | 1,8%  |

Base: 2.561

På baggrund af brugsfrekvenserne for ovenstående transportmidler har vi lavet en analyse af data, der viser, at befolkningen kan inddeles i to næsten lige store segmenter, 'Kollektiv- og cykelbrugere' og 'Bilentusiasterne'. Bilentusiasterne udgør 56,5% af befolkningen, som det fremgår af figur 1.

**Figur 1 – Befolkningen opdelt på Kollektiv-/cykelbrugere henholdsvis Bilentusiaster (segmenter)**



Base: 2.561

Selv om bilentusiasterne primært benytter deres bil, er der en lille gruppe af segmentet på cirka 6 procent, der også benytter kollektiv transport mindst én gang om ugen. Der er her primært tale om pendlere, der i deres daglige transport benytter en kombination af bil og kollektiv transport. Se tabel 3.

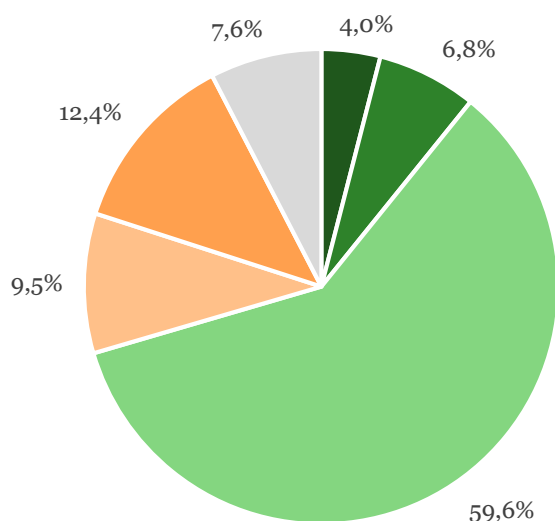
**Tabel 3 – Brugsfrekvens af kollektiv transport – opdelt på segmenter**

|                           | Kollektiv- og cykelbruger | Bilentusiast |
|---------------------------|---------------------------|--------------|
| 4 dage om ugen eller mere | 18,5%                     | 2,4%         |
| 2-3 dage om ugen          | 15,0%                     | 0,4%         |
| En dag om ugen            | 12,0%                     | 3,2%         |
| 1-3 dage om måneden       | 20,9%                     | 13,5%        |
| 1-2 dage i kvartalet      | 12,3%                     | 15,4%        |
| 1-3 dage om året          | 6,6%                      | 26,9%        |
| Sjældnere                 | 8,9%                      | 23,6%        |
| Aldrig                    | 5,8%                      | 14,4%        |
| Ved ikke                  | 0,0%                      | 0,2%         |
| <i>Base</i>               | <i>1.113</i>              | <i>1.448</i> |

'Kollektiv- og cykelbruger' segmentet har selvfølgelig en langt højere brugsfrekvens af kollektiv transport og også en langt højere brugsfrekvens for cykel end 'Bilentusiasterne'. Således bruger 46 procent af 'Kollektiv- og cykelbruger' segmentet cyklen fire eller flere dage om ugen. Blandt 'Bilentusiasterne' er det kun 7 procent, der bruger cyklen så ofte.

Vores undersøgelse indikerer, at brugen af kollektiv transport er faldende, hvilket også afspejles i de passagertal, som trafikselskaberne og togoperatørerne opgør. Som det fremgår af figur 2 svarer 10,8 procent af de adspurgte, at de i dag benytter kollektiv transport mere end de gjorde for et år siden, men 21,9 procent svarer, at de bruger kollektiv transport mindre.

**Figur 2 - Hvordan vil du betegne din brug af kollektiv transport i dag i forhold til for et år siden?**



- Jeg bruger kollektiv transport meget mere i dag end jeg gjorde for et år siden
- Jeg bruger kollektiv transport mere i dag end jeg gjorde for et år siden
- Jeg bruger kollektiv transport lige så meget i dag som jeg gjorde for et år siden
- Jeg bruger kollektiv transport mindre i dag end jeg har gjorde for et år siden

Base: 2.561

I undersøgelsen bad vi svarpersonerne om at uddybe, hvorfor de benytter kollektiv transport mere eller mindre, end de gjorde tidligere. Det var åbne besvarelser, som vi efterfølgende har kategoriseret. Se figur 3.

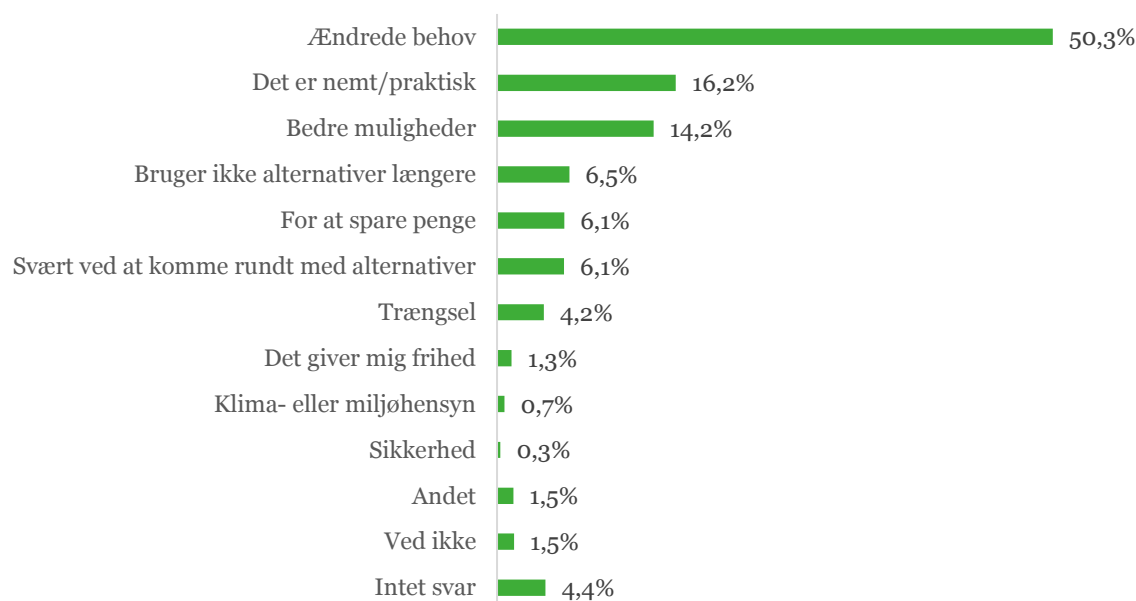
Dem, der har angivet, at de benytter kollektiv transport mere, end de har gjort tidligere, svarer oftest (50 %), at det er på grund af ændrede transportbehov, at de benytter kollektiv transport mere. Blandt kvinder og unge (op til 39 år) er der en højere andel, der angiver denne årsag. Det samme gælder i den gruppe, der ikke har bil til rådighed i husstanden.

16 procent oplever, at kollektiv transport er nemt/praktisk og 14 procent, at der er kommet bedre muligheder. Mænd angiver i højere grad disse årsager. Og en stor del af svarpersonerne bor i Midtjylland, hvilket kan hænge sammen med den nye letbane i Aarhus og genåbningen af Odderbanen.

6 procent benytter kollektiv transport mere for at spare penge (det er særligt svarpersoner over 50 år, der angiver dette – også selv om der er bil i husstanden) og andre 6 procent, fordi de ikke kan komme tilstrækkeligt godt rundt med alternativerne (cykel og til fods). Det sidste er der flest kvinder, der angiver.

Endelig svarer 4 procent, at de er benytter kollektiv transport hyppigere på grund trængsel (på vejene). Det er primært personer over 50 år – med bil i husstanden – der angiver den årsag. Her er altså tale om et bevidst valg.

**Figur 3 - Hvorfor bruger du kollektiv transport mere i dag end du har gjort tidligere? (Åbne besvarelser, der er blevet kategoriseret.)**



Base: 251

Årsagerne til mindre brug af kollektiv transport i forhold til tidligere er også ændrede behov for cirka 1/3 af de personer, der har oplevet denne udvikling. Se figur 4. Ændrede behov kan dække over mange forskellige forhold. For eksempel at man er flyttet, eller at man helt enkelt har fået et mindre transportbehov. Vi kan se af besvarelserne, at der er mange under 30 år, der angiver denne årsag.

29 procent angiver, at de har fundet bedre alternativer. Her er der en overvægt af unge under 39 år og lidt flere kvinder end mænd. Det er ikke kun bilen, der er blevet skiftet til. Af de svarpersoner, der ikke har bil til rådighed, angivet 25 procent at de har fundet et bedre alternativ.

16 procent svarer, at årsagen til deres mindre brug af kollektiv transport er, at det er for besværligt og upålideligt. Flere mænd end kvinder svarer dette, og der er en overvægt i aldersgruppen 30-49 år. Dette kan hænge sammen med, at det er i den livsfase, at der både er fart på karrieren og børnefamilien, så der ikke er tid til fejl og forsinkelser. 'Besværligt' dækker i besvarelserne over mange forskellige forhold: det er ustabilt, passer ikke med arbejdstider, manglende fleksibilitet, forsinkelser, "hænger ikke sammen med at få familien til at fungere" osv.

15 procent svarer, at kollektiv transport er for dyrt. Også her er der en overvægt af mænd og personer i alderen 40-49, der svarer dette.

7 procent angiver, at de synes, at mulighederne for at benytte den kollektive transport er blevet dårligere. Der er flest, der angiver denne årsag blandt personer over 40 år, og de der bor i Region Sjælland og Midtjylland. Næsten ingen af dem oplever, at den kollektive transport kan opfylde deres transportbehov.

