



Danskerne og kollektiv transport 2021

Forbrugerrådet
Tænk
Passagerpuls

Indhold

Indhold	1	Kapitel 3: Ekstra skift, rejsetid og information på pendlerrejser	37
Forord	3	Summary	38
Anbefalinger	5	Pendlernes holdning til ekstra skift på rejsen i relation til kortere rejsetid	41
Kapitel 1: Danskernes holdning til kollektiv transport	16	Pendlernes holdning til den planlagte skiftetid på deres normale pendlerrejse	45
Summary	17	Pendlernes holdning til den faktiske skiftetid på deres normale pendlerrejse	47
Overblik: Udviklingen i danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2016-2021	20	Pendlernes holdning til det generelle informationsniveau ved forsinkelser og aflysninger i skiftesituationen	49
Overblik: Udviklingen i de 18-29 åriges tilfredshed med kollektiv transport 2016-2021	23	Kapitel 4: Faciliteter og knudepunkter	50
Overblik: Danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2021 - Pendlerrejser	27	Summary	51
Overblik: Danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2021 - Fritidsrejser	30	Passagerernes holdning til faciliteter på knudepunkter.	53
Overblik: Danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2021 - Rejser til familie/venner	32	Passagerernes tilfredshed med udvalgte faciliteter ved knudepunkter	54
Kapitel 2: Danskernes holdning til samkørsel som en del af et nyt pendlerprodukt	34	Passagerernes holdning til faciliteter på knudepunkter.	56
Summary	35	Kapitel 5: Adgangsveje – til nærmeste busstoppested	57
Danskernes holdning til samkørsel som en del af et nyt pendlerprodukt	36	Summary	58
		Adgangsveje - til nærmeste busstoppested	60
		Adgangsveje - til nærmeste togstation	61
		Dilemma: Cykelmedtagning i busser eller flere siddepladser?	63
		Dilemma: Cykelmedtagning i kollektiv transport eller flere dele-/lejecykler?	64

Kapitel 6: Busstoppesteder	65
Summary	66
Overblik: Passagerernes tilfredshed med udvalgte forhold	
ved busstoppesteder	67
Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder - Tryghed .	68
Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder	
- Information om næste afgang	70
Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder	
- Ventetiden inden næste bus afgår	71
Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder	
- Parkeringsforhold for cykler	74
 Kapitel 7: Udvalgte planlægningsdilemmaer	 76
Summary	77
Dilemma: Flere siddepladser i busser eller bedre mulighed for at	
holde afstand til medpassagerer?	80
Dilemma: Kort transporttid eller kort afstand til busstoppestedet? .	81
Dilemma: Fladedækning eller høj afgangsfrekvens?	82
Dilemma: Kort rejsetid eller korrespondancesikkerhed?	83
Dilemma: Siddekomfort eller bedre mulighed for at få en siddeplads?	85
Dilemma: Rengjort betalingstoilet eller gratis toilet uden	
garanti for rengøring?	86
Dilemma: Halvtimesdrift eller forskudte afgangstider med	
hhv. langsomme og hurtige tog?	87
Dilemma: Afstandsbaseerede takster eller enhedstakst?	88

Kapitel 8: Præferencer vedrørende forbedringer af	
kollektiv transport	90
Summary	91
Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport.	93
Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport	
- Alder	94
Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport	
- Bilrådighed	95
Effekten af forbedringer.	97
Hvilke forbedringer har størst effekt?	99
 Kapitel 9: Om undersøgelsen	 100
Om deltagerne.	101

Forord

Danmark og resten af verden står overfor store opgaver i disse år. Samtidig med at covid-19-pandemien stadig udfordrer vores samfund, så kræver klima- og miljøkrisen, at vores produktion, forbrug og levevis omstilles på alle områder.

Det gælder også på transportområdet. Transport står for næsten 30 % af den samlede CO₂-udledning i EU og i modsætning til andre områder, er udledningen ikke faldet i løbet af de seneste 30 år - tværtimod.

Alt andet lige, belaster vi klima, miljø og vores byer mindre, når vi transporter os sammen. En attraktiv kollektiv transport, som passagererne har lyst til at vælge til, har - i samspil med andre grønne transportformer - derfor en vigtig rolle i løsningen af disse udfordringer. Og for at den kollektive transport skal være attraktiv, skal man kunne stole på, at man kommer frem til tiden - i hverdagen og i fritiden. Uanset hvor i Danmark, man bor.

I juni 2021 vedtog et bredt flertal i Folketinget en infrastrukturplan, der investerer 165 milliarder på transportområder frem til 2035. Over 80 milliarder investeres i eksisterende og nye kollektive transportprojekter - jernbaner, busbaner, letbaner, Bus Rapid Transit-løsninger, togstationer, billetapps med

mere. Det er meget positivt for passagererne og den kollektive transport. Men investeringerne får først rigtig effekt, hvis vi allerede nu får passagerne tilbage i den kollektive transport i samme omfang som før COVID-19. DSB mistede i 2020 36% af sine passagerer i forhold til året før og de øvrige trafikselskaber noget tilsvarende. Prognoser taler om et permanent fald i passagertallet på 10 - 20 %. Der er brug for en væsentlig indsats for at vinde disse passagerer tilbage - og en endnu større indsats for at øge passagertallet. Projekterne i infrastrukturplanen er et godt udgangspunkt, men der er brug for yderligere tiltag, hvis vi skal kunne hjælpe klima, miljø og med trængselsproblemer.

Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk repræsenterer passagerens interesser på tværs af Danmark og transportformer. Med denne undersøgelse, der er den sjette af sin slags, sætter vi fokus på de muligheder og potentialer, der er i den kollektive transport. Vi har derfor igen fået Norstat Danmark til at stille et repræsentativt udsnit af danskerne en række væsentlige spørgsmål, der kan danne grundlag for vigtige fremtidige beslutninger om udviklingen af den kollektive transport - nationalt, regionalt og lokalt. Vi har som tidligere spurgt om tilfredsheden med den kollektive transport, oplevelsen af, i hvor høj grad den kan opfylde transportbehovet samt præferencer, når det gælder forbedringer.

Med denne undersøgelse er vi også gået nye veje. Mange af de beslutninger, der på kort sigt har allermest indflydelse på passagerernes oplevelse af den kollektive transport træffes på lokalt eller regionalt plan. Såsom hvor tit bussen kører, om der er et toilet på stationen eller hvordan rejsereglerne er. Vi ønsker at bidrage med væsentlig viden til de beslutninger, dilemmaer og prioriteringer, som trafikselskaber, myndigheder og politikere står for på lokalt og regionalt niveau. Derfor har vi inviteret regionerne og de regionale trafikselskaber til at foreslå relevante emner og dilemmaer, som er indgået i vores udarbejdelse af den endelige undersøgelse. Resultaterne stiller vi som sædvanlig til rådighed for beslutningstagerne.

I denne rapport præsenteres resultaterne i undersøgelsen på nationalt niveau, segmenteret på alder og enkelte andre parametre. For at sikre, at den indsamlede viden bedst muligt kan understøtte lokale og regionale beslutninger, udgiver vi efterfølgende fem regionale rapporter med resultaterne for hver region, sammenholdt med det nationale gennemsnit. På den måde får alle regioner og regionale trafikselskaber relevant viden om danskernes oplevelser og ønsker til udviklingen af transporten i regionen.

Med denne undersøgelse håber vi som repræsentant for alle passagerer i den kollektive transport at fortsætte med at bidrage til en kontinuerlig og

systematisk brugerinddragelse. Hvis vi skal forbedre den kollektive transport til gavn for både passagerer og klima, skal udviklingen ske i samarbejde mellem brugerne, trafikselskaber, operatører og myndigheder.

Vi håber, at undersøgelsens resultater kan være et værdifuldt input til det fortsatte arbejde, og vi ser frem til at drøfte resultaterne, så vi i fællesskab kan udvikle fremtidens kollektive transport bedst muligt til gavn for os alle – og for vores verden.

God læselyst!



Venlige hilsner

Anja Philip
Formand, Forbrugerrådet Tænk

Anbefalinger

Denne undersøgelse viser, at der fortsat er et stort potentiale for at øge brugen af den kollektive transport. 7 ud af 10 danskere vil bruge den kollektive transport mere, hvis der sker forbedringer. 3 ud af 10 vil bruge den en del eller meget mere. Blandt de unge er potentialet endnu større.

Det kræver dog en indsats fra politikere, myndigheder og selskaber at forløse potentialet.

De mange projekter og investeringer i den kollektive transport i infrastrukturaftalen er et godt grundlag at arbejde videre på. Men det er ikke nok i sig selv. Der skal løbende ske en udvikling af den kollektive transport, både når det gælder infrastrukturen, organiseringen og servicen. Et særligt fokus bør være på de unge, som i forvejen bruger den kollektive transport meget, og som samtidig repræsenterer fremtidens brugere.

Passagerpuls anbefaler på baggrund af denne undersøgelse:

Sørg for, at den kollektive transport kommer godt ud af corona

Regeringen og Folketinget har sikret, at de regionale trafikselskaber i både 2020 og 2021 er blevet kompenseret for tab og merudgifter i forbindelse med coronakrisen. Det er positivt og nødvendigt. Der er dog endnu ikke sikkerhed omkring 2022 på trods af, at der fortsat er væsentlig usikkerhed omkring passagertallene. Da kommuner og regioner allerede i løbet af efteråret 2021 skal lægge budgetter, bør der snarest muligt skabes sikkerhed omkring økonomien i den kollektive transport, således at man ikke i de kommende budgetprocesser er tvunget til at skære på busruter, frekvenser eller lave andre forringelser. Tvinges kommuner og regioner ud i at beslutte kortsigtede økonomiske nedskæringer, kan det kaste den kollektive transport ud i en ond spiral til skade for klima, miljø og trængsel.

Sæt ambitiøse mål om passagervækst i den kollektive transport

Denne undersøgelse peger på, at der er et stort potentiale for at øge antallet af passagerer i den kollektive transport. Dette potentiale bør udmøntes i fælles, ambitiøse og bindende mål om passagervækst, som trafikselskaber, togselskaber, operatører, myndigheder, infrastrukturforvaltere, ejendomsforvaltere m.fl. sammen skal nå.

Gør den kollektive transport mere konkurrencedygtig på prisen

'Lavere priser' er det, flest danskere peger på som en forbedring, der ville få dem til at bruge den kollektive transport mere. Det gælder særligt blandt de unge, hvor tre ud af fire siger, at lavere priser vil få dem til at bruge den kollektive transport mere. Det er derfor et oplagt fokusområde for både trafikvirksomheder og politikere.

Forbrugerrådet Tænk arbejder generelt for, at priserne på produkter og ydelser i højere grad afspejler de eksterne omkostninger, de har for samfundet i form af klima-, miljø-, sundheds- og trængselsbelastning. Over de seneste 20 år er prisen på den kollektive transport i gennemsnit steget mere end øvrige forbrugerpriser, mens prisen på at købe og køre i bil er faldet. Dette har bidraget til en endnu mere uhensigtsmæssig konkurrencesituation mellem kollektiv transport og bilisme. Der bør skrues på flere forskellige håndtag, hvis den kollektive transport skal være mere konkurrencedygtig.



**3 ud af 4 af de 18-29 årige
siger, at lavere priser vil få
dem til at bruge den kollektive
transport mere**

Reformér priser og takster i den kollektive transport ...

Det er særdeles positivt, at det med infrastrukturaftalen er besluttet at nedsætte et grønt takstudvalg, der skal se på, hvordan taksterne i den kollektive transport i højere grad kan understøtte overflytning af passagerer fra bil til kollektiv transport og andre bæredygtige transportformer. Det er i denne sammenhæng oplagt at fokusere særligt på at sænke priserne på de længere rejser, da det er her, konkurrencen fra bilen er størst. Et oplagt svar kunne være færre og større zoner, som det ses i f.eks. Oslo, Skåne og Stockholm. Denne undersøgelse viser, at et flertal af passagererne bakker op om en model med færre zoner. Færre og større zoner vil samtidig bidrage til et mere overskueligt og gennemskeligt takstsystem for passagererne. Færre zoner vil dog i udgangspunktet medføre prisstigninger på de helt korte rejser. Fra et klimamæssigt og trængselsmæssigt perspektiv er dette ikke nødvendigvis et problem, da det sandsynligvis primært vil medføre en overflytning af passagerer til cykel og gang. Det er dog vigtigt at være opmærksom på, at mange passagerer er afhængige af den kollektive transport, også selvom de primært rejser på korte rejser, og at prisstigninger kan have sociale konsekvenser. Der bør derfor være et fokus på svage grupper i samfundet, og prisstigningerne bør begrænses.

... ved at styrke rabatterne for unge

Særligt de unge vil reagere på prisnedsættelser. Det er derfor oplagt at lave særlige indsatser for at sænke prisen for unge. Det kan være en landsdækkende ungdomsrabat på rejsekortet, som det ses for pensionister. Det kan også være en sænkning af prisen på ungdomskort samt tiltag for at gøre ungdomskortet tilgængeligt for flere unge. F.eks. har unge på erhvervsuddannelser i lønnede praktikforløb ikke adgang til ungdomskort, hvilket kan øge incitamentet til at købe en bil. Endelig bør det overvejes at tilbagerulle de store prisstigninger, der blev indført på ungdomskortet i 2016 for unge, der har stor afstand fra deres bopæl til uddannelsesinstitution.



'Lavere priser' er det, flest danskere peger på som en forbedring, der ville få dem til at bruge den kollektive transport mere – det gælder særligt blandt de unge, hvor 3 ud af 4 siger, at lavere priser vil få dem til at bruge den kollektive transport mere.

... ved at gøre billetprodukterne mere fleksible

Det er positivt, at selskaberne har introduceret flere fleksible billetprodukter, herunder Pendler20, der henvender sig til passagerer, der arbejder hjemme to til tre dage om ugen. Der er dog fortsat brug for at udvikle billetprodukter, der er mere fleksible, når det gælder geografi. I dag er de fleste pendlerprodukter bundet til en specifik strækning og kan derfor ofte ikke anvendes til både arbejde og fritid, eller hvis man har skiftende arbejdssteder. Det er oplagt at udvikle produkter til et større område ligesom ungdomskortet, pensionistkortet eller de tidligere 'alle zoners kort'.



Prioriter fortsat rejsetid, frekvens og punktlighed

Undersøgelsen viser, at næsteften pris er rejsetid, frekvens og antallet af forsinkelser afgørende for at tiltrække flere passagerer. Det fremgår også af passagerernes behovspyramide. De mange investeringer i jernbaner, busbaner, letbaner og BRT-løsninger i infrastrukturplanen vil bidrage til forbedringer af disse forhold mange steder. Der er dog fortsat behov for yderligere tiltag.

... ved at tilrettelægge busruterne, så hastighed og frekvens prioriteres, uden at passagerer lades i stikken

Passagerernes svar på dilemmaerne i undersøgelsen viser, at et relativt klart flertal af passagererne foretrækker, at busruterne planlægges, så rejsetid og høj frekvens prioriteres på bekostning af flere stop og større geografisk dækning. På den baggrund bør en stor del af busserne planlægges efter disse behov. Samtidig er det dog centralt, at passagerer i mere tyndtbefolkede dele af Danmark fortsat har adgang til kollektiv transport. Et 'hovednet' bestående af hurtige buslinjer med høj frekvens bør derfor suppleres af god adgang til både regulære buslinjer og øvrige tilbud såsom flextrafik og samkørsel.

Et relativt klart flertal af passagererne foretrækker, at busruterne planlægges, så rejsetid og høj frekvens prioriteres på bekostning af flere stop og større geografisk dækning

... ved at tilrettelægge sporarbejder med hensyn til passagererne og kompensere for gener

På grund af de mange projekter på jernbanen vil passagererne fortsat i et årti fremover opleve jævnlige forstyrrelser, der vil føre til længere rejsetid, togbusser og forsinkelser. Der er tegn på, at det er blevet bedre de senere år, men der er fortsat brug for at prioritere arbejdet med at begrænse generne for passagererne. Desuden bør der indføres mere ensartede ordninger for compensation til passagerer, særligt pendlere, der rammes af langvarige sporarbejder. En løsning kan fx være en fælles pulje, der afsættes fra politisk side, således at det ikke er de enkelte togselskaber, der skal betale, når Banedanmark laver længerevarende sporspærring eller andre større forstyrrelser.

... ved at tænke den kollektive transport ind i byplanlægningen

Rejsetiden med kollektiv transport afhænger af, i hvor høj grad busser og tog er integreret i byen. I udviklingen af nye bydele bør adgangen til kollektiv transport altid være et helt centralt parameter, og stationsnærhedsprincippet bør fastholdes. Samtidig bør eksisterende byrum, hvor det er muligt, indrettes, så den kollektive transport sammen med cyklister kan komme hurtigere frem, f.eks. via dedikerede busbaner og prioritering i lyskryds.