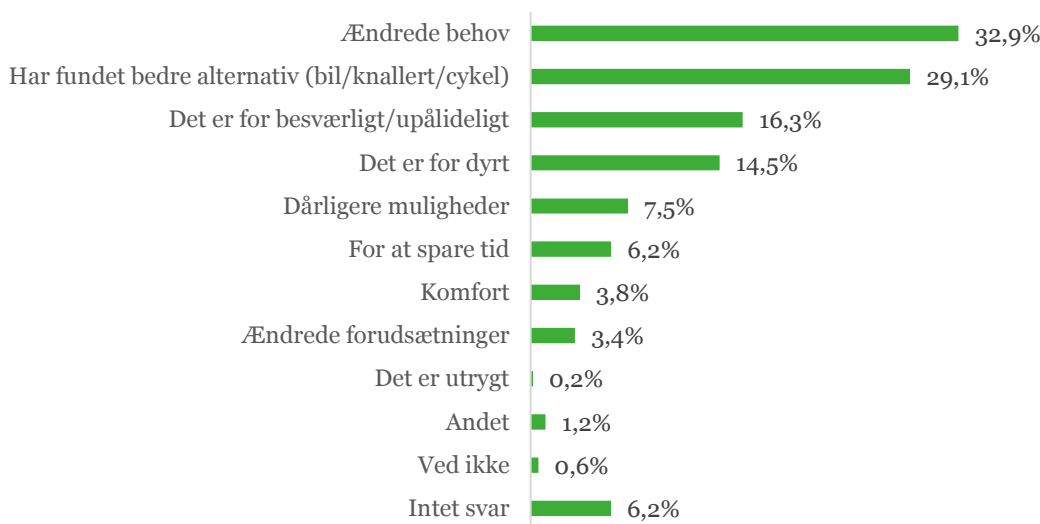
6 procent svarer, at de benytter kollektiv transport mindre for at spare tid. Det hænger naturligt sammen med opfattelsen, at det er 'besværligt og upålideligt', og det er også mænd og de 30-49-årige, der hyppigst angiver denne årsag.

4 procent angiver komfort som årsag til den faldende brug af kollektiv



transport. Altså enten dårligere komfort i den kollektive transport eller bedre komfort i alternativet. Endelig svarer 3 procent, at 'ændrede forudsætninger' er årsagen. Her er der typisk tale om egen sygdom eller andet, der gør det besværligt at benytte kollektiv transport. Der er en overvægt af kvinder og personer over 50 år, der angiver denne årsag.

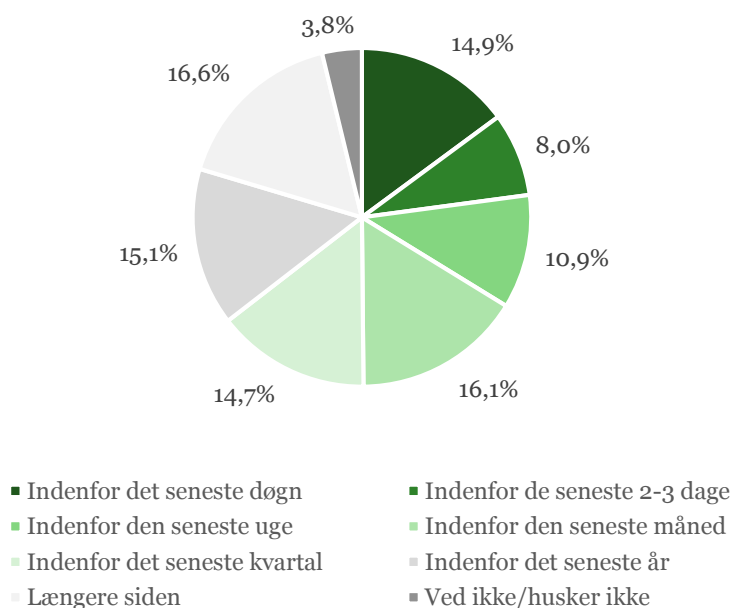
**Figur 4 - Hvorfor bruger du kollektiv transport mindre i dag end du har gjort tidligere? (Åbne besvarelser, der er blevet kategoriseret.)**



Base: 523

Svarpersonernes seneste brug af kollektiv transport stemmer fint overens med den brugsfrekvens, de tidligere har angivet. Således har 33,8 procent benyttet kollektiv transport inden for den seneste uge. Yderligere 16,1 procent inden for den seneste måned og 14,7 procent inden for det seneste kvartal. Det er således 3,5 procent, der har deres seneste oplevelse med kollektiv transport mere end 3 måneder tilbage, eller som ikke kan huske hvornår det var. Se figur 5.

**Figur 5 - Hvornår har du senest benyttet kollektiv transport?**



Base: 2.561

## 4.2 Tilfredshed med kollektiv transport

Andelen af befolkningen, der er tilfredse med den kollektive transport generelt i Danmark er stort set uforandret siden 2014. I alt 44,6 procent er tilfredse eller meget tilfredse, hvilket dog er en stigning i forhold til 2016, hvor tilfredsheden var på sit laveste niveau. 15,6 procent er utilfredse eller meget utilfredse, hvilket også stort set er på niveau med de tidligere års målinger. Se tabel 4.

Vores resultater viser, at de yngste svarpersoner er marginalt mere tilfredse med den kollektive transport i Danmark generelt end de øvrige aldersgrupper, der ligger på 42-44 procent tilfredse. Geografisk er der større forskelle idet 58 procent af svarpersonerne fra Region Hovedstaden er tilfredse. I de øvrige regioner varierer andelen af tilfredse fra 35 procent til 44 procent.

**Tabel 4 - Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport i Danmark?**

|                          | 2014  | 2015  | 2016  | 2019  |
|--------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Meget utilfreds          | 4,7%  | 4,2%  | 4,5%  | 3,9%  |
| Utilfreds                | 14,1% | 11,1% | 12,8% | 11,7% |
| Hverken eller            | 26,0% | 24,9% | 26,1% | 27,7% |
| Tilfreds                 | 36,8% | 36,4% | 33,2% | 36,8% |
| Meget tilfreds           | 8,0%  | 7,8%  | 7,7%  | 7,8%  |
| Ved ikke / ikke relevant | 10,4% | 15,6% | 15,6% | 12,1% |
| Base                     | 991   | 2.434 | 2.480 | 2.561 |

Når svarpersonerne bliver bedt om at tage stilling til den kollektive transport i det område, hvor de bor, så er der stort set samme andel tilfredse som generelt, men andelen af utilfredse er større. Se tabel 5 (og 4 som reference). Andelen af utilfredse og meget utilfredse er dog faldet til 22,3 procent fra 26,6 procent i 2014.

Det er blandt de 35-54-årige, at vi finder flest utilfredse, hvilket kan harmonere med, at det også er i den aldersgruppe, at vi finder flest der fravælger den kollektive transport, fordi de finder den for besværlig, upålidelig og langsom.

Der er i øvrigt også lidt flere mænd end kvinder, der er utilfredse. Andelen af utilfredse er lavest i Region Hovedstaden (15 %) og på Sjælland (21 %). På Fyn og i Jylland er der ikke den store forskel i andelen af utilfredse svarpersoner regionerne imellem.

**Tabel 5 - Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport i det område, hvor du bor?**

|                          | 2014  | 2015  | 2016  | 2019  |
|--------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Meget utilfreds          | 9,1%  | 7,1%  | 9,2%  | 7,9%  |
| Utilfreds                | 17,5% | 15,8% | 15,1% | 14,4% |
| Hverken eller            | 19,7% | 19,7% | 20,7% | 22,3% |
| Tilfreds                 | 34,2% | 31,9% | 30,0% | 32,0% |
| Meget tilfreds           | 11,3% | 11,0% | 9,1%  | 11,9% |
| Ved ikke / ikke relevant | 8,2%  | 14,4% | 15,8% | 11,6% |
| Base                     | 991   | 2.434 | 2.480 | 2.561 |

Når det kommer til tilfredsheden med den seneste rejse med kollektiv transport, så er der sket en stigning i andelen af tilfredse svarpersoner i forhold til tidligere, ligesom tilfredsheden også er markant højere end den generelle tilfredshed. I 2019 er det således 70,9%, der var tilfredse eller meget tilfredse på deres seneste rejse med kollektiv transport. I de foregående år var det 64,2%, 65,6% og 64,5%. Se tabel 6. Andelen af utilfredse er faldet tilsvarende.

Andelen af tilfredse er stort set end på tværs af køn og aldersgrupper, men en smule højere i Region Hovedstaden (73,9% tilfredse) end i resten af landet.

**Tabel 6 - Hvor tilfreds var du sidste gang, du rejste med kollektiv transport?**

|                          | 2014  | 2015  | 2016  | 2019  |
|--------------------------|-------|-------|-------|-------|
| Meget utilfreds          | 5,4%  | 4,6%  | 4,0%  | 3,6%  |
| Utilfreds                | 9,2%  | 7,7%  | 7,7%  | 5,6%  |
| Hverken eller            | 14,9% | 18,2% | 19,0% | 16,2% |
| Tilfreds                 | 45,2% | 47,8% | 47,0% | 48,9% |
| Meget tilfreds           | 19,1% | 17,8% | 17,5% | 22,0% |
| Ved ikke / ikke relevant | 6,2%  | 3,9%  | 4,8%  | 3,7%  |
| Base                     | 991   | 2.100 | 2.000 | 2.305 |

### 4.3 Kollektiv transports evne til at opfylde transportbehov

På trods af, at tilfredsheden med den kollektive transport – generelt og i det område, hvor svarpersonerne bor – er stort set uforandret over de fire målinger, vi har foretaget, og at andelen af tilfredse med den seneste rejse faktisk er stigende, så oplever svarpersonerne ikke, at den kollektive transport er blevet bedre til at opfylde deres transportbehov.

I 2019 svarer 25,3 procent, at den kollektive transport i høj eller meget høj grad kan opfylde deres transportbehov. I årene før var det 29,1 procent, 29,7 procent og 24,4 procent. I 2019 er andelen altså marginalt højere end i 2016.

Men ser man på andelen, der svarer, at den kollektive transport kun i lav grad eller slet ikke kan opfylde transportbehovene, så er der ikke sket noget fald. I 2016 var det 41,8 procent, der svarede dette. I 2019 er det 42,1 procent. Se tabel 7.

Andelen der angiver, at den kollektive transport i høj eller meget høj grad kan opfylde deres transportbehov er størst blandt de 18-24-årige (49 %) og 25-34-årige (30 %). I alle øvrige aldersgrupper er niveauet omtrent ens (20-23 %). Tilsvarende er der langt flest i Region Hovedstaden (39,5 %), der mener det samme. I de øvrige regioner varierer andelen mellem 17 og 20 procent.

**Tabel 7 - I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag?**

|                  | 2014  | 2015  | 2016  | 2019  |
|------------------|-------|-------|-------|-------|
| I meget høj grad | 5,1%  | 6,4%  | 4,8%  | 5,6%  |
| I høj grad       | 24,0% | 23,3% | 19,6% | 19,7% |
| I nogen grad     | 30,3% | 28,6% | 27,0% | 27,7% |
| I lav grad       | 20,4% | 19,2% | 21,5% | 21,1% |
| Slet ikke        | 16,7% | 16,3% | 20,3% | 21,0% |
| Ved ikke         | 3,5%  | 6,1%  | 6,8%  | 4,9%  |
| Base             | 991   | 2.434 | 2.480 | 2.561 |

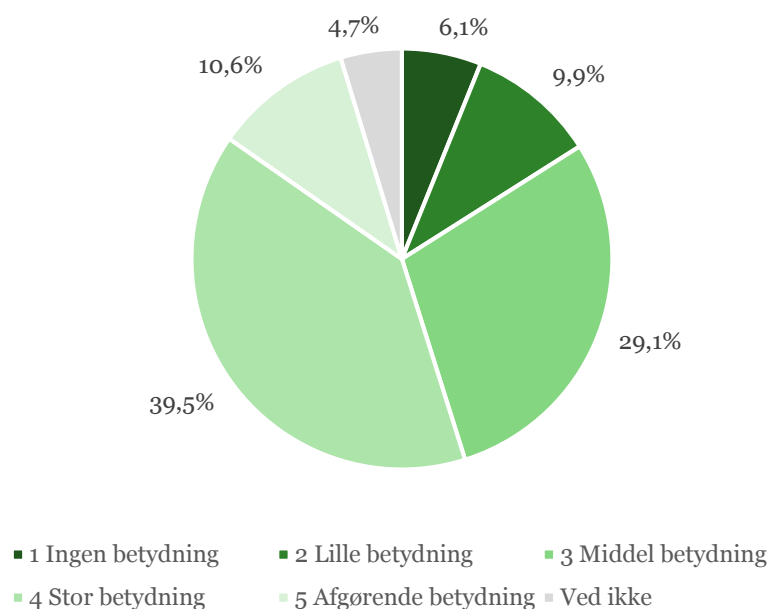
#### 4.4 Holdning til klima- og miljøvenlighed

I dette afsnit undersøger vi først svarpersonernes klima- og miljøbevidsthed og i afsnit 5.5, hvordan de oplever deres egen transport i forhold til dette.

Halvdelen af svarpersonerne mener, at det er af stor eller afgørende betydning for dem, at danskernes forbrug generelt bliver mere klima- og miljøvenligt. Se figur 6. Kun 16 procent svarer, at det har lille eller ingen betydning.

Der er lidt flere kvinder end mænd, der svarer, at det har stor eller afgørende betydning for dem. Andelen er stort set ens i alle aldersgrupper, men der er lidt flere (56 %) i Region Hovedstaden, der har denne holdning.

**Figur 6 - Hvor stor betydning har det for dig, at danskernes forbrug (f.eks. tøj, mad, transport mv.) generelt bliver mere klima- og miljøvenligt?**



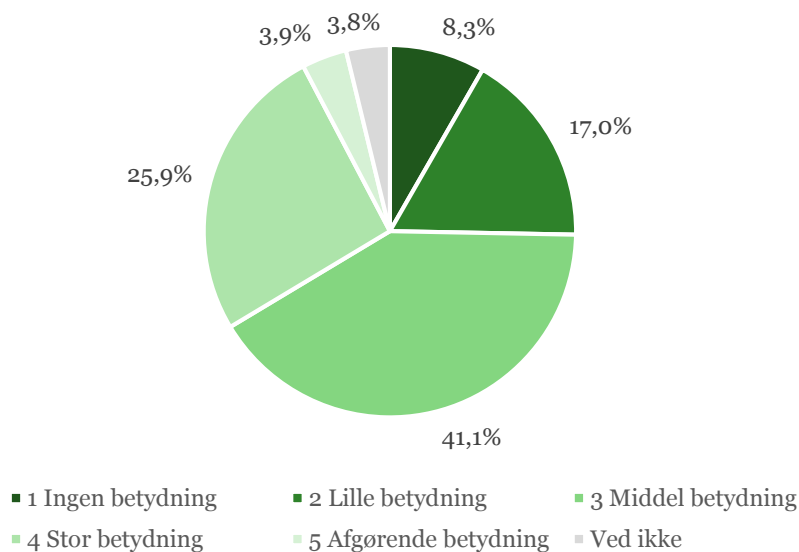
Base: 2.561

Når man ser på svarpersonernes egne handlinger i forhold til deres forbrugsvalg, så er det tydeligt, at der også er andre forhold, der spiller ind, når beslutninger skal træffes. Det er således kun 29,8 procent, der svarer, at klima- og miljøspørgsmålet har stor eller afgørende betydning for deres valg, når de forbruger i hverdagen. På den anden side er det 25,3 procent, der svarer, at det har lille eller ingen betydning. Se figur 7.

Vi ser også på dette spørgsmål samme tendenser som på det generelle spørgsmål. Det er kvinderne, der tillægger klima- og miljøspørgsmålet størst betydning for deres valg (33 % svarer stor eller afgørende betydning), men på tværs af aldersgrupper er der stort set ingen forskel. Svarpersoner fra Region Hovedstaden tillægger tilsvarende denne parameter større betydning (35 %) end svarpersoner fra de øvrige regioner (fra 25 % til 30 %).



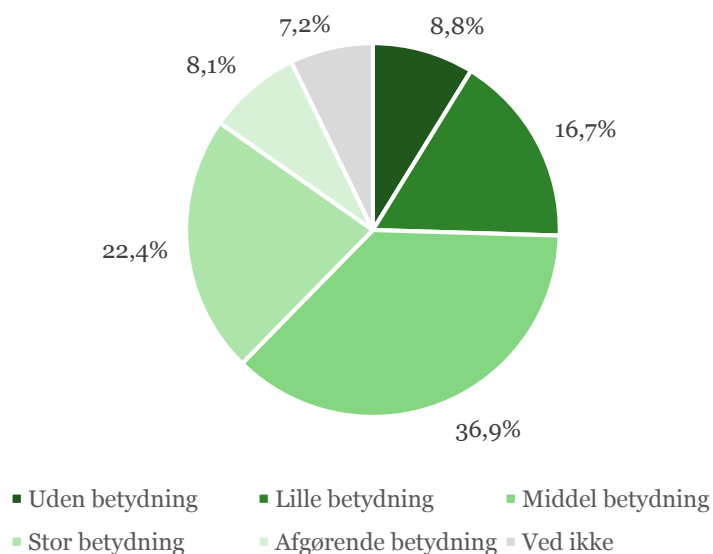
**Figur 7 - Hvor stor betydning har klima- og miljøspørgsmålet for dine valg, når du forbruger i din hverdag? (fx når du køber ind eller transporterer dig)**



Base: 2.561

At den daglige transport er klima- og miljøvenlig har stor eller afgørende betydning for 30,5 procent af svarpersonerne. 25,5 procent tillægger det lille eller ingen betydning. Se figur 8. Det er altså stort set samme fordeling, som vi ser på det mere generelle spørgsmål i figur 7. Spørgsmålene er stillet to forskellige steder i spørgeskemaet, så de identiske besvarelser indikerer en høj validitet.

**Figur 8 - Transporten er klima- og miljøvenlig - Hvor stor betydning har følgende forhold for dig, i relation til din daglige transport?**



Base: 2.561

Som det fremgår af tabel 8, er der nogen variation i betydningen af klima- og miljø i forhold til den daglige transport, når man ser på de forskellige aldersgrupper. Grupperne fra 35-54 år, og den ældste aldersgruppe på 75+ tillægger forholdet mindre betydning end de øvrige grupper. På den anden side er der også en relativt stor del af de yngste svarpersoner (35,9 %), der tillægger klima- og miljø ingen eller lille betydning i forhold til deres daglige transport.

**Tabel 8 - Transporten er klima- og miljøvenlig - Hvor stor betydning har følgende forhold for dig, i relation til din daglige transport? (Krydset med alder)**

|                     | 18-24 | 25-34 | 35-44 | 45-54 | 55-64 | 65-74 | 75+   |
|---------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Uden betydning      | 8,4%  | 7,0%  | 10,9% | 10,9% | 7,8%  | 7,0%  | 12,1% |
| Lille betydning     | 27,5% | 19,8% | 17,2% | 16,6% | 13,7% | 12,7% | 11,1% |
| Middel betydning    | 31,9% | 31,5% | 41,8% | 39,8% | 39,4% | 37,1% | 32,1% |
| Stor betydning      | 25,6% | 26,7% | 18,6% | 20,1% | 23,0% | 22,1% | 19,8% |
| Afgørende betydning | 6,1%  | 9,3%  | 6,6%  | 7,9%  | 9,8%  | 8,4%  | 5,5%  |
| Ved ikke            | 0,5%  | 5,7%  | 4,9%  | 4,7%  | 6,4%  | 12,7% | 19,4% |
| Base                | 216   | 477   | 383   | 427   | 447   | 465   | 147   |

Resultaterne i tabel 9 viser, at selv om klima- og miljøspørgsmålet måske betyder meget for mange i relation til deres daglige transport, så er der en række andre forhold, der har større betydning. Det er helt basale forhold som, at transporten er pålidelig (87,4 % tillægger dette stor eller afgørende betydning), at transporten er hurtig (78,4 %), at transporten er fleksibel (65,3 %) osv., der har størst betydning i forhold til den daglige transport.