Rejsetiden med kollektiv transport afhænger af, i hvor høj grad busser og tog er integreret i byen. I udviklingen af nye bydele bør adgangen til kollektiv transport altid være et helt centralt parameter, og stationsnærhedsprincippet bør fastholdes

Styrk stationer og knudepunkter

Undersøgelsen viser, at en del passagerer peger på, at udvikling af stationer og knudepunkter i form af mere tryghed, bedre parkeringsmuligheder og bedre tilgængelighed vil få dem til at bruge den kollektive transport mere. Dette bør derfor være et fokuspunkt for alle de relevante aktører. Det er i den forbindelse særdeles positivt, at der i infrastrukturaftalen afsættes 350 mio. kr. til mere trygge og attraktive stationer, 650 mio. kr. til mere tilgængelige stationer og yderligere midler til en række udvalgte stationsprojekter. Passagerpuls har i den forbindelse nogle ønsker og opmærksomhedspunkter:

... ved at skabe en mere klar og samlet ansvarsfordeling for udvikling og vedligehold af stationerne og de omkringliggende områder

Selv om investeringer er afgørende for at puste liv i stationerne og gøre dem mere trygge og tilgængelige, er der også brug for andre tiltag. Det gælder særligt en mere klar ansvarsfordeling for udvikling og vedligehold af stationerne. I dag er ansvaret fordelt ud over DSB, Banedanmark, kommuner, regioner og i nogle tilfælde endnu flere aktører. Ansvaret for stationerne bør forenkles og samles, således at perroner, stationsbygninger, forpladser, parkering og adgangsveje planlægges og drives i sammenhæng. Det er i den forbindelse oplagt at lade sig inspirere af, hvordan man i Sverige har etableret et stationsejende selskab, Jernhusen, der udvikler og driver en række af de større, svenske stationer, blandt andet med det formål at få flere og mere tilfredse passagerer.

... ved at prioritere flere toiletter – eventuelt mod en lille betaling

Undersøgelsen viser, at toiletter er den vigtigste facilitet på knudepunkter. Det bekræfter resultater i lignende undersøgelser. Alligevel er toiletterne på en række stationer og busterminaler lukket i de senere år. I den kommende indsats for at udvikle stationer bør (gen) åbning af toiletter derfor være en prioritet. Adgang til toiletterne kan eventuelt være mod en mindre betaling, hvis de til gengæld fremstår rengjort i de fleste tilfælde.



63 procent af passagererne peger på, at toiletfaciliteter vil gøre knudepunkter attraktive at benytte.

Det foretrækker et lille flertal af passagererne. Betalingen bør dog ikke være for høj. Samtidig bør det være muligt at betale med både dankort og kontanter, så toiletterne er tilgængelige for flest muligt.

... ved at skabe adgang til mad, drikke og personlig betjening

Adgang til mad og drikke er den tredje mest efterspurgte facilitet. Dette kan sikres ved automater, men bør, hvor der er grundlag for det, skabes via kiosker og lignende med personlig betjening, der samtidig bidrager til liv og tryghed på stationen. Dette kan ligeledes kombineres med mulighed for betjent billetsalg, som er vigtigt for visse passagergrupper såsom turister og ældre.

... ved at prioritere behagelige venteområder med siddepladser

Behagelige venteområder er en vigtig facilitet for næsten halvdelen af passagererne. Der bør derfor fokuseres på at skabe gode siddepladser, læ og ly, som er tilgængeligt for mange. Tendenserne med skrå bænke og andre initiativer inden for såkaldt 'dark design', der har til hensigt at gøre byrummet mindre tilgængeligt for hjemløse og 'skæve eksistenser', bør ikke anvendes.

... ved at styrke tilgængeligheden

Faciliteter, der styrker tilgængeligheden, såsom elevatorer, rulletrapper og ramper, er afgørende for en stor gruppe passagerers mulighed for overhovedet at kunne bruge bus og tog - herunder mennesker med handicap og en del ældre. Samtidig kan de lette rejsen for passagerer med cykel, barnevogn og tung bagage. Det er særdeles positivt, at der er afsat penge i infrastrukturplanen til at styrke tilgængeligheden. Der bør løbende evalueres, hvorvidt de afsatte midler er tilstrækkelige - og ellers bør der afsættes flere midler til at styrke tilgængeligheden.



En del passagerer peger på udvikling af stationer og knudepunkter i form af mere tryghed, bedre parkeringsmuligheder og bedre tilgængelighed vil få dem til at bruge den kollektive transport mere.

Styrk sammenhængen til andre transportformer

For mange danskere må bus- og togrejsen kombineres med en cykeltur, en biltur, samkørsel eller delebil, hvis man skal hele vejen frem. Den sammenhængende rejse på tværs af transportformer bør styrkes, så den kollektive transport bliver en attraktiv del af rejsen for flere.

... ved at styrke cykelparkering – også ved busstoppestederne

Undersøgelsen viser, at under halvdelen af danskerne er tilfredse med cykelparkering ved knudepunkter. Ved busstoppestedet er det kun hver tredje. Der bør fokuseres på at skabe bedre cykelparkering på både togstationer og busstoppesteder. Ved mindre busstoppesteder kan simple løsninger såsom en stang, cyklen kan låses fast til, være en løsning. Ved større knudepunkter bør aflåst cykelparkering være tilgængelig, og der bør være plads til forskellige typer cykler – herunder ladcykler og elcykler, der skal lades op.

... ved at styrke trygge cykeladgangsveje til busstoppesteder

Undersøgelsen viser, at kun lidt over halvdelen af danskerne er tilfredse med adgangsvejene til busstoppestedet – markant lavere end når det gælder adgangsveje til togstationen. Trygge cykelveje til busstoppestedet bør være et fokus, særligt i områder langs landeveje eller andre steder, hvor bilerne kører med høj fart.

... ved at gøre det lettere at tage cyklen med i bussen

Langt de fleste i undersøgelsen foretrækker at have cyklen med i bussen frem for at have bedre muligheder for at leje eller låne en cykel ved stationen eller stoppestedet. Flertallet foretrækker desuden bedre plads til cyklen på bekostning af siddepladser, om end mange også er bekymrede for pladsmangel. De igangværende forsøgsordninger med mulighed for cykelmedtagning i busser bør fortsættes og udvides, dog med hensyn til tilgængeligheden for blandt andet kørestolsbrugere og barnevogne og muligheden for at få en siddeplads.

... ved at styrke mulighederne for samkørsel

Et stort flertal af danskerne er positive overfor bedre muligheder for at kombinere samkørsel med kollektiv transport. Trafikselskaberne bør fortsætte arbejdet med at styrke disse muligheder, f.eks. ved at tilbyde gratis samkørsel eller tilskud til samkørsel for passagerer med pendlerkort, ungdomskort og lignende. Mulighederne for at bruge samkørsel bør også være et fokus, når der skal udvikles en MaaS-app, som der sættes penge af til i infrastrukturplanen.

... ved at synliggøre og styrke mulighederne for plustur og flextrafik for unge

I de senere år har flere trafikselskaber og kommuner lavet plustursordninger. Disse kan bidrage til at gøre den kollektive transport væsentligt mere attraktiv for blandt andet unge. Kendskabet er dog stadig lavt. Der bør gøres en ekstra indsats for at synliggøre mulighederne overfor særligt unge, eventuelt via særlige ordninger, hvor plustur er gratis eller billigere for unge med ungdomskort.

Kapitel 1

Danskernes holdning til **kollektiv transport**

Summary

Tilfredshed med kollektiv transport generelt er uændret, dog stigende for de unge brugere

Den generelle tilfredshed med kollektiv transport er fastholdt på samme niveau i 2021 som i 2020. Knap halvdelen var "tilfreds" eller "meget tilfreds", mens 1 ud af 8 var "utilfreds" eller "meget utilfreds".

De 18-29 åriges tilfredshed med kollektiv transport generelt har været stigende i perioden 2016-2021. Godt 6 ud af 10 var "tilfreds" eller "meget tilfreds" i 2021, mens kun godt 1 ud af 6 var "utilfreds" eller "meget utilfreds".



Tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor man bor, fastholdes

Tilfredsheden med den kollektive transport i det område, hvor man bor, har ligget på samme niveau i perioden 2019-2021. Knap halvdelen var i 2021 "tilfreds" eller "meget tilfreds", mens hver femte var "utilfreds" eller "meget utilfreds".

Blandt de 18-29 årige har tilfredsheden med kollektiv transport i det område, hvor man bor ligget ret konstant i perioden 2016-2021, og på et højere niveau sammenlignet med befolkningen som helhed. 6 ud af 10 var "tilfreds" eller "meget tilfreds" i 2021, men kun knap 1 ud af 5 var "utilfreds" eller "meget utilfreds".

Knap halvdelen var i 2021 "tilfreds" eller "meget tilfreds" med kollektiv transport i det område, hvor man bor.

Kollektiv transports generelle evne til at opfylde transportbehov er fortsat lav, undtagen hos de unge

Fra 2020 til 2021 er der sket et lille fald i danskernes oplevelse af den kollektive transports evne til at opfylde deres transportbehov. 3 ud af 10 mente, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde deres transportbehov. Omvendt mente cirka 4 ud af 10, at den ”i mindre grad” eller ”slet ikke” kunne opfylde transportbehovet.

De 18-29 åriges opfattelse af kollektiv transports evne til at opfylde deres transportbehov var stigende i perioden 2016-2021, og ligger på et markant højere niveau end for befolkningen som helhed. Godt halvdelen mente i 2021, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kunne opfylde deres transportbehov. Kun 1 ud af 6 svarede, at kollektiv transport ”i mindre grad” eller ”slet ikke” kunne opfylde deres transportbehov.

Kollektiv transports evne til at opfylde transportbehov – pendlerrejser

6 ud af 10 danskere mener ”slet ikke” eller ”i mindre grad”, at kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov, når de pendler.

Blandt de 18-29 årige er det dog kun knap 1 ud af 3, der mener, at kollektiv transport ”slet ikke” eller ”i mindre grad” kan opfylde deres pendlingsbehov. Godt 1 ud af 3 af de 18-29 årige mener, at kollektiv transport i ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde deres pendlingsbehov.

Der er også markante, geografiske forskelle. I region Hovedstaden er andelen, der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde deres pendlingsbehov, markant højere end i resten af landet.



I region Hovedstaden er andelen, der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde deres pendlingsbehov, markant højere end i resten af landet.

Kollektiv transports evne til at opfylde transportbehov – fritidsrejser

Mønstret er det samme som for pendlerrejser.

Andelen der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde transportbehov for fritidsrejser, er markant højere hos de 18-29 årige sammenlignet med de andre aldersgrupper.

På geografisk plan er mønstret det samme som for pendlerrejser, idet Region Hovedstaden skiller sig ud. Andelen, der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde transportbehov for fritidsrejser, er markant højere sammenlignet med de andre regioner.

Kollektiv transports evne til at opfylde transportbehov – rejser til familie/venner

Andelen, der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde transportbehov for rejser til familie/venner, er markant højere for de 18-29 årige sammenlignet med de andre aldersgrupper.

Andelen, der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde transportbehov for rejser til familie/venner, er markant højere for Region Hovedstaden sammenlignet med de andre regioner.

OVERBLIK

Udviklingen i danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2016-2021

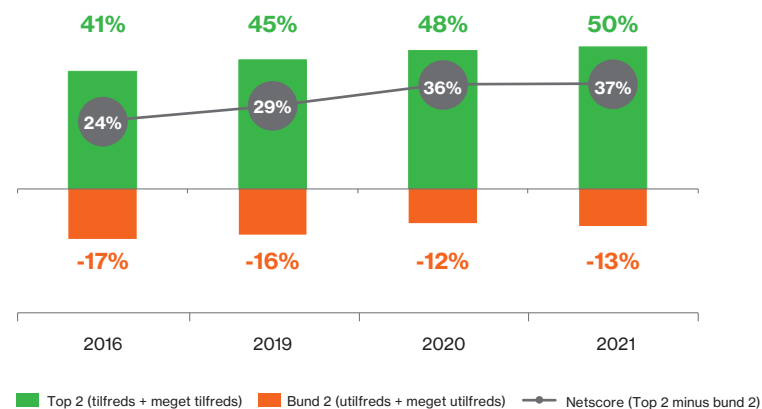
? **Spm.6.1:** Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport i Danmark?

Den generelle tilfredshed med kollektiv transport er fastholdt på samme niveau i 2021 som i 2020. Knap halvdelen var ”tilfreds” eller ”meget tilfreds”, mens 1 ud af 8 var ”utilfreds” eller ”meget utilfreds”.

	År			
	2016	2019	2020	2021
Meget utilfreds	5%	4%	3%	3%
Utilfreds	13%	12%	9%	10%
Hverken eller	26%	28%	24%	24%
Tilfreds	33%	37%	38%	40%
Meget tilfreds	8%	8%	10%	10%
Ved ikke / ikke relevant	16%	12%	16%	13%
Besvarelser	2479	2561	2689	2421

Tabel 1.1: Udvikling 2016-2021

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.1: Udvikling 2016-2021. Bund 2 og top 2.

OVERBLIK

Udviklingen i danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2016-2021

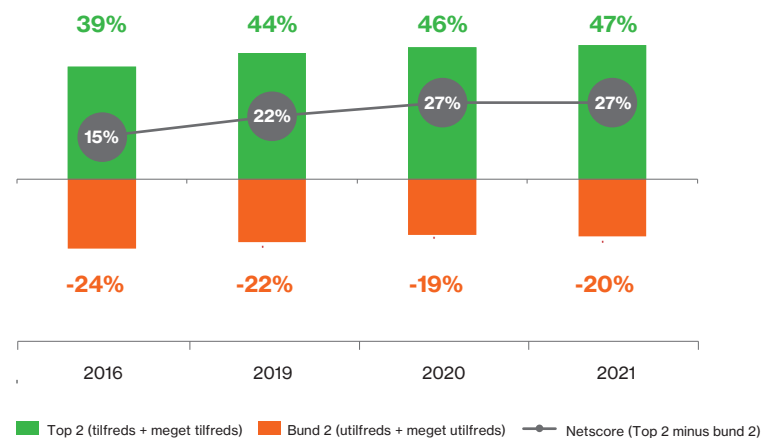
? **Spm.6.2:** Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport i det område, hvor du bor?

Tilfredsheden med den kollektive transport i det område, hvor man bor, har ligget på samme niveau i perioden 2019-2021. Knap halvdelen var i 2021 ”tilfreds” eller ”meget tilfreds”, mens hver femte var ”utilfreds” eller ”meget utilfreds”.

	År			
	2016	2019	2020	2021
Meget utilfreds	9%	8%	6%	7%
Utilfreds	15%	14%	14%	13%
Hverken eller	21%	22%	21%	21%
Tilfreds	30%	32%	33%	35%
Meget tilfreds	9%	12%	13%	12%
Ved ikke / ikke relevant	16%	12%	14%	12%
Besvarelser	2479	2561	2689	2421

Tabel 1.2: Udvikling 2016-2021.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.2: Udvikling 2016-2021. Bund 2 og top 2.

OVERBLIK

Udviklingen i danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2016-2021

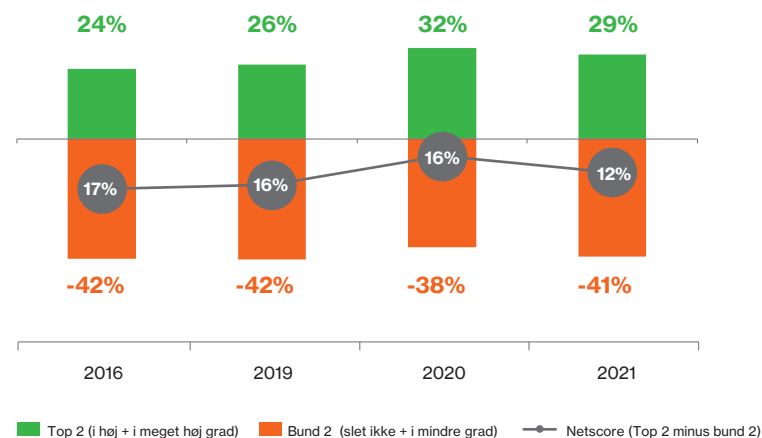
? **Spm.7:** I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag?

Fra 2020 til 2021 er der sket et lille fald i danskernes oplevelse af den kollektive transports evne til at opfylde deres transportbehov. 3 ud af 10 mente, at kollektiv transport "i høj" eller "i meget høj" grad kan opfylde deres transportbehov. Omvendt mente cirka 4 ud af 10, at den "i mindre grad" eller "slet ikke" kunne opfylde transportbehovet.

	År			
	2016	2019	2020	2021
Slet ikke	20%	21%	20%	21%
I mindre grad	22%	21%	18%	20%
I nogen grad	27%	28%	21%	23%
I høj grad	20%	20%	24%	21%
I meget høj grad	5%	6%	8%	9%
Ved ikke	7%	5%	9%	6%
Besvarelser	2479	2561	2689	2421

Tabel 1.3: Udvikling 2016-2021.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.3: Udvikling 2016-2021. Bund 2 og top 2.

OVERBLIK

Udviklingen i de 18-29 åriges tilfredshed med kollektiv transport 2016-2021

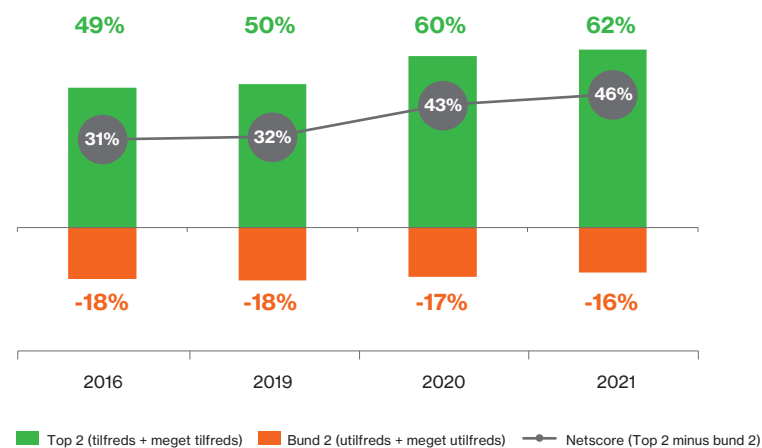
? Spm.6.1: Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport i Danmark?

De 18-29 åriges tilfredshed med kollektiv transport generelt har været stigende i perioden 2016-2021. Godt 6 ud af 10 var "tilfreds" eller "meget tilfreds" i 2021, mens kun godt 1 ud af 6 var "utilfreds" eller "meget utilfreds".

	År			
	2016	2019	2020	2021
Meget utilfreds	2%	3%	3%	3%
Utilfreds	16%	15%	14%	13%
Hverken eller	28%	29%	19%	21%
Tilfreds	43%	44%	50%	50%
Meget tilfreds	6%	6%	10%	12%
Ved ikke / ikke relevant	5%	2%	4%	1%
Besvarelser	371	273	636	492

Tabel 1.4: Udvikling 2016-2021

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.4: Udvikling 2016-2021. Bund 2 og top 2.



De 18-29 åriges tilfredshed med kollektiv transport generelt har været stigende i perioden 2016-2021.

Godt 6 ud af 10 var "tilfreds" eller "meget tilfreds" i 2021, mens kun godt 1 ud af 6 var "utilfreds" eller "meget utilfreds".



6 ud af 10 af de 18-29 årige er 'tilfreds' eller 'meget tilfreds' med kollektiv transport i Danmark.

OVERBLIK

Udviklingen i de 18-29 åriges tilfredshed med kollektiv transport 2016-2021

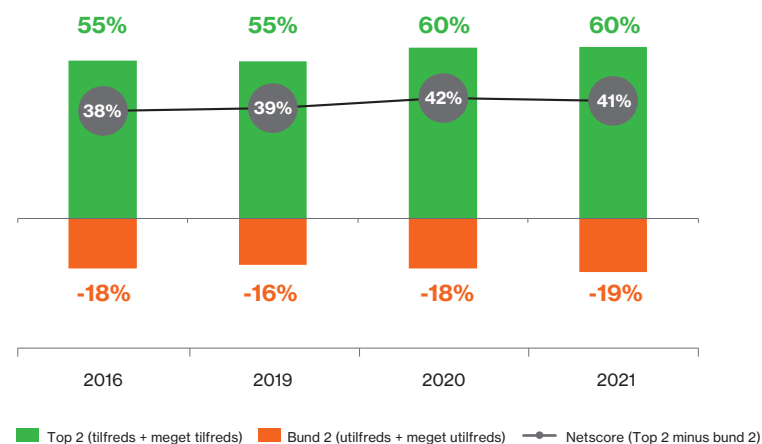
? **Spm.6.2:** Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport i det område, hvor du bor?

Blandt de 18-29 årige har tilfredsheden med kollektiv transport i det område, hvor man bor, ligget ret konstant i perioden 2016-2021, og på et højere niveau sammenlignet med befolkningen som helhed. 6 ud af 10 var "tilfreds" eller "meget tilfreds" i 2021, men kun knap 1 ud af 5 var "utilfreds" eller "meget utilfreds".

	År			
	2016	2019	2020	2021
Meget utilfreds	5%	5%	4%	5%
Utilfreds	13%	12%	13%	14%
Hverken eller	22%	25%	17%	19%
Tilfreds	45%	42%	44%	45%
Meget tilfreds	10%	13%	16%	15%
Ved ikke / ikke relevant	6%	5%	6%	3%
Besvarelser	371	273	636	492

Tabel 1.5: Udvikling 2016-2021.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.5: Udvikling 2016-2021. Bund 2 og top 2.

OVERBLIK

Udviklingen i de 18-29 åriges tilfredshed med kollektiv transport 2016-2021

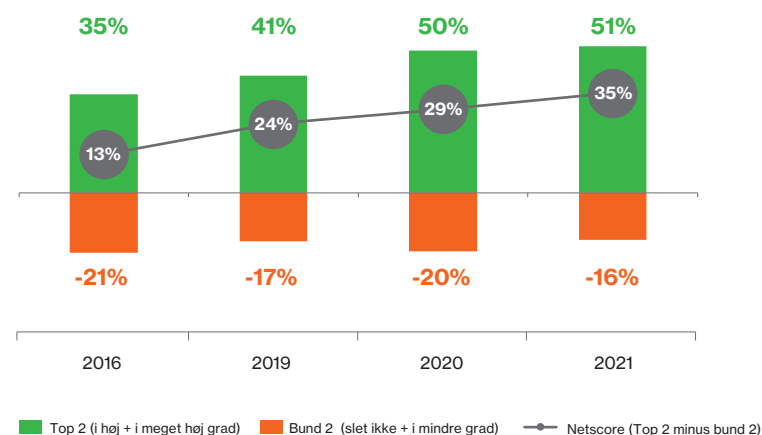
? **Spm.7:** I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag?

De 18-29 åriges opfattelse af kollektiv transports evne til at opfylde deres transportbehov var stigende i perioden 2016-2021 og ligger på et markant højere niveau end for befolkningen som helhed. Godt hver anden mente i 2021, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kunne opfylde deres transport behov. Kun 1 ud af 6 svarede, at kollektiv transport ”i mindre grad” eller ”slet ikke” kunne opfylde deres transportbehov.

	År			
	2016	2019	2020	2021
Slet ikke	6%	4%	7%	7%
I mindre grad	15%	13%	13%	10%
I nogen grad	38%	39%	25%	29%
I høj grad	30%	32%	37%	39%
I meget høj grad	4%	9%	13%	12%
Ved ikke	7%	3%	5%	3%
Besvarelser	371	273	636	492

Tabel 1.6: Udvikling 2016-2021.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.6: Udvikling 2016-2021. Bund 2 og top 2.

OVERBLIK

Danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2021 - Pendlerrejser

? Spm.7A: I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag, når det gælder pendling til/fra arbejde eller uddannelse?

5 ud af 10 danskere mener "slet ikke" eller "i mindre grad", at kollektiv transport kan opfylde deres pendlingsbehov. Blandt de 18-29 årige er det dog kun knap 1 ud af 3, der mener, at kollektiv transport "slet ikke" eller "i mindre grad" kan opfylde deres pendlingsbehov. Godt 1 ud af 3 af de 18-29 årige mener, at kollektiv transport i "i høj" eller "i meget høj" grad kan opfylde deres pendlingsbehov.

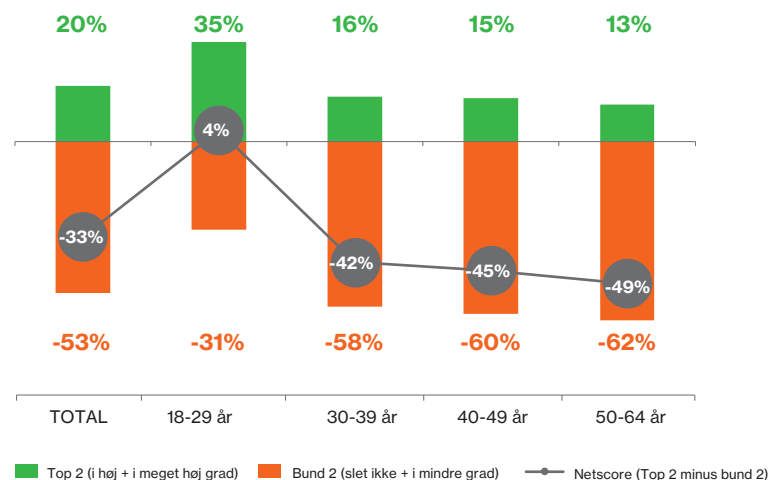
	Alder				
	Total	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år
Slet ikke	34%	14%	38%	39%	43%
I mindre grad	19%	16%	19%	21%	19%
I nogen grad	16%	25%	17%	14%	10%
I høj grad	13%	23%	12%	8%	10%
I meget høj grad	6%	12%	3%	7%	3%
Ved ikke	11%	10%	9%	10%	15%
Besvarelser	1821	492	289	370	670

Tabel 1.7: Juli 2021, alder, Filter: 18-64 år.

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.7: Juli 2021, alder, Filter: 18-64 år. Bund 2 og top 2.



5 ud af 10 danskere mener "slet ikke" eller "i mindre grad", at kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov, når de pendler.

5 ud af 10 danskere mener "slet ikke" eller "i mindre grad", at kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov, når de pendler.

Blandt de 18-29 årige er det dog kun knap 1 ud af 3, der mener, at kollektiv transport "slet ikke" eller "i mindre grad" kan opfylde deres pendlingsbehov.

OVERBLIK

Danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2021 - Pendlerrejser

? **Spm.7A:** I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag, når det gælder pendling til/fra arbejde eller uddannelse?

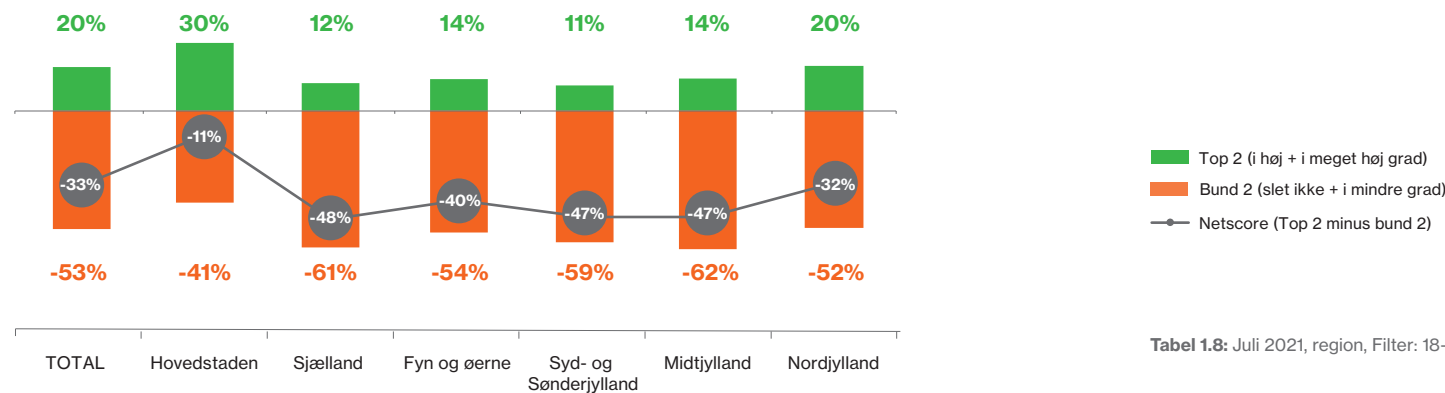
Der er markante, geografiske forskelle. I Region Hovedstaden er andelen, der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde deres pendlingsbehov markant højere end i resten af landet.

	Total	Regioner					
		Hovedstaden	Sjælland	Fyn og øerne	Syd- og Sønderjylland	Midtjylland	Nordjylland
Slet ikke	34%	20%	41%	33%	39%	45%	37%
I mindre grad	19%	21%	20%	21%	19%	16%	15%
I nogen grad	16%	20%	16%	17%	17%	14%	12%
I høj grad	13%	21%	9%	9%	7%	9%	15%
I meget høj grad	6%	9%	3%	5%	4%	5%	5%
Ved ikke	11%	9%	11%	15%	13%	11%	16%
Besvarelser	1821	387	292	238	223	371	310

Tabel 1.8: Juli 2021, region, Filter: 18-64 år.

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift. Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Tabel 1.8: Juli 2021, region, Filter: 18-64 år.

OVERBLIK

Danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2021 - Fritidsrejser

? **Spm.7B:** I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag, når det gælder rejser til/fra fritidsaktiviteter (sport, kultur etc.)?

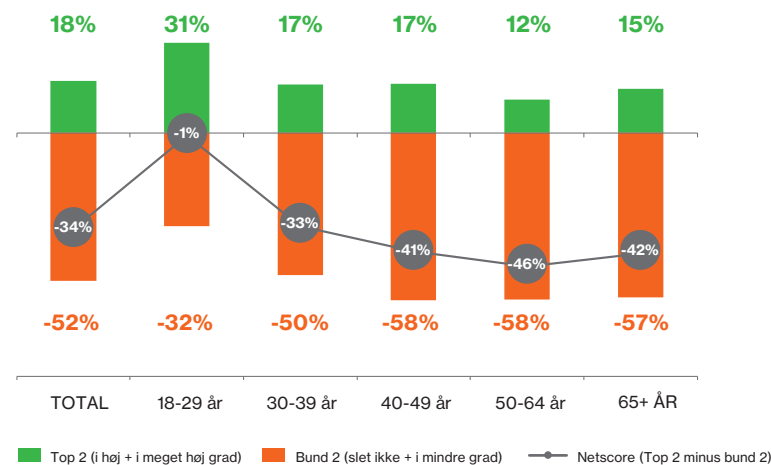
Mønstret er det samme som for pendlerrejser. Andelen, der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde transportbehov for fritidsrejser, er markant højere blandt unge sammenlignet med de andre aldersgrupper.

	Total	Alder				
		18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Slet ikke	32%	15%	29%	36%	38%	40%
I mindre grad	19%	18%	20%	22%	20%	18%
I nogen grad	19%	24%	22%	15%	19%	15%
I høj grad	13%	24%	13%	12%	8%	11%
I meget høj grad	5%	7%	4%	5%	3%	4%
Ved ikke	12%	13%	12%	10%	11%	13%
Besvarelser	2421	492	289	370	670	600

Tabel 1.9: Juli 2021, alder, Filter: Alle.

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.
Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.9: Juli 2021, alder, Filter: Alle. Bund 2 og top 2.

OVERBLIK

Danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2021 - Fritidsrejser

Spm.7B: I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag, når det gælder rejser til/fra fritidsaktiviteter (sport, kultur etc.)?

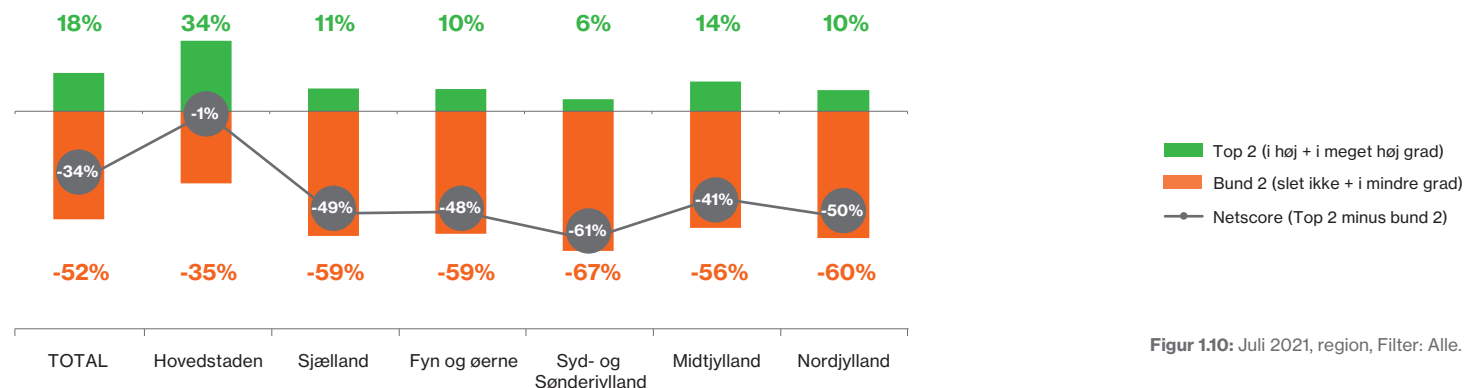
Mønstret er det samme som for pendlerrejser, idet Region Hovedstaden skiller sig ud. Andelen, der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde transportbehov for fritidsrejser, er markant højere sammenlignet med de andre regioner.