**Tabel 9 - Hvor stor betydning har følgende forhold for dig, i relation til din daglige transport?**

|                                                           | Stor/afgørende betydning |
|-----------------------------------------------------------|--------------------------|
| Transporten er pålidelig                                  | 87,4%                    |
| Transporten er hurtig i forhold til andre transportformer | 78,4%                    |
| Transporten er fleksibel                                  | 65,3%                    |
| Transporten er billig i forhold til andre transportformer | 50,8%                    |
| Der er mulighed for at medbringe bagage og lign.          | 50,1%                    |
| Transporten er klima- og miljøvenlig                      | 30,5%                    |
| Jeg får motion                                            | 27,9%                    |
| Der er god internet og mobildækning                       | 14,6%                    |
| Der er mulighed for at arbejde undervejs                  | 7,0%                     |

Base: 2.561

Sammenholder man ovenstående viden om hvilke forhold, der har størst betydning for befolkningen i forhold til deres daglige transport, med hvor god de oplever, at henholdsvis den kollektive transport og biltransport er til at opfylde de samme behov, viser der sig et tydeligt billede at, at bilen på de fleste forhold er den kollektive transport overlegen. Det gælder i særdeleshed

på de væsentligste forhold som pålidelighed, hurtighed, fleksibilitet og pris. På alle disse forhold er der mere end dobbelt så mange, der mener at biltransport er god/meget god til at opfylde forholdet, end der mener, at kollektiv transport er det. Se tabel 10.

Kollektiv transport er bedre end biltransport på de lidt 'blødere' forhold som klima- og miljøvenlighed, motion og mulighed for at arbejde undervejs.

**Tabel 10 – ”Hvor stor betydning har følgende forhold for dig, i relation til din daglige transport?” sammenholdt med ”Hvor god er [kollektiv transport/biltransport] til at opfylde følgende forhold i relation til din transport til/fra arbejde eller uddannelse?” (God/Meget god til at opfylde)**

| Kriterie                                                  | Betydning 1) | God/meget god til at opfylde |              |
|-----------------------------------------------------------|--------------|------------------------------|--------------|
|                                                           |              | KT                           | Bil          |
| Transporten er pålidelig                                  | 87,4%        | 25,2%                        | 77,3%        |
| Transporten er hurtig i forhold til andre transportformer | 78,4%        | 14,2%                        | 73,2%        |
| Transporten er fleksibel                                  | 65,3%        | 19,0%                        | 79,0%        |
| Transporten er billig i forhold til andre transportformer | 50,8%        | 14,0%                        | 36,0%        |
| Der er mulighed for at medbringe bagage og lign.          | 50,1%        | 49,3%                        | 82,5%        |
| Transporten er klima- og miljøvenlig                      | 30,5%        | 31,0%                        | 12,5%        |
| Jeg får motion                                            | 27,9%        | 15,2%                        | 3,9%         |
| Der er god internet og mobildækning                       | 14,6%        | 25,1%                        | 33,8%        |
| Der er mulighed for at arbejde undervejs                  | 7,0%         | 30,2%                        | 7,1%         |
| <i>Base</i>                                               | <i>2.561</i> | <i>2.031</i>                 | <i>2.031</i> |

Note: 1) = andel, der har svaret ”Stor/afgørende betydning”

#### 4.5 Transportens klima- og miljøvenlighed

Blandt de svarpersoner, der pendler til/fra arbejde og uddannelse er der en tydelig opfattelse af, at den kollektive transport er mere klima- og miljøvenlig end biltransport. Se tabel 11. Det er således 31 procent, der mener, at den kollektiv transport er 'god' eller 'meget god' til at være klima- og miljøvenlig, når det drejer sig om deres pendling, men kun 12,5 procent, der mener det samme om biltransport.

**Tabel 11 - Transporten er klima- og miljøvenlig - Hvor god er [kollektiv transport/biltransport] til at opfylde følgende forhold i relation til din transport til/fra arbejde eller uddannelse?**

|               | Kollektiv transport | Biltransport |
|---------------|---------------------|--------------|
| Meget dårlig  | 4,5%                | 10,7%        |
| Dårlig        | 6,7%                | 25,8%        |
| Hverken/eller | 27,0%               | 33,7%        |
| God           | 25,2%               | 9,8%         |
| Meget god     | 5,8%                | 2,7%         |
| Ved ikke      | 30,8%               | 17,2%        |

Base: 2.031

Ser man på oplevelsen af bilers klima- og miljøvenlighed i forhold til hvilken bil svarpersonen normalt benytter til sin transport, så er det tydeligt, at brugere af hybrid- og el-biler oplever biler væsentligt mere klima- og miljøvenlige end brugere af andre biltyper. Se tabel 12. Men selv blandt brugere af benzin- og dieselmotorer er der 10-15 procent, der mener, at biltransport til/fra arbejdet eller uddannelsen er 'god' eller 'meget god' til at være klima- og miljøvenlig.

**Tabel 12 - Transporten er klima- og miljøvenlig - Hvor god er biltransport til at opfylde følgende forhold i relation til din transport til/fra arbejde eller uddannelse?**

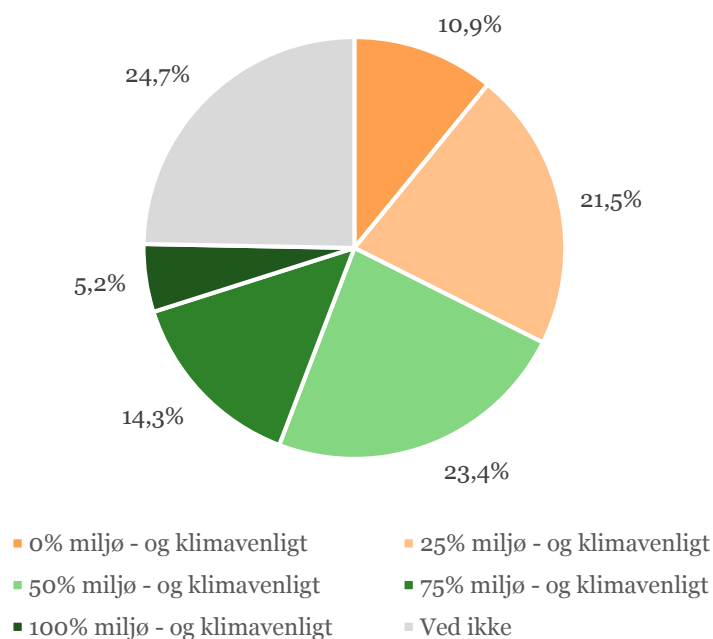
|               | Benzin | Diesel | Hybrid | El    | Andet | Ved ikke |
|---------------|--------|--------|--------|-------|-------|----------|
| Meget dårlig  | 9,2%   | 10,8%  | 13,0%  | 0,0%  | 21,9% | 25,5%    |
| Dårlig        | 27,1%  | 26,6%  | 12,9%  | 16,7% | 34,3% | 21,3%    |
| Hverken/eller | 36,8%  | 34,8%  | 32,9%  | 6,0%  | 23,7% | 10,8%    |
| God           | 8,8%   | 11,2%  | 32,4%  | 15,3% | 8,3%  | 3,1%     |
| Meget god     | 1,3%   | 3,9%   | 5,9%   | 49,1% | 0,0%  | 3,4%     |
| Ved ikke      | 16,8%  | 12,7%  | 2,9%   | 13,0% | 11,8% | 35,9%    |
| Base          | 1.100  | 481    | 41     | 10    | 13    | 70       |

Bemærk: Nogle af baserne er små.

Når det så kommer til en konkret vurdering af svarpersonernes egen transport, i forhold til klima- og miljøvenlighed, så er der en relativt stor gruppe (32,4 %), der mener, at deres transport ikke er særlig miljø- og klimavenlig (fra 0 % til 25 % klima- og miljøvenlig) og en noget mindre gruppe (19,5 %), der mener, at deres transport er ret miljø- og klimavenlig

(fra 75 % til 100 % klima- og miljøvenlig). En stor del af svarpersonerne mener, at det er 50/50 eller har ingen holdning til, hvor miljø- og klimavenlig deres transport er.

**Figur 9 - Hvis du tænker på hvordan du normalt transporterer dig i dag, hvor miljø- og klimavenlig vil du så mene, at din transport er?**



Base: 2.561

Hvis vi opdeler svarpersonerne i de to segmenter, som vi tidligere har etableret, 'Kollektiv- og cykelbrugerne' og 'Bilentusiasterne', så er det tydeligt, at der er en bevidsthed om miljø- og klimavenligheden af 'egen transport'. Således svarer 41,4 procent af 'Bilentusiasterne', at de mener, at deres transport er fra 0 % til 25 % miljø- og klimavenlig, og kun 6,5 procent, at den er fra 75 % til 100 % miljø- og klimavenlig. 'Kollektiv- og cykelbrugerne' mener i langt højere grad, at deres transport er miljø- og klimavenlig, om end der også i dette segment er en gruppe, der ikke mener, at det er tilfældet. Se tabel 13.

**Tabel 13 - Hvis du tænker på hvordan du normalt transporterer dig i dag, hvor miljø- og klimavenlig vil du så mene, at din transport er? (Opdelt på segmenter)**

|                             | Kollektiv- og cykelbruger | Bilentusiast |
|-----------------------------|---------------------------|--------------|
| 0% miljø - og klimavenlig   | 6,1%                      | 14,8%        |
| 25% miljø - og klimavenlig  | 15,2%                     | 26,6%        |
| 50% miljø - og klimavenlig  | 19,4%                     | 26,5%        |
| 75% miljø - og klimavenlig  | 25,8%                     | 5,1%         |
| 100% miljø - og klimavenlig | 9,9%                      | 1,4%         |
| Ved ikke                    | 23,5%                     | 25,6%        |
| Base                        | 1.113                     | 1.448        |

2.412 af svarpersonerne benytter biltransport (som fører eller passager, og med varierende frekvens). Disse personer har vi spurgt, hvilken type bil de normalt benytter. Hvis vi krydser dette spørgsmål med spørgsmålet om, hvor miljø- og klimavenlig de oplever deres transport (i tabel 14), så kan vi se, at brugere af hybrid og i særlig grad el-biler i langt højere grad oplever, at deres transport er miljø- og klimavenlig, end personer der normalt kører i benzin- eller dieslbiler. Men selv blandt brugere af hybrid og el-biler er det langt fra alle, der mener, at deres transport er miljø- og klimavenlig.