	Total	Regioner					
		Hovedstaden	Sjælland	Fyn og øerne	Syd- og Sønderjylland	Midtjylland	Nordjylland
Slet ikke	32%	18%	37%	36%	41%	40%	39%
I mindre grad	19%	17%	23%	22%	26%	16%	22%
I nogen grad	19%	23%	17%	17%	15%	18%	16%
I høj grad	13%	25%	8%	7%	4%	11%	8%
I meget høj grad	5%	9%	2%	3%	1%	4%	2%
Ved ikke	12%	9%	12%	14%	13%	13%	13%
Besvarelser	2421	504	403	303	302	503	406

Tabel 1.10: Juli 2021, region, Filter: Alle.

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift. Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.10: Juli 2021, region, Filter: Alle. Bund 2 og top 2.

OVERBLIK

Danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2021 – Rejser til familie/venner

? **Spm.7C:** I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag, når du skal besøge familie og venner?

Andelen, der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde transportbehov for rejser til familie/venner, er markant højere for de 18-29 årige sammenlignet med de andre aldersgrupper.

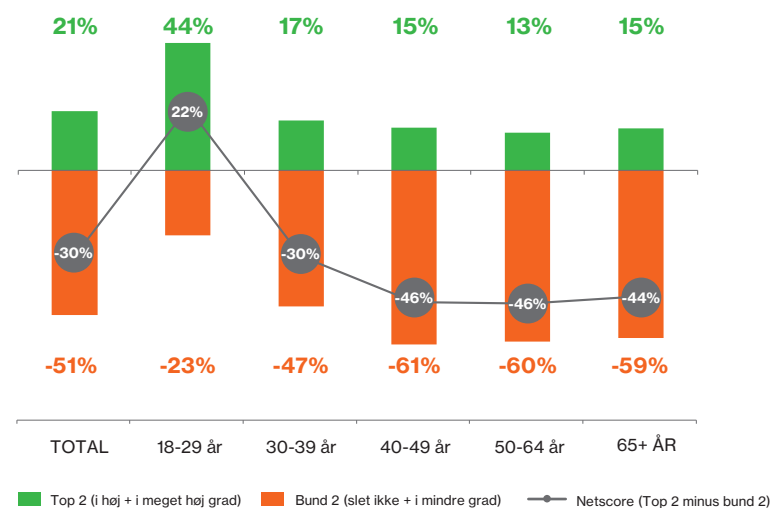
	Total	Alder				
		18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Slet ikke	28%	9%	25%	31%	35%	35%
I mindre grad	23%	14%	22%	30%	25%	24%
I nogen grad	24%	30%	29%	20%	21%	20%
I høj grad	15%	31%	13%	10%	11%	10%
I meget høj grad	6%	13%	5%	4%	3%	4%
Ved ikke	5%	3%	7%	5%	6%	7%
Besvarelser	2421	492	289	370	670	600

Tabel 1.11: Juli 2021, alder, Filter: Alle.

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.11: Juli 2021, alder, Filter: Alle. Bund 2 og top 2.

OVERBLIK

Danskernes tilfredshed med kollektiv transport 2021 – Rejser til familie/venner

Sp.7C: I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag, når du skal besøge familie og venner?

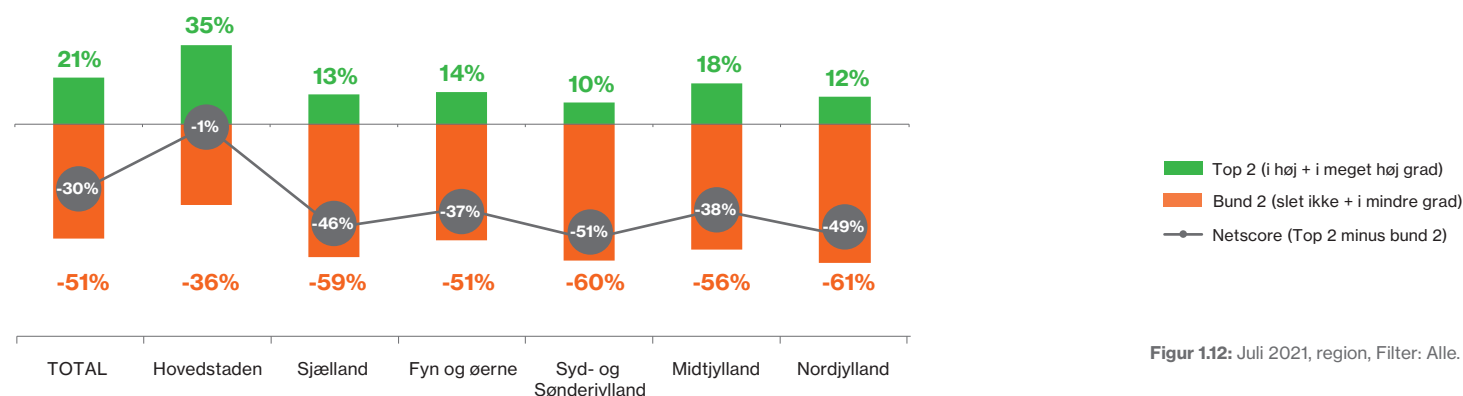
Andelen, der mener, at kollektiv transport ”i høj” eller ”i meget høj” grad kan opfylde transportbehov for rejser til familie/venner, er markant højere for Region Hovedstaden sammenlignet med de andre regioner.

	Total	Regioner					
		Hovedstaden	Sjælland	Fyn og øerne	Syd- og Sønderjylland	Midtjylland	Nordjylland
Slet ikke	28%	14%	33%	27%	34%	35%	38%
I mindre grad	23%	21%	26%	24%	27%	21%	23%
I nogen grad	24%	26%	23%	28%	21%	21%	21%
I høj grad	15%	26%	9%	12%	6%	12%	8%
I meget høj grad	6%	9%	4%	2%	4%	5%	4%
Ved ikke	5%	3%	6%	6%	9%	6%	6%
Besvarelser	2421	504	403	303	302	503	406

Tabel 1.12: Juli 2021, region, Filter: Alle.

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift. Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 1.12: Juli 2021, region, Filter: Alle. Bund 2 og top 2.

Kapitel 2

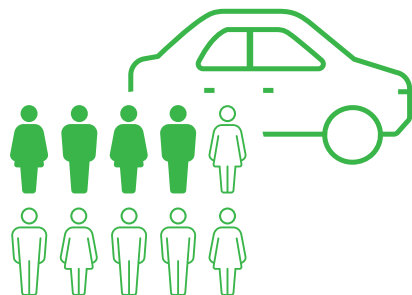
Danskernes holdning til samkørsel som en del af **et nyt pendlerprodukt**

Summary

De unge er mest positive overfor samkørsel som del af et nyt pendlerprodukt

Godt 4 ud af 10 synes ”godt” eller ”meget godt” om ideen om samkørsel som en del af et nyt pendlerprodukt.

Blandt de 18-29 årige synes knap 6 ud af 10 ”godt” eller ”meget godt” om ideen.



Danskernes holdning til samkørsel som en del af et nyt pendlerprodukt

Spm.8: I branchen er man ved at undersøge mulighederne for at tilbyde gratis samkørsel eller give tilskud til samkørsel fra bopæl til nærmeste busstoppested eller togstation til de passagerer, der har langt til kollektiv transport og har et periodekort til kollektiv transport. Hvad synes du om denne idé?

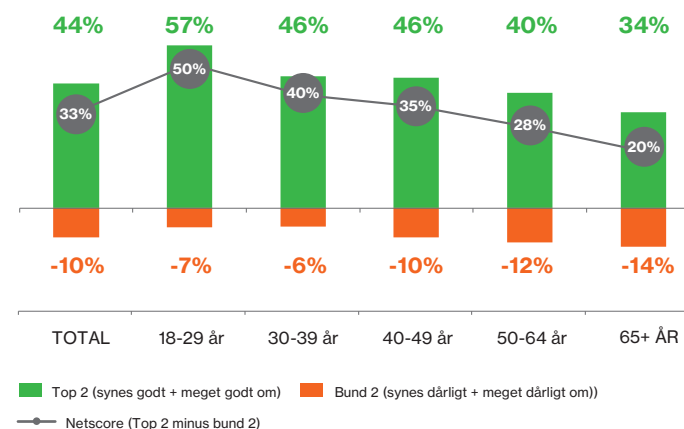
Godt 4 ud af 10 synes ”godt” eller ”meget godt” om ideen om samkørsel som en del af et nyt pendlerprodukt. Blandt de 18-29 årige synes knap 6 ud af 10 ”godt” eller ”meget godt” om ideen.

	Total	Alder				
		18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Synes meget dårligt om	5%	2%	5%	5%	7%	6%
Synes dårligt om	5%	5%	2%	5%	5%	8%
Synes hverken godt eller dårligt om	26%	34%	32%	31%	33%	33%
Synes godt om	33%	43%	35%	34%	30%	26%
Synes meget godt om	10%	14%	11%	11%	10%	7%
Ved ikke	15%	10%	14%	12%	17%	20%
Besvarelser	2421	492	289	370	670	600

Tabel 2.1: Juli 2021, alder, Filter: Alle.

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift. Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 2.1: Juli 2021, alder, Filter: Alle. Bund 2 og top 2.

Kapitel 3

Ekstra skift, rejsetid og information på pendlerrejser

Summary

Skift er OK for 2 ud af 3, hvis det sparer tid

64% af pendlerne er villige til at foretage et ekstra skift på deres normale rejse, hvis de kan spare 2 eller flere minutter.

For 37%, svarende til mere end halvdelen af de, der er villige til at foretage et ekstra skift, gælder dog, at der skal spares mindst 8 minutter, før man er villig til at foretage et ekstra skift.

Knap 3 ud af 10 er ikke villig til at foretage et ekstra skift selvom der kan spares op til 10 minutter i rejsetid.

Villigheden til at foretage et ekstra skift på en pendlerrejse er markant større blandt de pendlere, der i forvejen foretager mindst ét skift på deres normale pendlerrejse. For denne målgruppe er andelen 3 ud af 4 mod kun godt 5 ud 10 blandt de pendlere, der ikke har et skift på deres normale pendlerrejse.

Der er en vis sammenhæng mellem rejselængden på den normale pendlerrejse og villigheden til at foretage et ekstra skift på rejsen. Jo længere rejsetid, jo større er villigheden til at foretage et ekstra skift for at få kortere samlet rejsetid.

64%

**64 procent af pendlerne
er villige til at foretage et ekstra
skift på deres normale rejse,
hvis de kan spare
2 eller flere minutter.**

Pendlernes holdning til den planlagte skiftetid på deres normale pendlerrejse

Godt halvdelen af pendlernes er "tilfreds" eller "meget tilfreds" med den planlagte skiftetid.

Jo flere skift, der foretages på den normale pendlerrejse, og jo længere rejsetiden er, desto lavere er tilfredsheden med den planlagte skiftetid.



Pendlernes holdning til den faktiske skiftetid på deres normale pendlerrejse

Tilfredsheden med den faktiske skiftetid er markant lavere end tilfredsheden med den planlagte skiftetid. Kun godt 4 ud af 10 er "tilfreds" eller "meget tilfreds".

Jo flere skift, jo længere rejsetid, og jo længere rejselængde, desto lavere er tilfredsheden med den faktiske skiftetid.

**Kun godt 4 ud af 10 er
"tilfreds" eller "meget tilfreds"
med den faktiske skiftetid.
Det er markant lavere end
tilfredsheden med
den planlagte skiftetid.**

Pendlernes holdning til det generelle informationsniveau ved forsinkelser og aflysninger i skiftesituationen

Knap halvdelen er ”tilfreds” eller ”meget tilfreds” med det generelle informationsniveau ved forsinkelser og aflysninger i skiftesituationen.

Jo længere rejsetiden er, desto lavere er tilfredshed med det generelle informationsniveau ved forsinkelser og aflysninger i skiftesituationen.

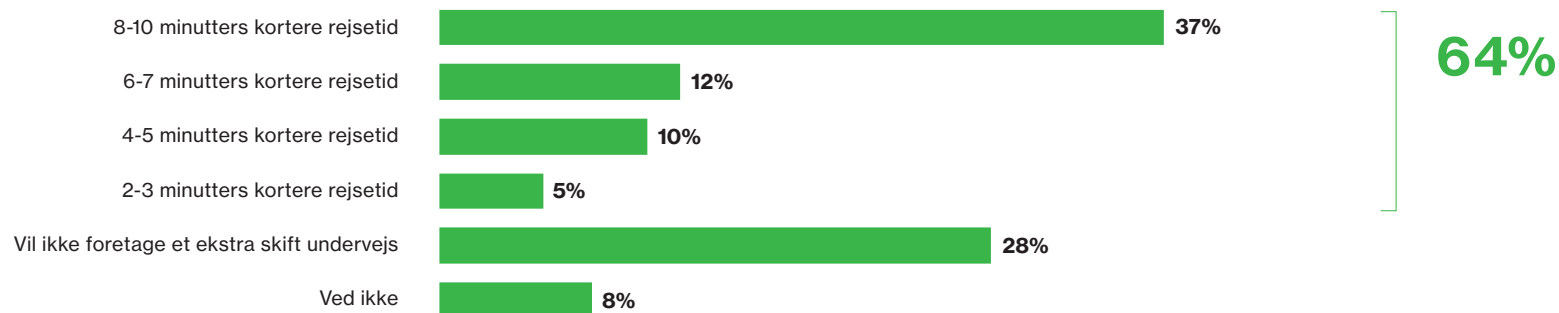
Pendlernes holdning til ekstra skift på rejsen i relation til kortere rejsetid

Sp.11: På nogle rejser med kollektiv transport kan den samlede rejsetid reduceres ved at foretage et ekstra skift undervejs. Vil du være villig til at foretage et ekstra skift på din normale rejse til/fra arbejde eller uddannelse, hvis det reducerer den samlede rejsetid? Hvis ja, angiv hvor mange minutter, du minimum skal spare for at være villig til at foretage et ekstra skift.

64 % af pendlernes er villige til at foretage et ekstra skift på deres normale rejse, hvis de kan spare 2 eller flere minutter.

For 37 % (mere end halvdelen af dem, der er villige til at foretage et ekstra skift) gælder dog, at der skal spares mindst 8 minutter, før de er villige til at foretage et ekstra skift.

Knap 3 ud af 10 er ikke villige til at foretage et ekstra skift, selvom der kan spares op til 10 minutter i rejsetid.



Figur 3.1: Juli 2021

Base = 286 besvarelser

Filter: Benytter kollektiv transport til/fra arbejde/uddannelse.

Pendlernes holdning til ekstra skift på rejsen i relation til kortere rejsetid

- ❓ **Spm.11:** På nogle rejser med kollektiv transport kan den samlede rejsetid reduceres ved at foretage et ekstra skift undervejs. Vil du være villig til at foretage et ekstra skift på din normale rejse til/fra arbejde eller uddannelse, hvis det reducerer den samlede rejsetid? Hvis ja, angiv hvor mange minutter, du minimum skal spare for at være villig til at foretage et ekstra skift.

Villigheden til at foretage et ekstra skift på en pendlerrejse er markant større blandt de pendlere, der i forvejen foretager mindst ét skift på deres normale pendlerrejse. For denne målgruppe er andelen 3 ud af 4 mod kun godt 5 ud 10 blandt de pendlere, der ikke har et skift på deres normale pendlerrejse.

		Antal skift på nuværende rejse	
		Ingen skift	Mindst 1 skift
Vil gerne foretage et ekstra skift undervejs, hvis det giver ...	Total		
Vil gerne foretage ekstra skifte, hvis der kan spares	64%	52%	74%
8-10 minutter	37%	29%	42%
6-7 minutter	12%	10%	14%
4-5 minutter	10%	9%	12%
2-3 minutter	5%	4%	6%
Vil ikke foretage et ekstra skift undervejs	28%	38%	20%
Ved ikke	8%	10%	6%
Besvarelser	286	127	159

Tabel 3.1: Juli 2021

Base = 286 besvarelser

Krydset med skift/ikke skift på nuværende pendlerrejse

Filter: Benytter kollektiv transport til/fra arbejde/uddannelse.

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Pendlernes holdning til ekstra skift på rejsen i relation til kortere rejsetid

- ❓ **Spm.11:** På nogle rejser med kollektiv transport kan den samlede rejsetid reduceres ved at foretage et ekstra skift undervejs. Vil du være villig til at foretage et ekstra skift på din normale rejse til/fra arbejde eller uddannelse, hvis det reducerer den samlede rejsetid? Hvis ja, angiv hvor mange minutter, du minimum skal spare for at være villig til at foretage et ekstra skift.

Der er en vis sammenhæng mellem rejselængden på den normale pendlerrejse og villigheden til at foretage et ekstra skift på rejsen. Jo længere rejsetid, jo større er villigheden til at foretage et ekstra skift for at få kortere samlet rejsetid.

Vil gerne foretage et ekstra skift undervejs, hvis det giver ...	Total	Rejsetid til arbejde/uddannelse på nuværende rejse			
		0-20 minutter	21-40 minutter	41-60 minutter	Over 1 time
Vil gerne foretage ekstra skifte, hvis der kan spares	64%	54%	74%	67%	56%
8-10 minutter	37%	22%	37%	39%	49%
6-7 minutter	12%	13%	20%	10%	0%
4-5 minutter	10%	12%	13%	12%	2%
2-3 minutter	5%	7%	4%	6%	4%
Vil ikke foretage et ekstra skift undervejs	28%	35%	18%	26%	40%
Ved ikke	8%	10%	8%	7%	4%
Besvarelser	286	64	100	70	51

Tabel 3.2: Juli 2021

Base = 286 besvarelser

Krydset med rejsetid til arbejde/uddannelse på nuværende pendlerrejse

Filter: Benytter kollektiv transport til/fra arbejde/uddannelse.

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.



64%

64% af pendlerne er villige til at foretage et ekstra skift på deres normale rejse, hvis de kan spare 2 eller flere minutter.

64% af pendlerne er villige til at foretage et ekstra skift på deres normale rejse, hvis de kan spare 2 eller flere minutter.

Pendlernes holdning til den planlagte skiftetid på deres normale pendlerrejse

? **Spm.12.1:** Hvor tilfreds er du generelt med den planlagte skiftetid på din normale rejse?

Godt halvdelen af pendlernes er tilfredse med den planlagte skiftetid på deres rejse. Men jo flere skift, der foretages på den normale pendlerrejse, og jo længere rejsetiden er, jo lavere er tilfredsheden med den planlagte skiftetid.

	Antal skift			Rejsetid			
	Total	1 skift	2 eller flere skift	0-20 minutter	21-40 minutter	41-60 minutter	Over 1 time
Meget utilfreds	1%	1%	3%	3%	0%	2%	2%
Utilfreds	8%	8%	8%	0%	7%	9%	14%
Hverken eller	30%	29%	31%	37%	27%	35%	26%
Tilfreds	45%	48%	38%	50%	52%	40%	39%
Meget tilfreds	12%	13%	9%	8%	14%	8%	15%
Ved ikke / ikke relevant	4%	1%	10%	2%	1%	7%	5%
Besvarelser	159	107	52	16	54	49	40

Tabel 3.3: Juli 2021

Base = 159 besvarelser

Krydset med skift/ikke skift og rejsetid til arbejde/uddannelse

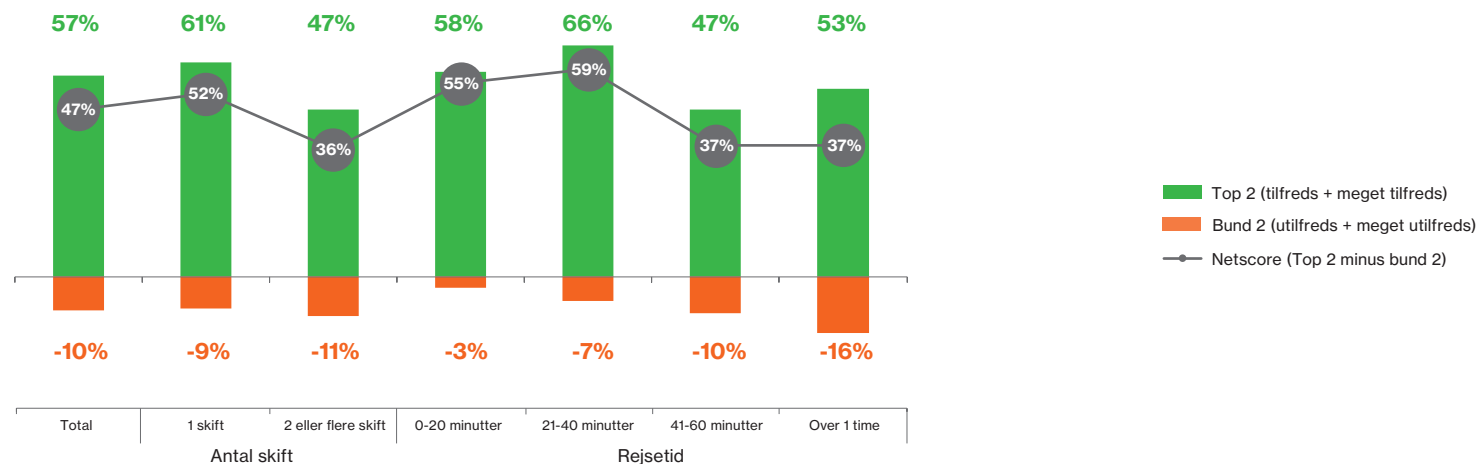
Filter: Benytter kollektiv transport til/fra arbejde/uddannelse og har mindst ét skift på rejsen

Pendlernes holdning til den planlagte skiftetid på deres normale pendlerrejse

? **Spm.12.1:** Hvor tilfreds er du generelt med den planlagte skiftetid på din normale rejse?

Godt halvdelen af pendlernes er tilfredse med den planlagte skiftetid på deres rejse. Men jo flere skift, der foretages på den normale pendlerrejse, og jo længere rejsetiden er, jo lavere er tilfredsheden med den planlagte skiftetid.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 3.2: Juli 2021

Base = 159 besvarelser

Krydset med skift/ikke skift og rejsetid til arbejde/uddannelse

Filter: Benytter kollektiv transport til/fra arbejde/uddannelse og har mindst ét skift på rejsen

Pendlernes holdning til den faktiske skiftetid på deres normale pendlerrejse

? **Spm.12.2:** Hvor tilfreds er du generelt med den faktiske skiftetid på din normale rejse?

Ca. 4 ud af 10 af pendlernes er tilfredse med den faktiske skiftetid på deres rejse. Jo flere skift, jo længere rejsetid, og jo længere rejselængde, jo lavere er tilfredsheden med den faktiske skiftetid.

	Antal skift			Rejsetid				Rejselængde	
	Total	1 skift	2 eller flere skift	0-20 minutter	21-40 minutter	41-60 minutter	Over 1 time	Op til 10 km	Over 10 km
Meget utilfreds	8%	6%	13%	3%	2%	6%	22%	2%	11%
Utilfreds	13%	10%	18%	0%	8%	24%	13%	6%	16%
Hverken eller	31%	29%	38%	16%	39%	24%	34%	25%	35%
Tilfreds	34%	43%	11%	44%	41%	34%	17%	44%	29%
Meget tilfreds	9%	8%	11%	18%	9%	6%	8%	15%	6%
Ved ikke / ikke relevant	5%	4%	9%	18%	1%	7%	6%	8%	4%
Besvarelser	159	107	52	16	54	49	40	53	104

Tabel 3.4: Juli 2021

Base = 159 besvarelser

Krydset med skift/ikke skift, rejsetid til arbejde/uddannelse og rejselængde

Filter: Benytter kollektiv transport til/fra arbejde/uddannelse og har mindst ét skift på rejsen

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

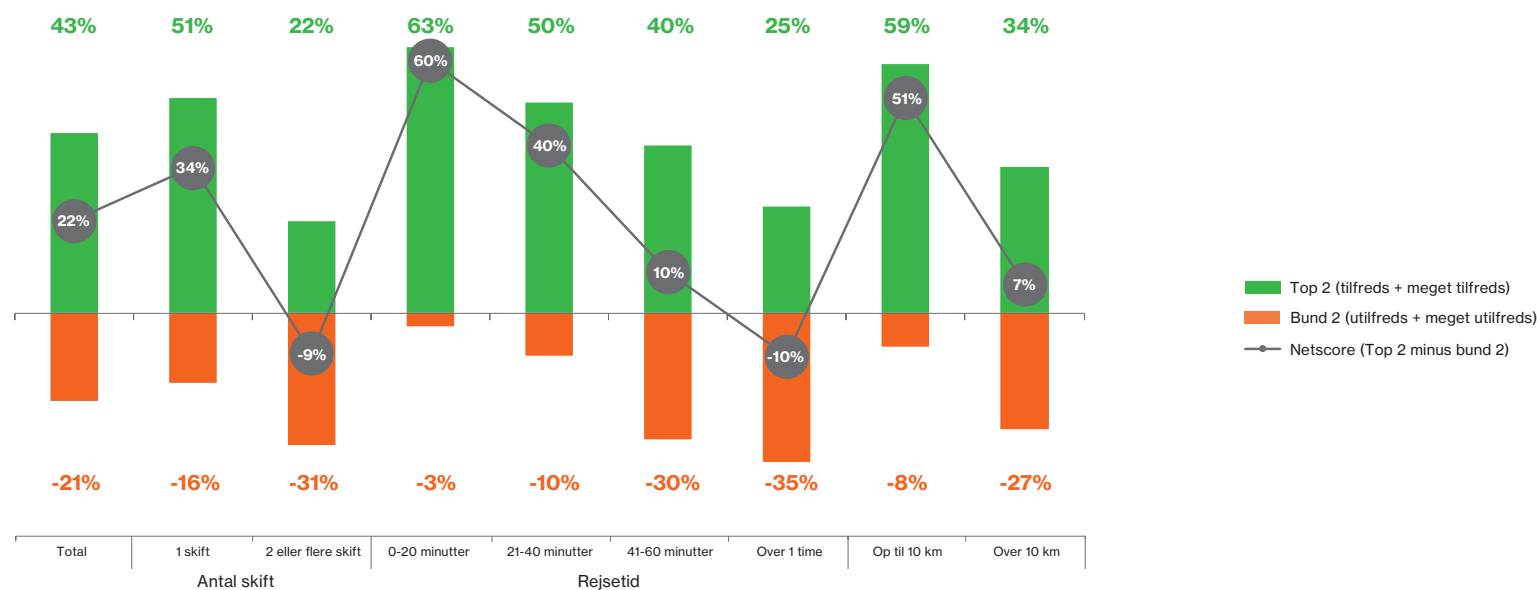
Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Pendlernes holdning til den faktiske skiftetid på deres normale pendlerrejse

? **Spm.12.2:** Hvor tilfreds er du generelt med den faktiske skiftetid på din normale rejse?

Ca. 4 ud af 10 af pendlernes er tilfredse med den faktiske skiftetid på deres rejse. Jo flere skift, jo længere rejsetid, og jo længere rejselængde, jo lavere er tilfredsheden med den faktiske skiftetid.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 3.3: Juli 2021

Base = 159 besvarelser

Krydset med skift/ikke skift, rejsetid til arbejde/uddannelse og rejselængde

Filter: Benytter kollektiv transport til/fra arbejde/uddannelse og har mindst ét skift på rejsen

Pendlernes holdning til det generelle informationsniveau ved forsinkelser og aflysninger i skiftesituationen

? **Spm.12.3:** Hvor tilfreds er du generelt med det generelle informationsniveau ved forsinkelser og aflysninger i skiftesituationen?

Knap halvdelen af pendlernes er tilfredse med det generelle informationsniveau ved forsinkelser og aflysninger i skiftesituationen. Jo længere rejsetid, jo lavere er tilfredsheden med det generelle informationsniveau.

	Total	Rejsetid			
		0-20 minutter	21-40 minutter	41-60 minutter	Over 1 time
Meget utilfreds	4%	3%	1%	9%	5%
Utilfreds	21%	2%	15%	20%	40%
Hverken eller	23%	14%	28%	23%	18%
Tilfreds	40%	57%	45%	36%	26%
Meget tilfreds	7%	0%	7%	8%	7%
Ved ikke / ikke relevant	6%	23%	4%	4%	4%
Besvarelser	159	16	54	49	40

Tabel 3.5: Juli 2021

Base = 159 besvarelser

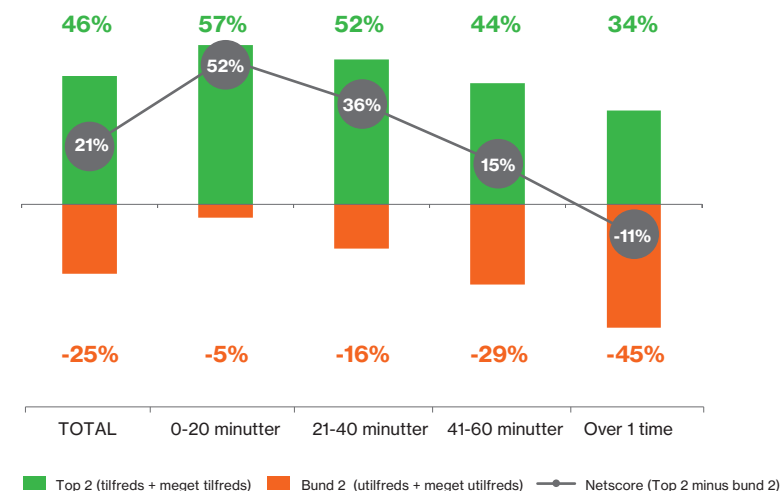
Krydset med rejsetid til arbejde/uddannelse

Filter: Benytter kollektiv transport til/fra arbejde/uddannelse og har mindst ét skift på rejsen

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 3.4: Juli 2021

Base = 159 besvarelser

Krydset med rejsetid til arbejde/uddannelse

Filter: Benytter kollektiv transport til/fra arbejde/uddannelse og har mindst ét skift på rejsen

Kapitel 4

Faciliteter og knudepunkter

A large green rectangular box occupies the upper two-thirds of the slide. Centered within this box is the text 'Kapitel 4' in a small white font, followed by 'Faciliteter' in a large white serif font, and 'og knudepunkter' in a large white bold sans-serif font. A thin vertical green line extends from the bottom center of the green box down to the bottom edge of the slide.

Summary

Passagerernes præferencer for faciliteter ved knudepunkter

Passagererne peger på, at især følgende faciliteter skal være stede for at gøre knudepunkter attraktive at benytte:

- Toilet (63 %)
- Gratis bilparkering (50 %)
- Mulighed for at købe mad og drikke i ventetiden (45 %)
- Behagelige ventesale/venteområder (44 %)

Der er dog markante forskelle i præferencer på tværs af målgrupper.

Præferencer for gratis bilparkering drives især af dem, der har bil. Således har 61% af dem, der har mindst 1 bil i husstanden, peget på gratis bilparkering mod kun 19 % blandt dem, der ikke har bil til rådighed.

Ønsket om muligheden for at købe mad og drikke i ventetiden er markant højere hos 18-29 årige (58%) og blandt dem, der rejser dagligt eller næsten dagligt (69%).

**63 procent af passagererne
peger på, at toiletfaciliteter
vil gøre knudepunkter
attraktive at benytte**

Passagerernes tilfredshed med udvalgte faciliteter ved knudepunkter

Tilfredsheden (tilfreds + meget tilfreds) er størst med:

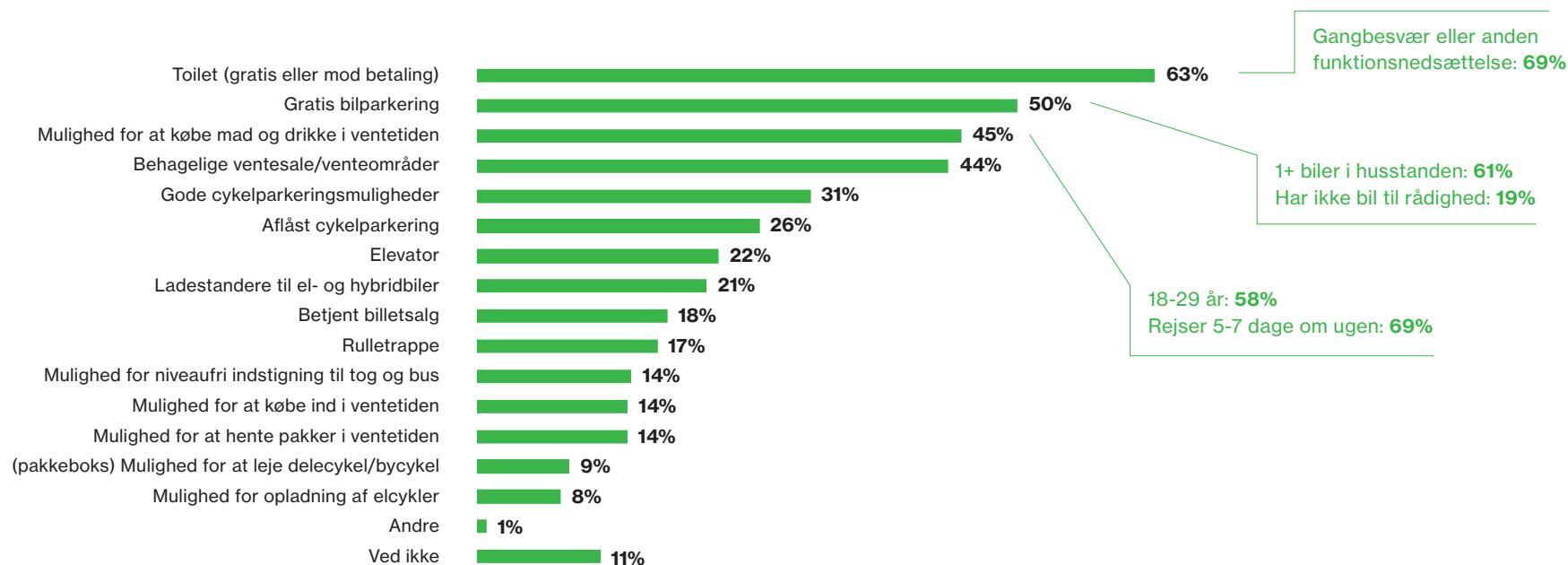
- Gåafstand mellem transportmidler (74 %)
- Mulighed for at få information om næste afgang (69 %)
- Adgangsforhold (67 %)
- Tryghed (63 %)

Gennemgående er de 18-29 årige mest tilfredse med faciliteter på knudepunkter, mens især de 65+ årige er mindst tilfredse.