**Tabel 14 - Hvis du tænker på hvordan du normalt transporterer dig i dag, hvor miljø- og klimavenlig vil du så mene, at din transport er? (Opdelt på biltyper/ejerskab)**

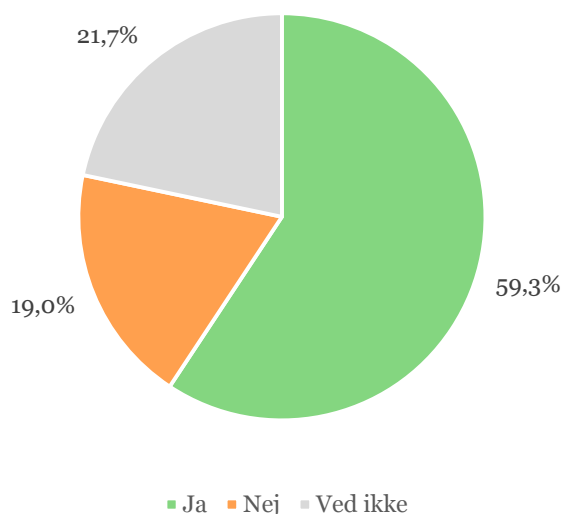
|                              | Benzin | Diesel | Hybrid | El    | Andet | Ved ikke |
|------------------------------|--------|--------|--------|-------|-------|----------|
| 0% miljø - og klimavenligt   | 11,2%  | 13,4%  | 6,0%   | 5,3%  | 0,0%  | 6,4%     |
| 25% miljø - og klimavenligt  | 23,1%  | 22,7%  | 23,8%  | 14,2% | 14,9% | 3,3%     |
| 50% miljø - og klimavenligt  | 22,8%  | 27,8%  | 27,6%  | 32,3% | 18,0% | 15,4%    |
| 75% miljø - og klimavenligt  | 13,5%  | 12,3%  | 22,4%  | 17,3% | 35,4% | 22,0%    |
| 100% miljø - og klimavenligt | 3,8%   | 3,6%   | 3,3%   | 30,9% | 28,9% | 16,7%    |
| Ved ikke                     | 25,6%  | 20,3%  | 16,9%  | 0,0%  | 2,7%  | 36,1%    |
| Base                         | 1.587  | 635    | 56     | 14    | 17    | 102      |

Bemærk: Nogle af baserne er små!

#### 4.6 Ønsker om mere klima- og miljøvenlig transport

Direkte adspurgt svarer 59,3 procent af deltagerne i undersøgelsen, at de gerne vil transportere sig mere miljø- og klimavenligt end de gør i dag. Se figur 10.

**Figur 10 - Vil du gerne transportere dig mere miljø- og klimavenligt end du gør i dag?**



Base: 2.561

Sammenligner vi svarpersonernes ønske om at kunne transportere sig mere miljø- og klimavenligt med deres oplevelse af deres nuværende transport (se



tabel 15), så er det tydeligt, at det er dem der i dag oplever deres transport som 0 %-25 % miljø- og klimavenlig, som har det største ønske om at blive mere klima- og miljøvenlige i deres transport. Henholdsvis 68 og 70 procent af de adspurgte i disse to grupper svarer, at de gerne vil transportere sig mere miljø- og klimavenligt. Men selv blandt dem, der mener, at de allerede i dag transporterer sig 100% miljø- og klimavenligt, er der et ønske om at kunne transportere sig endnu mere miljø- og klimavenligt. 35 procent vil gerne det.

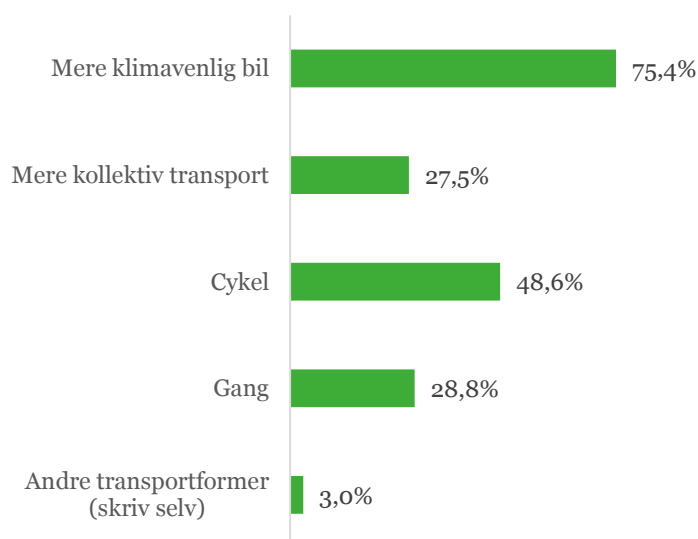
På den anden side er der også en gruppe, der ikke ønsker at transportere sig mere miljø- og klimavenligt, selv om de mener, at deres nuværende transport er 0 % klima- og miljøvenlig.

**Tabel 15 - Vil du gerne transportere dig mere miljø- og klimavenligt, end du gør i dag? (krydset med hvor miljø- og klimavenlig de oplever deres nuværende transport)**

|          | 0% miljø - og klimavenligt | 25% miljø - og klimavenligt | 50% miljø - og klimavenligt | 75% miljø - og klimavenligt | 100% miljø - og klimavenligt | Ved ikke |
|----------|----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------------|----------|
| Ja       | 67,5%                      | 69,7%                       | 66,5%                       | 58,8%                       | 34,9%                        | 45,0%    |
| Nej      | 19,1%                      | 13,4%                       | 16,4%                       | 23,3%                       | 47,0%                        | 18,1%    |
| Ved ikke | 13,4%                      | 16,9%                       | 17,1%                       | 18,0%                       | 18,1%                        | 36,9%    |
| Base     | 269                        | 541                         | 608                         | 354                         | 125                          | 664      |

Ser man på, hvilke transportformer svarpersonerne gerne vil bruge mere for at gøre deres transportvaner mere miljø- og klimavenlige, så er mere klimavenlige biler højest på ønskelisten. 75,4 procent ønsker dette. Men også mere brug af cyklen (48,6 %), gang (28,8 %) og kollektiv transport (27,5 %) er metoder, der kan tænkes anvendt.

**Figur 11 - Hvilke transportformer ville du gerne bruge mere af, så dine transportvaner blev mere miljø- og klimavenlige? (Gerne flere svar)**



Base: 1.517 danskere, der gerne vil transportere sig mere miljø- og klimavenligt end de gør i dag

Ser man på de svarpersoner, der gerne vil transportere sig mere miljø- og klimavenligt, hvilke transportformer, de gerne vil benytte mere, og hvilket segment, de tilhører, så er det tydeligt, at 'Bilentusiasterne' i overvejende grad ønsker en mere klimavenlig bil som deres foretrukne alternativ. Se tabel 16.

Næsten 9 ud af 10 ønsker dette. Cirka 40 procent i dette segment har dog også et ønske om at cykle mere. Blandt 'Kollektiv- og cykelbrugerne' ønsker cirka 60 procent at benytte en mere klimavenlig bil. Lige så mange ønsker at cykle mere, men også kollektiv transport (38 %) og gang (40 %) er transportformer, som dette segment gerne vil benytte mere, for at deres transportvaner bliver mere miljø- og klimavenlige.

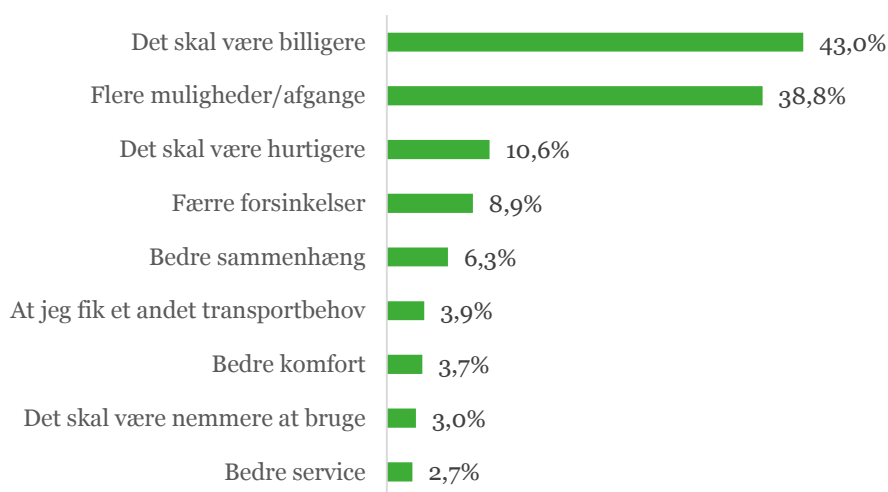
**Tabel 16 - Hvilke transportformer ville du gerne bruge mere af, så dine transportvaner blev mere miljø- og klimavenlige? (Gerne flere svar) (krydset med segment)**

|                          | Kollektiv- og cykelbruger | Bilentusiast |
|--------------------------|---------------------------|--------------|
| Mere klimavenlig bil     | 59,8%                     | 87,5%        |
| Mere kollektiv transport | 38,4%                     | 19,0%        |
| Cykel                    | 60,6%                     | 39,2%        |
| Gang                     | 39,7%                     | 20,3%        |
| Andet                    | 5,0%                      | 1,4%         |
| Base                     | 629                       | 843          |

Til de svarpersoner, der har svaret 'kollektiv transport', som en af deres foretrukne måder, at kunne transportere sig mere miljø- og klimavenligt på, har vi stillet et åbent spørgsmål, om de har nogle forbedringsforslag, der ville kunne hjælpe dem til at vælge denne løsning. Svarene har vi efterfølgende kodet, så vi fik en kvantitativ oversigt. Se figur 12.

43,0 procent svarer, at den kollektive transport skulle være billigere og 38,8 procent, at der skulle være flere muligheder og/eller afgange, for at det skulle kunne fungere for dem. Det er de to helt overvejende forbedringsforslag. For andre ville det være en forudsætning, at det kunne gå hurtigere (10,6 %), at der var færre forsinkelser (8,9 %), og at der kom en bedre sammenhæng (6,3 %), for at de i højere grad kunne benytte kollektiv transport.

**Figur 12 - Hvad skulle der til for, at du i højere grad kunne (og ville) bruge kollektiv transport til din transport?**



Base: 421 danskere, der ønsker at benytte mere kollektiv transport, så deres transportvaner bliver mere miljø- og klimavenlige

Af tabel 17 fremgår det, at det i højere grad er mænd, der svarer, at det skal være billigere og hurtigere, mens kvinder i højere grad svarer, at der skal være flere muligheder/afgange og færre forsinkelser.