Passagerernes holdning til faciliteter på knudepunkter

? **Spm.13:** Hvilke af følgende faciliteter, mener du, skal være til stede på trafikknudepunkter, for at de er attraktive for dig at benytte?

Godt 6 ud af 10 peger på "toiletter" som den vigtigste facilitet på trafikknudepunkter, efterfulgt af "gratis bilparkering" (dog primært de, der råder over bil!), "mulighed for at købe mad og drikke" og "behagelige ventesale/venteområder".



Figur 4.1: Juli 2021

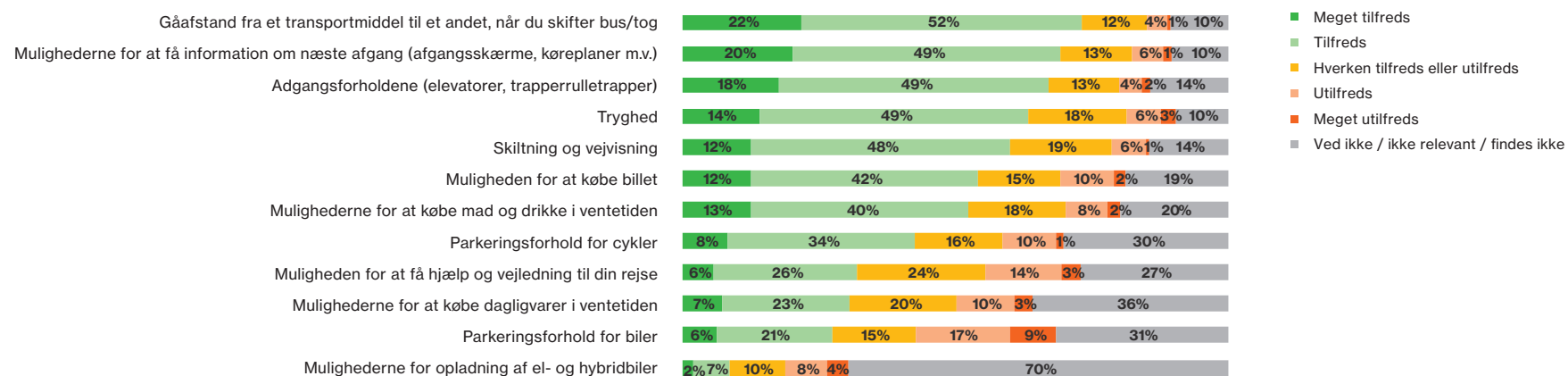
Base = 1607 besvarelser

Filter: Benytter kollektiv transport mindst en dag om året

Passagerernes tilfredshed med udvalgte faciliteter ved knudepunkter

Spm.14: Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold på eller i nærheden det trafikknudepunkt, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport?

Tilfredsheden er størst med basale forhold såsom ”gåafstand mellem transportmidler”, ”mulighederne for at finde information om næste afgang”, ”adgangsforhold” og ”tryghed”, mens tilfredsheden er lavest med ”parkeringsforhold for biler” og ”mulighederne for opladning af el- og hybridbiler”.



Figur 4.2: Juli 2021

Base = 1607 besvarelser

Filter: Benytter kollektiv transport mindst en dag om året



69%

69% af dem, der rejser dagligt eller næsten dagligt ønsker mulighed for at købe mad og drikke i ventetiden.

Ønsket om muligheden for at købe mad og drikke i ventetiden er markant højere hos 18-29 årige (58%) og blandt dem, der rejser dagligt eller næsten dagligt (69%).

Gennemgående er de 18-29 årige mest tilfredse med faciliteter på knudepunkter, mens især de 65+ årige er mindst tilfredse.

Passagerernes holdning til faciliteter på knudepunkter

Sp.14: Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold på eller i nærheden af det trafikknudepunkt, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport?

Gennemgående er de 18-29 årige mest tilfredse med faciliteter på knudepunkter, men især de 65+ årige er mindre tilfredse.

Facilitet	Alder					
	Total	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Gåafstand fra et transportmiddel til et andet, når du skifter bus/tog	73%	79%	77%	71%	69%	70%
Mulighederne for at få information om næste afgang	69%	76%	73%	68%	66%	63%
Adgangsforholdene	67%	69%	72%	68%	65%	64%
Tryghed	63%	63%	67%	68%	59%	63%
Skiltning og vejvisning	60%	61%	58%	60%	59%	61%
Muligheden for at købe billet	54%	66%	66%	50%	47%	43%
Mulighederne for at købe mad og drikke i ventetiden	52%	63%	64%	50%	47%	41%
Parkeringsforhold for cykler	43%	55%	50%	39%	38%	31%
Muligheden for at få hjælp og vejledning til din rejse	32%	38%	38%	32%	31%	23%
Mulighederne for at købe dagligvarer i ventetiden	31%	37%	35%	23%	31%	26%
Parkeringsforhold for biler	27%	29%	23%	28%	29%	27%
Mulighederne for opladning af el- og hybridbiler	9%	15%	9%	8%	6%	5%
Besvarelser	1607	428	185	233	403	358

Tabel 4.1: Juli 2021

Base = 1607 besvarelser

Krydset med alder

Filter: Benytter kollektiv transport mindst en dag om året

NOTE: Procenttal i tabellen viser summen af 'stor' og 'afgørende' betydning (Top2 boks).

Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Kapitel 5

Adgangsveje - til **nærmeste busstoppested**

Summary

Yngre og unge cykler gerne til nærmeste bus og tog

Godt halvdelen er ”tilfreds” eller ”meget tilfreds” med muligheden for at cykle til nærmeste busstoppested fra bopælen. Tilfredsheden er størst hos de 18-29 årige, mens den er lavest hos de 65+ årige. En medvirkende årsag må antages at være forskelle i, hvor stor en andel der cykler.

Knap 7 ud af 10 er ”tilfreds” eller ”meget tilfreds” med muligheden for at cykle til nærmeste togstation fra bopælen. Tilfredsheden er størst hos de 18-29 årige, mens den er lavest hos de 65+ årige. En medvirkende årsag må også her antages at være forskelle i, hvor stor en andel der cykler.



Cykelmedtagning i busser eller flere siddepladser?

Godt 4 ud af 10 foretrækker færre siddepladser og (bedre) muligheder for cykelmedtagning i lokale og regionale busser.

I Region Hovedstaden og blandt dem, der rejser dagligt, foretrækker et flertal dog flere siddepladser og ingen mulighed for cykelmedtagning. Det kan skyldes, at der især i Hovedstaden og i myldretiden generelt er en højere belægning i busserne og dermed ringere muligheder for at få en siddeplads.

**Knap 7 ud af 10 er
”tilfreds” eller ”meget tilfreds”
med muligheden for at cykle
til nærmeste togstation
fra bopælen.**

De fleste ønsker egen cykel med i busser og tog

6 ud af 10 foretrækker, at mulighederne for at tage cyklen med i kollektiv transport bevares frem for at investere i flere dele- eller lejecykler i tilknytning til kollektiv transport.

Opbakningen er størst blandt de 18-29 årige i Hovedstaden og blandt dem, der i forvejen har en præference for cykelmedtagning i busser.

Adgangsveje – til nærmeste busstoppested

? **Spm.16:** Hvor tilfreds er du med muligheden for at cykle til nærmeste busstoppested fra din bopæl? Her tænkes på afstand og sikker cykelvej.

Godt halvdelen er ”tilfreds” eller ”meget tilfreds” med muligheden for at cykle til nærmeste busstoppested fra bopælen. Tilfredsheden er størst hos de 18-29 årige, mens den er lavest hos de 65+ årige. En medvirkende årsag til forskellene på tværs af alder kan ligge i varierende brug af cykel i de forskellige aldersgrupper.

	Total	Alder				
		18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Meget utilfreds	2%	3%	0%	3%	1%	1%
Utilfreds	3%	4%	2%	1%	4%	1%
Hverken eller	8%	7%	5%	7%	12%	11%
Tilfreds	27%	32%	20%	37%	22%	21%
Meget tilfreds	26%	32%	30%	23%	22%	16%
Ved ikke / ikke relevant	34%	23%	44%	29%	38%	49%
Besvarelser	536	238	51	61	91	95

Tabel 5.1: Juli 2021

Base = 536 besvarelser

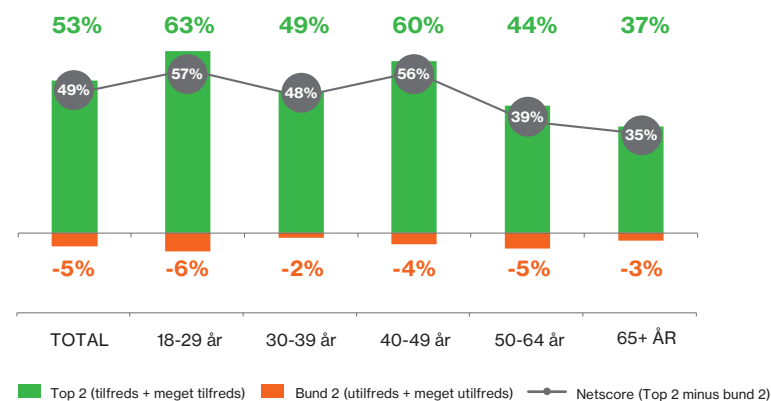
Krydset med alder

Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 5.1: Juli 2021

Base = 536 besvarelser

Krydset med alder

Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

Adgangsveje – til nærmeste togstation

Sp.17: Hvor tilfreds er du med muligheden for at cykle til nærmeste tog-, metro- eller letbanestation fra din bopæl?
Her tænkes på afstand og sikker cykelvej.

Knap 7 ud af 10 er ”tilfreds” eller ”meget tilfreds” med muligheden for at cykle til nærmeste togstation fra bopælen. Tilfredsheden er størst hos de 18-29 årige, mens den er lavest hos de 65+ årige. En medvirkende årsag til forskelle på tværs af alder kan også her ligge i varierende brug af cykel i de forskellige aldersgrupper.

	Total	Alder				
		18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Meget utilfreds	3%	3%	0%	3%	2%	4%
Utilfreds	5%	6%	4%	2%	7%	4%
Hverken eller	8%	10%	6%	8%	8%	7%
Tilfreds	35%	39%	30%	46%	30%	28%
Meget tilfreds	31%	34%	41%	30%	30%	19%
Ved ikke / ikke relevant	18%	8%	18%	11%	22%	38%
Besvarelser	667	262	70	80	133	122

Tabel 5.2: Juli 2021

Base = 667 besvarelser

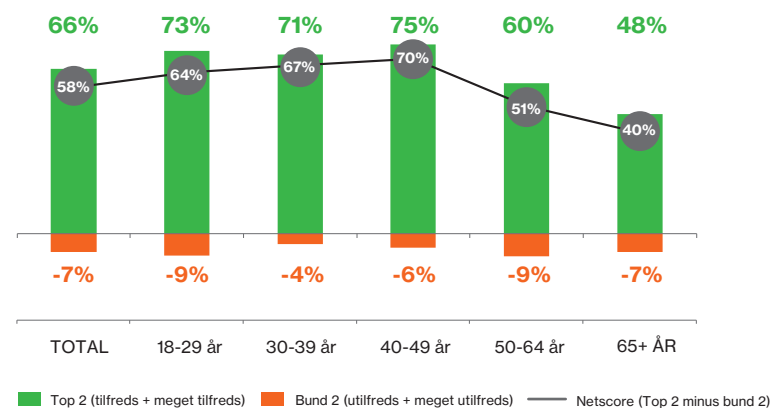
Krydset med alder

Filter: Benytter tog på rejser med kollektiv transport

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 5.2: Juli 2021

Base = 667 besvarelser

Krydset med alder

Filter: Benytter tog på rejser med kollektiv transport



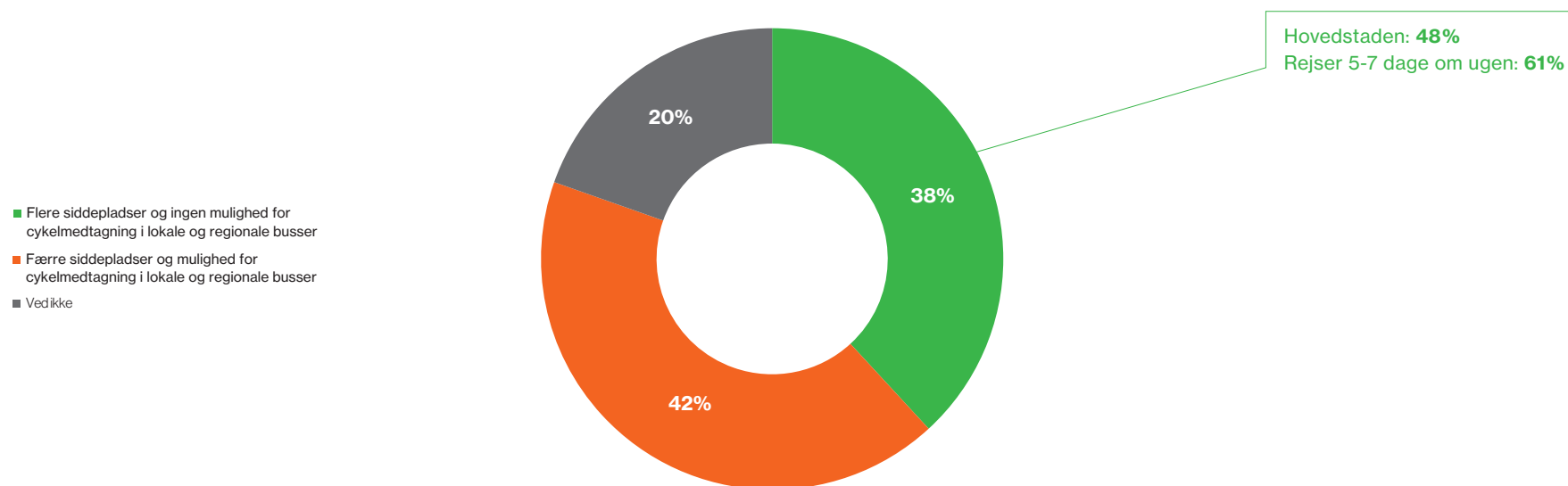
6 ud af 10 foretrækker, at mulighederne for at tage cyklen med i kollektiv transport bevares.

6 ud af 10 foretrækker, at mulighederne for at tage cyklen med i kollektiv transport bevares frem for at investere i flere dele- eller lejecykler i tilknytning til kollektiv transport.

Dilemma: Cykelmedtagning i busser eller flere siddepladser?

? **Spm.19:** Tænk nu generelt på indretningen af busser. Hvilke af følgende alternativer foretrækker du?

Godt 4 ud af 10 foretrækker færre siddepladser og (bedre) muligheder for cykelmedtagning i lokale og regionale busser. I Region Hovedstaden og blandt dem, der rejser dagligt, foretrækker et flertal dog flere siddepladser og ingen mulighed for cykelmedtagning. Det kan skyldes, at der især i Hovedstaden og i myldretiden generelt er en høj belægning i busserne og dermed ringere muligheder for at få en siddeplads.