Svarpersoner over 50 år lægger størst vægt på 'flere muligheder/afgange', mens de 30-39-årige i højere grad end de øvrige aldersgrupper svarer, det skal være billigere, hvis de skulle benytte kollektiv transport hyppigere. At det skal gå hurtigere nævnes i højere grad af de 30-49-årige. Det er altså de samme tendenser vi ser i disse besvarelser, som vi tidligere (i afsnit 5.1) har set på det generelle spørgsmål, om hvorfor kollektiv transport benyttes mere/mindre end tidligere.

**Tabel 17 - Hvad skulle der til for, at du i højere grad kunne (og ville) bruge kollektiv transport til din transport? (krydset med køn og alder)**

|                                    | Mand       | Kvinde     | Under 30 år | 30-39 år  | 40-49 år  | 50-99 år   |
|------------------------------------|------------|------------|-------------|-----------|-----------|------------|
| Det skal være billigere            | 47,2%      | 37,9%      | 45,7%       | 52,1%     | 46,1%     | 38,2%      |
| Flere muligheder/afgange           | 36,8%      | 41,2%      | 32,7%       | 31,2%     | 34,5%     | 45,3%      |
| Det skal være hurtigere            | 13,1%      | 7,5%       | 2,7%        | 23,9%     | 20,7%     | 7,8%       |
| Færre forsinkelser                 | 7,5%       | 10,6%      | 10,2%       | 8,2%      | 13,7%     | 6,8%       |
| Bedre sammenhæng                   | 6,1%       | 6,6%       | 6,0%        | 4,6%      | 6,6%      | 6,8%       |
| At jeg fik et andet transportbehov | 3,9%       | 3,8%       | 1,8%        | 0,0%      | 7,2%      | 4,8%       |
| Bedre komfort                      | 3,4%       | 4,0%       | 2,3%        | 6,3%      | 2,6%      | 4,1%       |
| Det skal være nemmere at bruge     | 2,6%       | 3,6%       | 5,1%        | 2,4%      | 1,8%      | 2,6%       |
| Bedre service                      | 1,4%       | 4,2%       | 6,1%        | 0,0%      | 4,1%      | 1,1%       |
| <i>Base</i>                        | <i>218</i> | <i>203</i> | <i>60</i>   | <i>28</i> | <i>44</i> | <i>289</i> |

Af tabel 18 fremgår det, at der også er forskelle i forhold til, hvilke forhold svarpersonerne mener skal forbedres, for at det kunne være mere attraktivt for dem at benytte kollektiv transport afhængigt af, hvor i landet de bor. Svarpersoner fra region Nordjylland svarer i mindre grad end de øvrige, at det skal være billigere, hvorimod der i Region Sjælland er flest, der svarer dette. Ønsket om flere afgange/muligheder er mest markant vest for Storebælt, hvilket er meget naturligt, da det kollektive transportudbud er bedre øst for Storebælt på grund af den højere befolkningstæthed. Ønsket om, at det skal være hurtigere, og at der skal være færre forsinkelser, er på den anden side mest markant øst for Storebælt.

**Tabel 18 - Hvad skulle der til for, at du i højere grad kunne (og ville) bruge kollektiv transport til din transport? (krydset med region)**

|                                    | Hovedstaden | Sjælland | Syddanmark | Midtjylland | Nordjylland |
|------------------------------------|-------------|----------|------------|-------------|-------------|
| Det skal være billigere            | 44,5%       | 52,1%    | 42,0%      | 40,0%       | 23,7%       |
| Flere muligheder/afgange           | 25,6%       | 39,7%    | 48,7%      | 51,4%       | 47,9%       |
| Det skal være hurtigere            | 14,8%       | 11,0%    | 13,4%      | 0,0%        | 8,6%        |
| Færre forsinkelser                 | 14,4%       | 12,6%    | 3,8%       | 0,0%        | 6,1%        |
| Bedre sammenhæng                   | 4,0%        | 9,2%     | 9,0%       | 7,8%        | 1,2%        |
| At jeg fik et andet transportbehov | 2,2%        | 6,1%     | 4,6%       | 3,0%        | 7,3%        |
| Bedre komfort                      | 5,1%        | 0,9%     | 2,6%       | 4,7%        | 3,3%        |
| Det skal være nemmere at bruge     | 5,1%        | 0,0%     | 4,4%       | 1,4%        | 1,2%        |
| Bedre service                      | 3,1%        | 0,0%     | 2,9%       | 3,2%        | 4,7%        |
| Base                               | 176         | 69       | 62         | 59          | 55          |

Nedenfor er udvalgte besvarelser fra deltagerne i forhold til, hvad der skulle til for, at de i højere grad kunne eller ville bruge den kollektive transport mere.

”Større sikkerhed for køreplaner. Nemmere skift mellem to typer offentlig transport. Lavere priser.”

(Mand, 49 år, Hovedstaden)

”Nemmere at bruge. Jeg bor langt ude på landet og er let gangbesværet, så det er besværligt.”

(Kvinde, 79 år, Nordjylland)

”Sikkerhed for at tog og busser kører til tiden. Jeg kan godt leve med en lidt længere transport tid, men jeg kan ikke planlægge efter, at transporttiden måske holder. Det er ikke acceptabelt, at jeg mere end to gange om ugen skal forvente, at det tager 30 minutter mere at komme til eller fra arbejde.

Somme tider standser toget slet ikke på stationen, når der er for store forsinkelser, så kører det bare forbi eller jeg får af vide inde i toget at jeg skal stige ud og vente på næste tog for det nuværende tog vil ikke standse på den togstation hvor jeg skal af pga forsinkelser. De efterfølgende tog er så fyldte at der slet ikke er plads til at jeg kan stige ombord med min cykel.”

(Mand, 48 år, Hovedstaden)

”Man skulle have et bedre billetsystem - det nuværende er træls, det skulle være billigere. Med afskaffelsen af klippekort er det blevet dobbelt så dyrt som før.

Flere læskure. Det er træls at blive våd og kold, mens man venter på bussen.”

(Kvinde, 62 år, Midtjylland)

”Langt bedre dækning, hvor jeg bor. Der er nedlagt 4 busruter, og toget er ofte aflyst. Meget ringe, hvis man vil have flere over i offentlig trafik. Man er nødt til at have bil nu.”

(Mand, 58 år, Sjælland)

”Jeg skulle kunne skære i transporttiden eller i prisen (helst begge dele) skal skifte i Holbæk fra lokalbane i Asnæs og skiftetiden er få minutter så forsinkelse får store konsekvenser når jeg fx skal til lufthavnen - ellers ville jeg gerne tage offentlig.

Vi er ofte mange i bilen, så pris og fleksibilitet vinder for bil. Vil gerne køre el-bil, men kører langt på familiebesøg fra Sjælland til Fyn og Nordjylland og Finland.”

(Kvinde, 56 år, Sjælland)

”Jeg bruger i forvejen primært kollektiv transport, hvis man ser bort fra gang og cykel. Lavere priser skulle der til. Det giver absolut ingen mening at forlange, at vi danskere bruger kollektive transportmidler mere og oftere og så sætte priserne op for pendlere!

Endnu højere grad af præcision i den kollektive trafik - især i forhold til almindelige tog og s-tog. Større forståelse for behovene for dem, der kører i bus. F.eks. omlægges ruter til stor irritation for brugerne, idet der ikke kommer ordentlige alternativer (bl.a. omlægges 250S i sommeren 2019).”

(Kvinde, 41 år, Hovedstaden)

## 5. Om undersøgelsen

### 5.1 Metodebeskrivelse

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

Dataindsamlingen til denne undersøgelse er gennemført ved brug af spørgeskemaer udsendt pr. e-mail. Spørgeskemaerne er blevet sendt ud af analysefirmaet Norstat Danmark A/S til et repræsentativt udsnit af deres webbaserede befolkningspanel. Stikprøven er udtrukket, så den er repræsentativ for den danske befolkning over 18 år i forhold til køn, alder og geografi.

Metoden blev valgt, fordi ønsket har været at lave en kvantificerbar undersøgelse, der på en økonomisk forsvarlig måde nåede ud til et bredt udsnit af målgruppen. Samtidig sikrer metoden, at svarpersonerne kan deltage fuldstændigt anonymt, og at besvarelsesne ikke påvirkes af, at svarpersonen eventuelt ønsker at være politisk korrekt overfor en interviewer.

Som noget særligt i forbindelse med denne undersøgelse har Passagerpuls ønsket at kunne anvende resultaterne på regionsniveau med en høj statistisk sikkerhed. Det blev derfor besluttet at gennemføre et relativt højere antal interview i de mindre regioner. For hver region er besvarelsesne repræsentative i forhold til køn og alder. Besvarelsesne er efterfølgende blevet vægtet, så regionernes indbyrdes størrelse reflekteres korrekt i de samlede resultater. I modsætning til andre undersøgelser har deltagerne i denne undersøgelse svaret på spørgsmålene uafhængigt af deres seneste rejseoplevelse, det vil sige derhjemme og ikke under rejsen. Tiden mellem seneste rejseoplevelse og besvarelsen kan have betydning for, hvordan deltagerne har svaret.

Bemærk: Web-paneler vil typisk have en lavere andel af svage ældre, af personer med lavfrekvent brug af internettet og af danskere med en anden etnisk baggrund end dansk. Undersøgelsen kan derfor ikke med sikkerhed siges at være fuldstændig repræsentativ for hele den danske befolkning.

#### Fakta

Dataindsamlingsperiode: 25. januar til 05. februar 2019  
 Nettostikprøve: 2.561

Nettostikprøven på 2.561 besvarelses betyder, at den maksimale statistiske usikkerhed på Totaler er +/- 1,9 %-point.

#### Vejning af stikprøven

Vejning er sket på køn, alder og regionsniveau.