Figur 5.3: Juli 2021

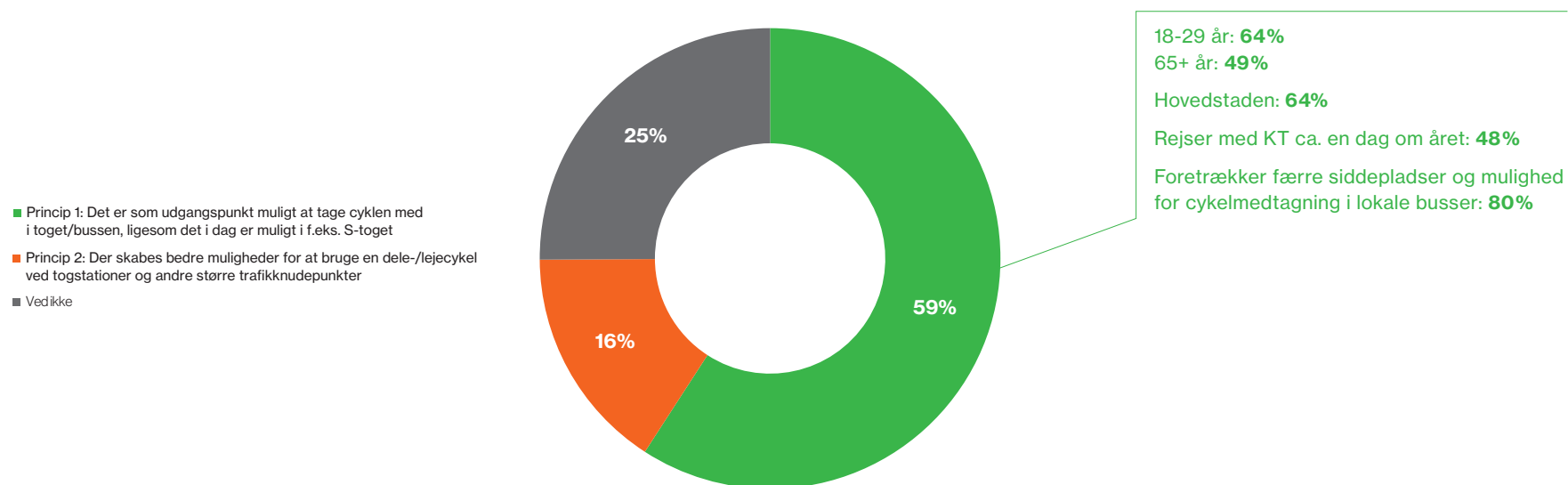
Base = 536 besvarelser

Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

Dilemma: Cykelmedtagning i kollektiv transport eller flere dele-/lejecykler?

? **Spm.20H:** Kombinationen af cykler og kollektiv transport kan ske på forskellige måder. Hvilken af følgende muligheder foretrækker du?

6 ud af 10 foretrækker, at mulighederne for at tage cyklen med i kollektiv transport bevares frem for at investere i flere dele- eller lejecykler i tilknytning til kollektiv transport. Opbakningen er størst blandt de 18-29 årige i Hovedstaden og blandt dem, der i forvejen har en præference for cykelmedtagning i busser.



Figur 5.4: Juli 2021

Base = 1607 besvarelser

Filter: Benytter kollektiv transport mindst en dag om året

Kapitel 6

Busstoppesteder

Summary

Generelt høj passagertilfredshed med udvalgte forhold ved busstoppesteder

Tilfredsheden (tilfreds + meget tilfreds) med udvalgte forhold er generelt høj:

- Tryghed (71%)
- Mulighederne for at få information om næste afgang (65 %)
- Ventetiden inden næste bus afgår (53 %)

Når det gælder tilfredsheden med cykelparkeringsmulighederne ved busstoppesteder, er holdningerne mere delte.

Hver tredje er således ”tilfreds” eller ”meget tilfreds”, mens hver femte er ”utilfreds” eller ”meget utilfreds”. 3 ud af 10 har ikke en holdning til cykelparkering.

Der er en række forskelle i tilfredshed på tværs af målgrupper:

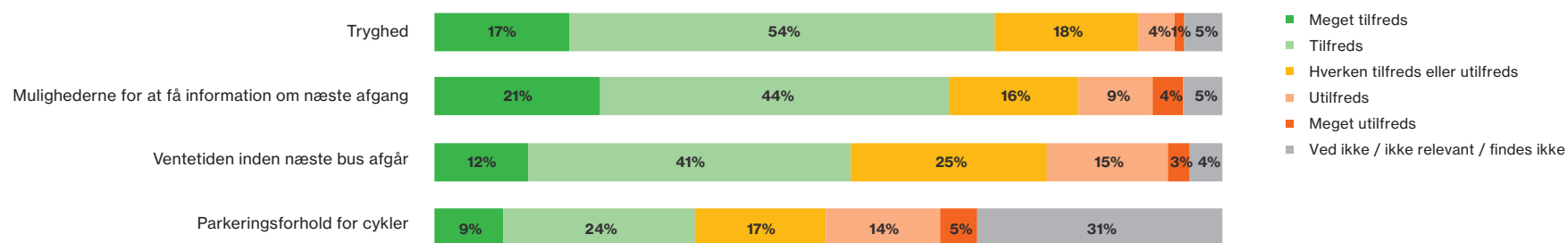
- Tilfredsheden med tryghed ved stoppestedet er markant lavere i Syd- og Sønderjylland end i resten af landet.
- Passagerer med funktionsnedsættelse er mindre tilfredse med mulighederne for at få information om næste afgang end øvrige passagerer.
- Tilfredsheden med ventetiden, inden næste bus afgår, er markant lavere i Syd- og Sønderjylland end i resten af landet.
- Tilfredsheden med cykelparkeringsforhold ved stoppestedet er lavere i Syd- og Sønderjylland end i resten af landet.

OVERBLIK

Passagerernes tilfredshed med udvalgte forhold ved busstoppesteder

? **Spm.15:** Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold ved det busstoppested, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport?

Tilfredsheden med tryghed, muligheden for at få information om næste afgang og ventetid inden næste afgang er generelt høj.



Figur 6.1: Juli 2021

Base = 536 besvarelser

Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder – Tryghed

Sp.15: Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold ved det busstoppested, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport? Tryghed.

Tilfredsheden med tryghed ved stoppestedet er lavere i Syd- og Sønderjylland end i resten af landet.

	Regioner						
	Total	Hovedstaden	Sjælland	Fyn og øerne	Syd- og Sønderjylland	Midtjylland	Nordjylland
Meget utilfreds	1%	1%	3%	0%	2%	2%	0%
Utilfreds	4%	2%	7%	4%	12%	5%	8%
Hverken tilfreds eller utilfreds	18%	18%	24%	22%	31%	14%	15%
Tilfreds	54%	58%	37%	46%	33%	62%	53%
Meget tilfreds	17%	18%	21%	17%	10%	15%	17%
Ved ikke / ikke relevant / findes ikke	5%	3%	8%	12%	12%	2%	6%
Besvarelser	536	181	72	59	33	104	87

Tabel 6.1: Juli 2021

Base = 536 besvarelser

Krydset med region

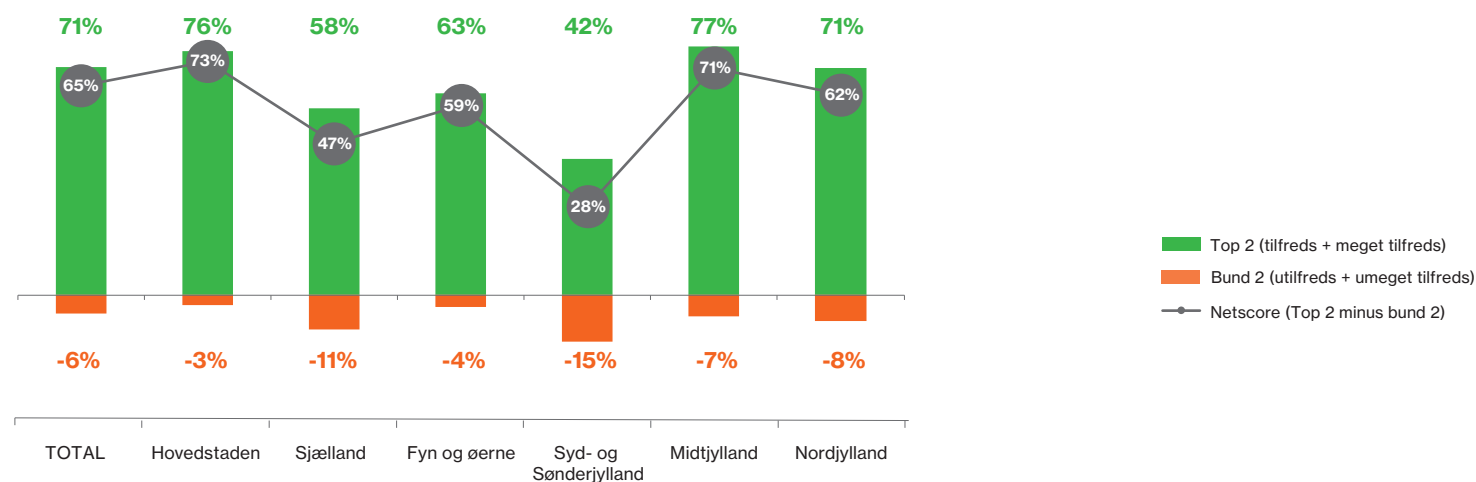
Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder – Tryghed

? **Spm.15:** Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold ved det busstoppested, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport? Tryghed.

Tilfredsheden med tryghed ved stoppestedet er markant lavere i Syd- og Sønderjylland end i resten af landet.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 6.2: Juli 20212

Base = 536 besvarelser

Krydset med region

Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder – Information om næste afgang

Sp.15: Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold ved det busstoppested, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport? Mulighederne for at få information om næste afgang.

Passagerer med funktionsnedsættelse er mindre tilfredse med mulighederne for at få information om næste afgang end øvrige passagerer.

	Total	Helbred	
		Gangbesvær eller anden funktionsnedsættelse	Ingen funktionsnedsættelse
Meget utilfreds	4%	8%	2%
Utilfreds	9%	9%	9%
Hverken tilfreds eller utilfreds	16%	19%	15%
Tilfreds	44%	40%	47%
Meget tilfreds	21%	18%	23%
Ved ikke / ikke relevant / findes ikke	5%	6%	5%
Besvarelser	536	208	328

Tabel 6.2: Juli 2021

Base = 536 besvarelser

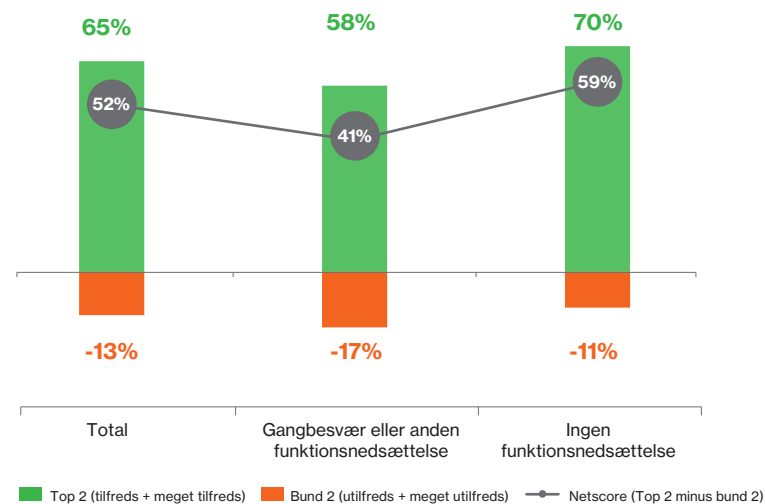
Krydset med funktionsnedsættelse

Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

NOTE: Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 6.3: Juli 2021

Base = 536 besvarelser

Krydset med funktionsnedsættelse

Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder – Ventetiden inden næste bus afgår

Sp.15: Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold ved det busstoppested, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport?
Ventetiden inden næste bus afgår

Tilfredsheden med ventetiden, inden næste bus afgår, er lavere i Syd- og Sønderjylland end i resten af landet.

	Regioner						
	Total	Hovedstaden	Sjælland	Fyn og øerne	Syd- og Sønderjylland	Midtjylland	Nordjylland
Meget utilfreds	3%	1%	4%	7%	8%	2%	5%
Utilfreds	15%	16%	19%	12%	25%	14%	5%
Hverken tilfreds eller utilfreds	25%	23%	28%	24%	37%	24%	27%
Tilfreds	41%	42%	32%	39%	18%	52%	36%
Meget tilfreds	12%	13%	9%	11%	4%	7%	25%
Ved ikke / ikke relevant / findes ikke	4%	4%	8%	7%	9%	1%	3%
Besvarelser	536	181	72	59	33	104	87

Tabel 6.3: Juli 2021

Base = 536 besvarelser

Krydset med region

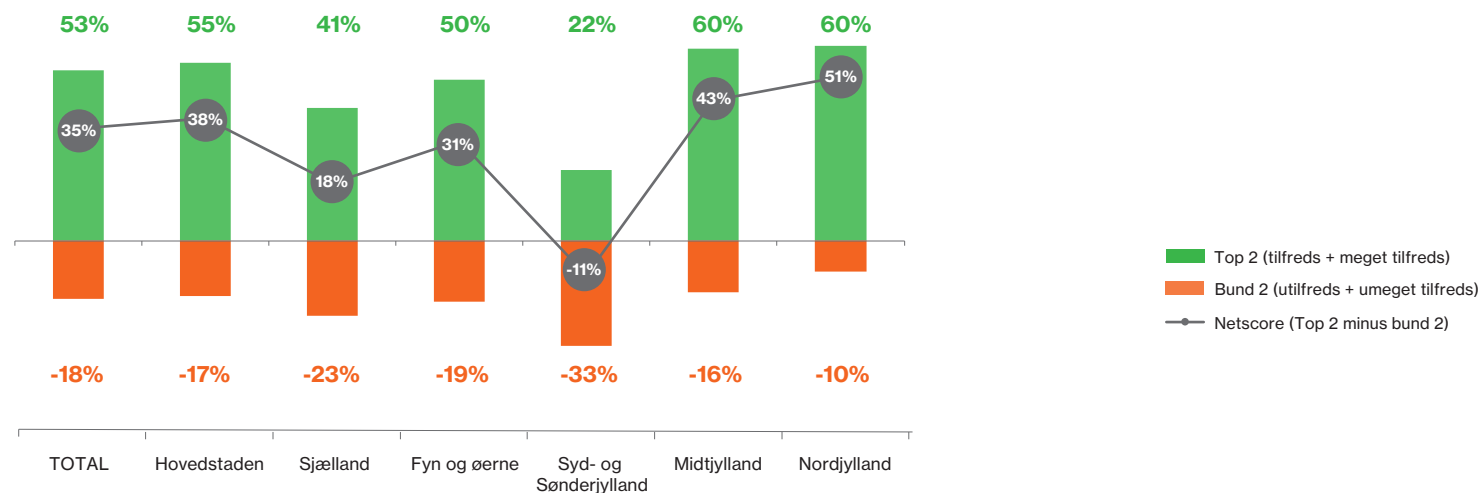
Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder – Ventetiden inden næste bus afgår

? **Spm.15:** Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold ved det busstoppested, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport?
Ventetiden inden næste bus afgår

Tilfredsheden med ventetiden, inden næste bus afgår, er lavere i Syd- og Sønderjylland end i resten af landet.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 6.4: Juli 2021

Base = 536 besvarelser

Krydset med region

Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport



Tilfredsheden med ventetiden, inden næste bus afgår, er lavere i Syd- og Sønderjylland end i resten af landet.

Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder – Parkeringsforhold for cykler

- ? **Spm.15:** Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold ved det busstoppested, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport?
Parkeringsforhold for cykler

Tilfredsheden med cykelparkeringsforhold ved stoppestedet er lavere i Syd- og Sønderjylland end i resten af landet.

	Total	Regioner					
		Hovedstaden	Sjælland	Fyn og øerne	Syd- og Sønderjylland	Midtjylland	Nordjylland
Meget utilfreds	5%	5%	7%	7%	7%	2%	7%
Utilfreds	14%	14%	14%	10%	24%	16%	13%
Hverken tilfreds eller utilfreds	17%	15%	19%	22%	22%	18%	13%
Tilfreds	24%	24%	28%	20%	21%	25%	25%
Meget tilfreds	9%	9%	4%	15%	9%	7%	14%
Ved ikke / ikke relevant / findes ikke	31%	34%	28%	26%	18%	33%	28%
Besvarelser	536	181	72	59	33	104	87

Tabel 6.4: Juli 2021

Base = 536 besvarelser

Krydset med region

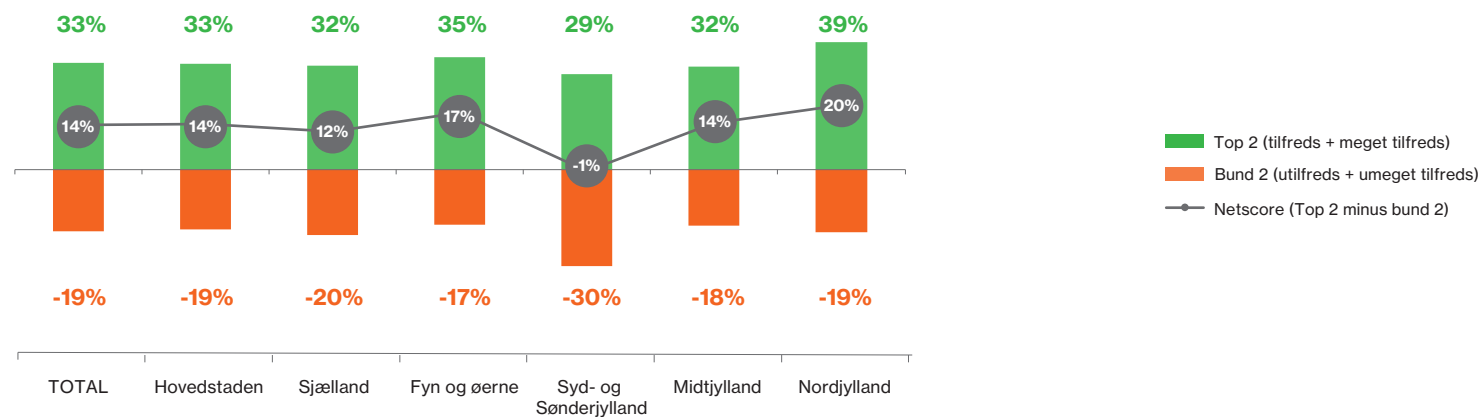
Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

Passagerernes holdning til forhold ved busstoppesteder – Parkeringsforhold for cykler

? **Spm.15:** Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold ved det busstoppested, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport?
Parkeringsforhold for cykler

Tilfredsheden med cykelparkeringsforhold ved stoppestedet er lavere i Syd- og Sønderjylland end i resten af landet.