#### Datarens og -kontrol

Efter afslutningen af dataindsamlingen har Norstat foretaget en kvalitetskontrol af de indsamlede besvarelses med udgangspunkt i følgende kriterier:

1. Dubletter
2. Svartider
3. Svarmønstre
4. Logiske tjek



## 5.2 Om deltagerne i undersøgelsen

Stikprøven er, som det ofte ses ved interview i onlinepaneler, lidt skæv for så vidt angår alder på deltagerne. Der er lidt for få deltagere i de yngre aldersgrupper, særligt gruppen 18-24 år og gruppen 36-49 år. Modsat er der for mange deltagere i aldersgruppen 60-69 år. Skævheden vurderer vi dog ikke er større end, at det er fuldt ud forsvarligt at veje datamaterialet således, at det vejede datagrundlag er repræsentativt for danskerne i alderen 18 år og over.

**Tabel 19 - Køn**

|        | Uvejet | Vejet |
|--------|--------|-------|
| Mand   | 48%    | 49,4% |
| Kvinde | 52%    | 50,6% |
| Base   | 2.561  | 2.561 |

**Tabel 20 - Alder**

|       | Uvejet | Vejet |
|-------|--------|-------|
| 18-24 | 5%     | 8,4%  |
| 25-34 | 11%    | 18,6% |
| 35-44 | 10%    | 14,9% |
| 45-54 | 14%    | 16,7% |
| 55-64 | 19%    | 17,4% |
| 65-74 | 31%    | 18,2% |
| 75+   | 10%    | 5,7%  |
| Base  | 2.561  | 2.561 |

**Tabel 21 - Region**

|             | Uvejet | Vejet |
|-------------|--------|-------|
| Hovedstaden | 35%    | 31,5% |
| Sjælland    | 14%    | 14,5% |
| Syddanmark  | 20%    | 21,1% |
| Midtjylland | 17%    | 22,5% |
| Nordjylland | 15%    | 10,3% |
| Base        | 2.561  | 2.561 |

**Tabel 22 – Rådighed over bil**

|                                                                          | Uvejet | Vejet |
|--------------------------------------------------------------------------|--------|-------|
| Der er bil i husstanden, som jeg kan råde over, når jeg har brug for det | 79%    | 74,8% |
| Jeg har mulighed for at låne bil, når jeg har brug for det               | 8%     | 10,7% |
| Nej, jeg har ikke bil til rådighed (fx ingen bil eller intet kørekort)   | 14%    | 14,4% |
| Base                                                                     | 2.561  | 2.561 |

### 5.3 Spørgeskema

#### single

**B1: Er du...**

1. Mand
2. Kvinde

#### open - numeric

**B2: Hvad er din alder?**

\_\_\_\_\_

#### open - numeric

**B3: Hvad er postnummeret, hvor du bor?**

\_\_\_\_\_

#### single

**B4: Hvilken region bor du i?**

1. Region Hovedstaden (minus Bornholm)
2. Bornholm
3. Region Sjælland
4. Fyn
5. Region Syddanmark (minus Fyn)
6. Region Midtjylland
7. Region Nordjylland

#### single

**B5: Hvad er din højeste opnåede uddannelse?**

1. Folkeskole, mellemkole, realeksamen eller lignende grundskole
2. Erhvervsfaglig uddannelse (f.eks. bager, tømrer, frisør, butiks- eller kontorassistent)
3. Almen- eller erhvervsfaglig gymnasial uddannelse (f.eks. HTX, gymnasium, HHX, HF eller HH)
4. Kort videregående erhvervsakademiuddannelse (f.eks. datamatiker, multimediedesigner, politi, forsvar eller laborant)
5. Mellemlang videregående uddannelse (f.eks. diplomingeniør, sygeplejerske, folkeskolelærer eller bachelorgrad)
6. Lang videregående uddannelse (f.eks. master, kandidat, ph.d. fra universitet, handelshøjskole eller tilsvarende)
7. Anden uddannelse end de nævnte

#### Single

**B6: Har du bil til rådighed (som fører eller passager)?**

1. Ja, der er 1 bil i husstanden
2. Ja, der er 2 biler i husstanden
3. Ja, der er 3 eller flere biler i husstanden
4. Der er ikke bil i husstanden, men jeg har mulighed for at låne bil når jeg har brug for det
5. Nej, jeg har ikke bil til rådighed

#### Indledende tekst:

De følgende spørgsmål drejer sig om dine rejser i Danmark, og de transportmidler du bruger. Det kan fx være rejser til/fra arbejde eller uddannelse, rejser til familiebesøg, fritidsaktiviteter osv. osv. Altså både de daglige rejser og dem du kun foretager engang imellem.

[Alle]  
Batteri

**Spm.1: Hvor ofte benytter du følgende former for transport (uanset dit rejseformål)?**

1. Bus (både lokale busser og langtursbusser)
2. Tog (inkl. S-tog, lokalbaner mv.)
3. Metro
4. Letbane
5. Flextrafik
6. Bil (som fører eller passager)
7. Cykel
8. Motorcykel
9. Knallert, scooter
10. Gang (inkl. rulleskøjter, løbehjul mv.)
11. Andet, notér \_\_\_\_\_

**Skala:**

1. 4 dage om ugen eller mere
2. 2-3 dage om ugen
3. En dag om ugen
4. 1-3 dage om måneden
5. 1-2 dage i kvartalet
6. 1-3 dage om året
7. Sjældnere
8. Aldrig
9. Ved ikke

**Open**

**Spm.2: Hvad er de tre vigtigste årsager til, at du har valgt den transportform, du primært bruger i dag?**

1. \_\_\_\_\_
2. \_\_\_\_\_
3. \_\_\_\_\_

**Batteri**

**Spm.3: Hvor stor betydning har følgende forhold for dig, i relation til din daglige transport?**

**Skala:** Uden betydning, lille betydning, middel betydning, stor betydning, afgørende betydning, ved ikke

1. Transporten er fleksibel. Jeg kan fx lave stop undervejs eller lave ruten om,
2. Transporten er billig i forhold til andre transportformer
3. Transporten er hurtig i forhold til andre transportformer
4. Transporten er pålidelig (kører til tiden, kommer frem til tiden osv.)
5. Transporten er klima- og miljøvenlig
6. Der er mulighed for at arbejde undervejs
7. Der er mulighed for at medbringe bagage og lign.
8. Der er god internet og mobildækning
9. Jeg får motion

**Hvis Spm.1=8,9 på alle transportformer skal spm.4 springes over [Alle]**

**Batteri**

**Spm.4: Hvilke af følgende transportbehov har du og hvor ofte?**

1. Til/fra arbejde eller uddannelse (og evt. indkøb, afhentning af børn mv. på vejen)

2. Fritids- og indkøbsture (ture udelukkende med dette formål, fx biograf, shopping, sport)
3. Besøge venner eller familie (evt. i andre landsdele)
4. Ture til læge, tandlæge, hospital o. lign.

**Skala:**

1. 4 dage om ugen eller mere
2. 2-3 dage om ugen
3. En dag om ugen
4. 1-3 dage om måneden
5. 1-2 dage i kvartalet
6. 1-3 dage om året
7. Sjældnere
8. Aldrig
9. Ved ikke

De næste spørgsmål drejer sig om kollektiv transport i Danmark. Med kollektiv transport mener vi bus, tog, metro, letbane osv. Busser kan både være lokale busser og langtursbusser, og tog kan være alle slags tog inkl. S-tog, lokalbaner osv.

**[Alle]**  
**Single**

**Spm.5A: Hvordan vil du betegne din brug af kollektiv transport i dag i forhold til for et år siden?**

1. Jeg bruger kollektiv transport meget mere i dag end jeg gjorde for et år siden
2. Jeg bruger kollektiv transport mere i dag end jeg gjorde for et år siden
3. Jeg bruger kollektiv transport lige så meget i dag som jeg gjorde for et år siden
4. Jeg bruger kollektiv transport mindre i dag end jeg har gjort for et år siden
5. Jeg bruger kollektiv transport meget mindre i dag end jeg gjorde for et år siden
6. Ved ikke

**[Spm.5A=1,2]**  
**Open**

**Spm.5B: Hvorfor bruger du kollektiv transport mere i dag end du har gjort tidligere? (Skriv alt hvad der falder dig ind)**

---



---



---

**[Spm.5A=4,5]**  
**Open**

**Spm.5C: Hvorfor bruger du kollektiv transport mindre i dag end du har gjort tidligere? (Skriv alt hvad der falder dig ind)**

---



---



---

**[Alle]**  
**Single**

**Spm.6: Hvornår har du senest benyttet kollektiv transport?**

1. Indenfor det seneste døgn
2. Indenfor de seneste 2-3 dage
3. Indenfor den seneste uge

4. Indenfor den seneste måned
5. Indenfor det seneste kvartal
6. Indenfor det seneste år
7. Længere siden
8. Ved ikke/husker ikke

**[Alle]**  
**Batteri**

**Spm.7: Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport**

...

1. I Danmark
2. I det område, hvor du bor?

**Skala:**

1. Meget utilfreds
2. Utilfreds
3. Hverken eller
4. Tilfreds
5. Meget tilfreds
6. Ved ikke / ikke relevant

**[Spm.1.1<8]**

**Single**

**Spm.8: Hvor tilfreds var du sidste gang, du rejste med kollektiv transport?**

1. Meget utilfreds
2. Utilfreds
3. Hverken eller
4. Tilfreds
5. Meget tilfreds
6. Ved ikke / ikke relevant

**[Alle]**

**Single**

**Spm.9: I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag?**

1. I meget høj grad
2. I høj grad
3. I nogen grad
4. I lav grad
5. Slet ikke
6. Ved ikke

**[Spm.9=4,5 og B6=3]**

**Open**

**Spm.10: Du har svaret, at kollektiv transport i lav grad eller slet ikke kan opfylde de behov du har for transport i dag. Hvordan påvirker det dine muligheder for at komme rundt? Og har du nogen alternativer? (Skriv gerne alt hvad der falder dig ind.)**

---



---



---

**[Alle]  
Batteri**

**Spm.11A: Hvis du tænker generelt på din opfattelse af den kollektive transport i Danmark. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn?**

1. Det er nemt at finde information om afgangstider
2. Det er nemt at købe kort/billet
3. Priser og takstsystemer er nemme at forstå
4. Den kollektive trafik har busruter / togstrækninger, der passer til mine behov
5. Antallet af bus- og togafgange er passende
6. Afgangstiderne passer til mine behov
7. Der er bus- og togdrift på de tider af døgnet hvor jeg har brug for det
8. Jeg kan stole på, at jeg kommer frem til tiden, når jeg rejser med kollektiv transport

**Skala:**

1. Helt uenig
2. Uenig
3. Hverken enig eller uenig
4. Enig
5. Helt enig
6. Ved ikke / ikke relevant

**[Alle]  
Batteri**

**Spm.11B: Hvis du tænker generelt på din opfattelse af den kollektive transport i Danmark. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn?**

1. Det er nemt at få en siddeplads
2. Jeg kan bruge tiden som jeg vil på mine rejser med kollektiv transport (arbejde, læse, slappe af osv.)
3. Rejsetiden med den kollektive transport er attraktiv sammenlignet med andre former for transport
4. Prisen for rejser med den kollektive transport er attraktiv sammenlignet med andre former for transport
5. Der bliver givet god information ved forsinkelser og driftsforstyrrelser
6. Det er problemfrit at skifte mellem kollektive transportmidler
7. Det er trygt at benytte kollektiv transport

**Skala:**

1. Helt uenig
2. Uenig
3. Hverken enig eller uenig
4. Enig
5. Helt enig
6. Ved ikke / ikke relevant

**[Spm.11B.5=1,2]**

**Open**

**Spm.12A:** Du har svaret, at du er uenig i, at der bliver givet god information ved forsinkelser og driftsforstyrrelser. Har det påvirket din brug af kollektiv transport og på hvilket måde påvirker det dig?

1. Det har ikke påvirket min brug af kollektiv transport
2. Det har påvirket min brug af kollektiv transport, fordi (uddyb venligst selv) \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

**[Spm.11B.7=1,2]**

**Open**

**Spm.12B:** Du har svaret, at du er uenig i, at det er trygt at benytte kollektiv transport. Kan du uddybe hvad det er, der gør, at du ikke mener, at det er trygt?

\_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_  
 \_\_\_\_\_

**[Spm.1.6=1,2,3,4,5]**

**Single**

**Spm.13:** Du har tidligere svaret, at du kører i bil som en del af din daglige transport. Hvilken type bil er der tale om?

1. Benzin
2. Diesel
3. Hybrid
4. El
5. Andet
6. Ved ikke

**[Alle]**

**Single**

**Spm.14:** Hvis du tænker på hvordan du normalt transporterer dig i dag, hvor miljø- og klimavenlig vil du så mene, at din transport er?

1. 0% miljø- og klimavenligt
2. 25% miljø- og klimavenligt
3. 50% miljø- og klimavenligt
4. 75% miljø- og klimavenligt
5. 100% miljø- og klimavenligt
6. Ved ikke

**[Alle]**

**Single**

**Spm.15:** Vil du gerne transportere dig mere miljø- og klimavenligt end du gør i dag?

1. Ja
2. Nej
3. Ved ikke



**[Spm.15=1]****Multipel**

**Spm.16:** Hvilke transportformer ville du gerne bruge mere af, så dine transportvaner blev mere miljø- og klimavenlige? (Gerne flere svar)

1. Mere klimavenlig bil
2. Mere kollektiv transport
3. Cykel
4. Gang
5. Andre transportformer (skriv selv)

**[Spm.16=2]****Open**

**Spm.17:** Hvad skulle der til for, at du i højere grad kunne (og ville) bruge kollektiv transport til din transport? (Skriv alt hvad der falder dig ind.)

---

---

---

---

---

**[Alle]****Single**

**Spm.18:** Hvor langt er der ca. til nærmeste tog-, S-tog-, letbane- eller metrostation fra din bopæl?

1. Under 100 m
2. 100-199 m
3. 200-499 m
4. 500-999 m
5. 1-2 km
6. Over 2 km
7. Ved ikke

**[Alle]****Single**

**Spm.19:** Hvor langt er der ca. til nærmeste busstoppested fra din bopæl?

1. Under 100 m
2. 100-199 m
3. 200-499 m
4. 500-999 m
5. 1-2 km
6. Over 2 km
7. Ved ikke

**[Spm.4.1=1,2 og spm.1.6=1,2 og spm.1.1-spm.1.5=3,4,5,6,7,8,9]**  
**Single**

**Spm.20:** Hvis du skulle tage kollektiv transport til/fra arbejde eller uddannelse i stedet for at bruge bilen, hvor mange skift mellem transportmidler ville du så have på din rejse med kollektiv transport?

1. 0
2. 1
3. 2
4. 3
5. 4 eller flere
6. Ved ikke

**[Spm.4.1=1,2 og spm.1.6=1,2 og spm.1.1-spm.1.5=3,4,5,6,7,8,9]**  
**Open**

**Spm.21:** Hvis du skulle tage kollektiv transport til/fra arbejde eller uddannelse i stedet for at bruge bilen, hvordan ville det så påvirke dit tidsforbrug? (Skriv venligst din rejsetid i minutter)

1. Ca. rejsetid i bil \_\_\_\_\_ minutter
2. Ca. rejsetid med kollektiv transport \_\_\_\_\_ minutter

**[Spm.4.1=1,2,3,4,5]**  
**Batteri**

**Spm.22:** Hvor god er kollektiv transport til at opfylde følgende forhold i relation til din transport til/fra arbejde eller uddannelse?

**Skala:** Meget dårlig, dårlig, hverken/eller, god, meget god, ved ikke

1. Transporten er fleksibel. Jeg kan fx lave stop undervejs eller lave ruten om,
2. Transporten er billig i forhold til andre transportformer
3. Transporten er hurtig i forhold til andre transportformer
4. Transporten er pålidelig (kører til tiden, kommer frem til tiden osv.)
5. Transporten er klima- og miljøvenlig
6. Der er mulighed for at arbejde undervejs
7. Der er mulighed for at medbringe bagage og lign.
8. Der er god internet og mobildækning
9. Jeg får motion

[Spm.4.1=1,2,3,4,5]

**Batteri**

**Spm.23: Hvor god er biltransport til at opfylde følgende forhold i relation til din transport til/fra arbejde eller uddannelse?**

**Skala:** Meget dårlig, dårlig, hverken/eller, god, meget god, ved ikke

1. Transporten er fleksibel. Jeg kan fx lave stop undervejs eller lave ruten om,
2. Transporten er billig i forhold til andre transportformer
3. Transporten er hurtig i forhold til andre transportformer
4. Transporten er pålidelig (kører til tiden, kommer frem til tiden osv.)
5. Transporten er klima- og miljøvenlig
6. Der er mulighed for at arbejde undervejs
7. Der er mulighed for at medbringe bagage og lign.
8. Der er god internet og mobildækning
9. Jeg får motion

**[Alle]**

**Single**

**Spm.24: Hvor stor betydning har det for dig, at danskernes forbrug (fx tøj, mad, transport mv.) generelt bliver mere klima- og miljøvenligt?**

1. Ingen betydning
2. Lille betydning
3. Middel betydning
4. Stor betydning
5. Afgørende betydning
6. Ved ikke

**[Alle]**

**Single**

**Spm.25: Hvor stor betydning har klima- og miljøspørgsmålet for dine valg, når du forbruger i din hverdag? (fx når du køber ind eller transporterer dig)**

1. Ingen betydning
2. Lille betydning
3. Middel betydning
4. Stor betydning
5. Afgørende betydning
6. Ved ikke

## 6. Om Passagerpulsen

Passagerpulsen er passagerernes uafhængige stemme i bus, tog og metro. Vi arbejder for forbedringer i den kollektive transport. Og vi informerer passagererne om deres rettigheder og hjælper dem til at træffe et godt valg.

Vi lytter til passagererne, laver undersøgelser og indsamler viden på tværs af transportformer, selskaber og geografi. Udgangspunktet er altid passagerernes samlede rejse, deres ønsker, behov og rettigheder.

Vi synliggør passagerernes oplevelser og behov, og vi skaber forbedringer ved at gå i dialog med selskaber, operatører og politikere.

Passagerpulsen startede 1. oktober 2014.

### Eksempler på tidligere undersøgelser

- Togselskabernes information ved forsinkelser (december 2018)
- 6. Nationale Passagertilfredshedsundersøgelse (tog) (december 2018)
- Information om togselskabernes rejsetidsgarantier (november 2018)
- Passagerpulsens kundeservicepris (oktober 2018)
- Passagerernes ønsker til kundeservice (oktober 2018)
- Unge og kollektiv transport (september 2018)
- Driftsforstyrrelser og årsager i Metroen (august 2018)
- Ansvar for og årsager til togforsinkelser (august 2018)
- Ældre passagerers ønsker og behov for faciliteter ved stationer og i tog/metro, juli 2018
- Ældre passagerers ønsker og behov for faciliteter ved busstoppesteder og i busser, juli 2018
- Passagerernes oplevelser med sporarbejder på rejsen (juni 2018)
- Udviklingen i togpassagerers tilfredshed i Danmark og UK (juni 2018)
- 5. Nationale Passagertilfredshedsundersøgelse (tog) (juni 2018)
- Passagerernes brug af og tilfredshed med rejsekortet (maj 2018)
- Passagerernes brug af andre billettyper end rejsekort (april 2018)
- Passagerernes oplevelse af sammenhæng i køreplaner (februar 2018)

Du kan se endnu flere af de undersøgelser, vi har lavet på vores hjemmeside [passagerpulsen.taenk.dk/undersogelser](https://passagerpulsen.taenk.dk/undersogelser)

### Redaktion

Ansvarshavende redaktør: Afdelingschef Laura Kirch Kirkegaard  
 Analyseansvarlig: Lars Wiinblad  
 Analysemedarbejder: Anders Albrechtsen  
 Politisk medarbejder: Rasmus Markussen  
 Kommunikationsrådgiver: Astrid Grunert Rantorp

Foto: Getty Images

Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk  
 Fiolstræde 17B  
 Postboks 2188  
 1017 København K  
 Tlf.: +45 77 41 77 41  
 Mail: [passagerpulsen@fbr.dk](mailto:passagerpulsen@fbr.dk)  
 Web: [passagerpulsen.taenk.dk](https://passagerpulsen.taenk.dk)