Top 2 & bund 2 boks



Figur 6.5: Juli 2021

Base = 536 besvarelser

Krydset med region

Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

Kapitel 7

Udvalgte
planlægningsdilemmaer

Summary

Flere siddepladser i bussen eller bedre mulighed for at holde afstand til medpassagerer?

Flest, 45%, foretrækker færre siddepladser og bedre muligheder for at holde afstand til medpassagerer.

Kun 29% foretrækker det omvendte: flere siddepladser og kortere afstand til medpassagerer. Blandt de 18-29 årige er præferencen markant, idet 39% foretrækker flere siddepladser og kortere afstand til medpassagerer.

Kort transporttid eller kort afstand til busstoppestedet?

2 ud af 3 foretrækker direkte busruter med få stop og kort rejsetid.

Dog er andelen markant lavere blandt ældre og gangbesværede, hvor en større andel foretrækker busruter med flere stop.

Fladedækning eller høj afgangsfrekvens?

Godt 4 ud af 10 foretrækker færre busruter, der dækker et mindre område, men har højere afgangsfrekvens.

Det gælder dog især de 18-29 årige og dem, der rejser dagligt.

Især på Fyn og Øerne og i Nordjylland er der en større præference for flere ruter, der dækker et større geografisk område.

Hver fjerde har ingen præferencer eller har ikke en holdning.

Kort rejsetid eller korrespondancesikkerhed?

Over halvdelen foretrækker korrespondancesikkerhed fremfor kortere rejsetid.

Dog er mænd lidt mere risikovillige, idet en lidt større andel foretrækker køreplaner med kort tid indlagt til skift og en større risiko for at miste en forbindelse.

De 65+ årige er de mindst risikovillige.

Siddekomfort eller bedre mulighed for at få en siddeplads?

Knap halvdelen foretrækker mindre komfort og lille sandsynlighed for ikke at få en siddeplads.

Det gælder især kvinder, 65+ årige og passagerer i Hovedstaden.

Omvendt er der en overvægt af mænd, som foretrækker mere benplads, men større risiko for ikke at få en siddeplads.

Det samme gælder passagerer i Nordjylland og Syd- og Sønderjylland, hvilket kan hænge sammen med en lavere belægning i togene end i f.eks. Hovedstadsområdet.

Rengjort betalingstoilet eller gratis toilet uden garanti for rengøring?

Der er store forskelle i præferencer på tværs af køn og alder.

Kvinder og de 65+ årige har en klar præference for et rent toilet, der koster 5 kr., mens især mænd og de 18-29 årige er villige til at gå på kompromis med rengøringen for at kunne komme gratis på toilettet.

Halvtimesdrift eller forskudte afgangstider med hhv. langsomme og hurtige tog?

Flest (45%) har præference for tog hver halve time fremfor hhv. hurtige og langsomme tog med forskudte afgangstider (31%).

Det gælder især for mænd.

Hver fjerde har ingen præferencer eller har ikke en holdning.

Afstandsbaseerede takster eller enhedstakst?

Der er delte præferencer i relation til, hvordan taksterne i den kollektiv transport bør beregnes.

De, der foretager korte rejser (op til 10 km), har en præference for det nuværende takstsystem med mange små zoner, der gør korte rejser relativt billige.

Men ser man på de passagerer, der rejser over 10 km er der en større præference for et system med færre og større zoner, der vil gøre de længere rejser relativt billigere.

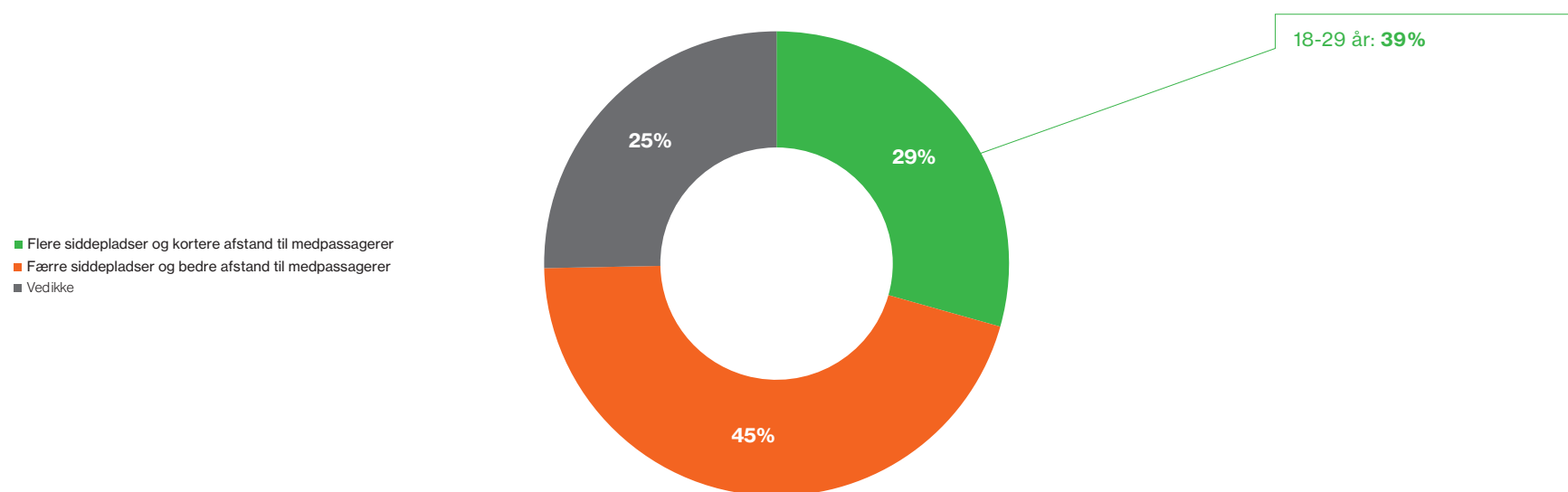
Dilemma: Flere siddepladser i busser eller bedre mulighed for at holde afstand til medpassagerer?

? **Spm.18:** Tænk nu generelt på indretningen af busser. Hvilke af følgende alternativer foretrækker du?

Flest, 45%, foretrækker færre siddepladser og bedre muligheder for at holde afstand til medpassagerer.

Kun 29% foretrækker det omvendte: flere siddepladser og kortere afstand til medpassagerer.

Blandt de 18-29 årige er præferencen markant, idet 39% foretrækker flere siddepladser og kortere afstand til medpassagerer



Figur 7.1: Juli 2021

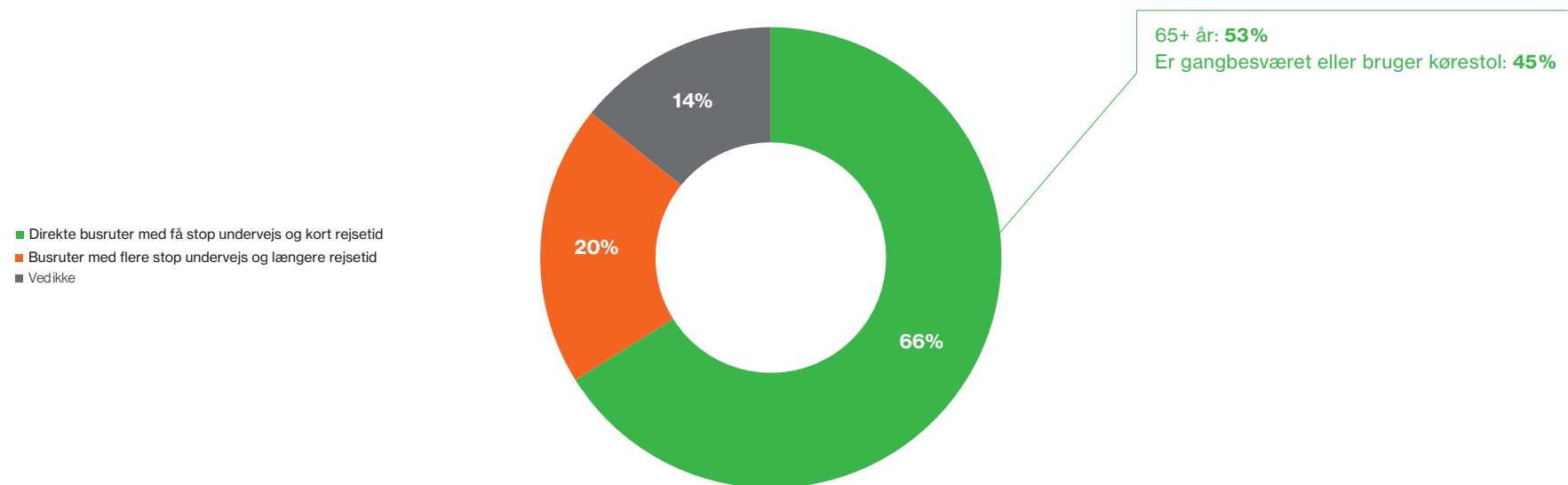
Base = 536 besvarelser

Filter: Benytter bus på rejser med kollektiv transport

Dilemma: Kort transporttid eller kort afstand til busstoppestedet?

? **Spm.20A:** I tilrettelæggelsen af busruter er der et dilemma mellem kort transporttid og kort afstand til nærmeste busstoppested. Hvilken af følgende løsninger foretrækker du?

2 ud af 3 foretrækker direkte busruter med få stop og kort rejsetid. Dog er andelen markant lavere blandt ældre og gangbesværede, hvor en højere andel foretrækker busruter med flere stop.



Figur 7.2: Juli 2021

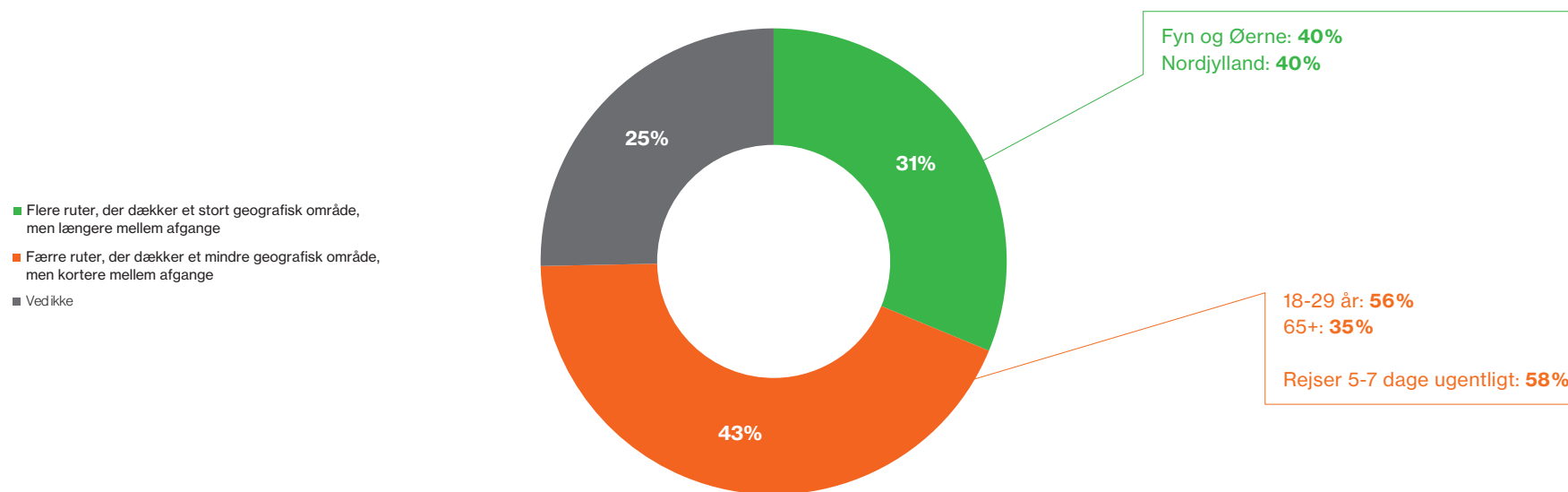
Base = 1607 besvarelser

Filter: Benytter kollektiv transport mindst en dag om året

Dilemma: Fladedækning eller høj afgangsfrekvens?

? **Spm.20B:** I planlægningen af busruter er der et dilemma mellem på den ene side mange busruter, der dækker et stort geografisk område, men som ikke kører så tit, og på den anden side flere afgange for de enkelte busruter. Hvilken af følgende typer ruteplanlægning foretrækker du?

Godt 4 ud af 10 foretrækker færre ruter, der dækker et mindre område, men har højere afgangsfrekvens. Det gælder dog især de 18-29 årige og dem, der rejser dagligt. Især på Fyn og Øerne og i Nordjylland er der en større præference for flere ruter, der dækker et større geografisk område.



Figur 7.3: Juli 2021

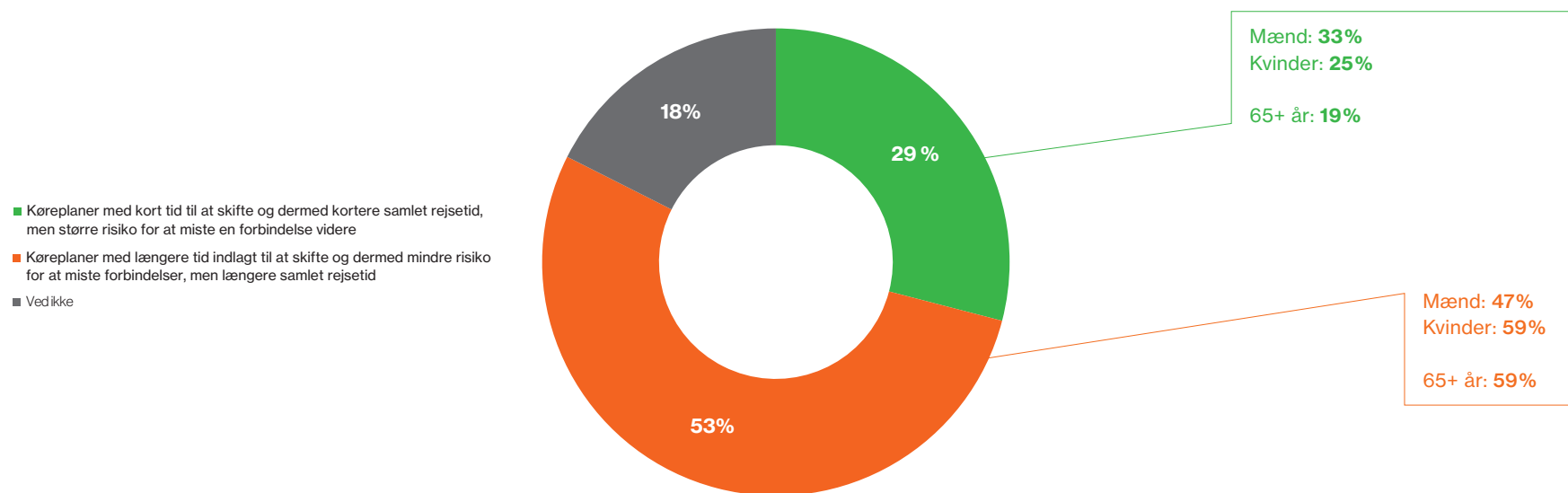
Base = 1607 besvarelser

Filter: Benytter kollektiv transport mindst en dag om året

Dilemma: Kort rejsetid eller korrespondancesikkerhed?

❓ **Spm.20C:** I tilrettelæggelsen af køreplaner er der et dilemma om, hvor lang tid, man skal give til skift mellem transportmidler. Kort skiftetid forkorter den samlede rejsetid, men øger risikoen for, at en forbindelse mistes. Hvilken af følgende typer køreplaner foretrækker du?

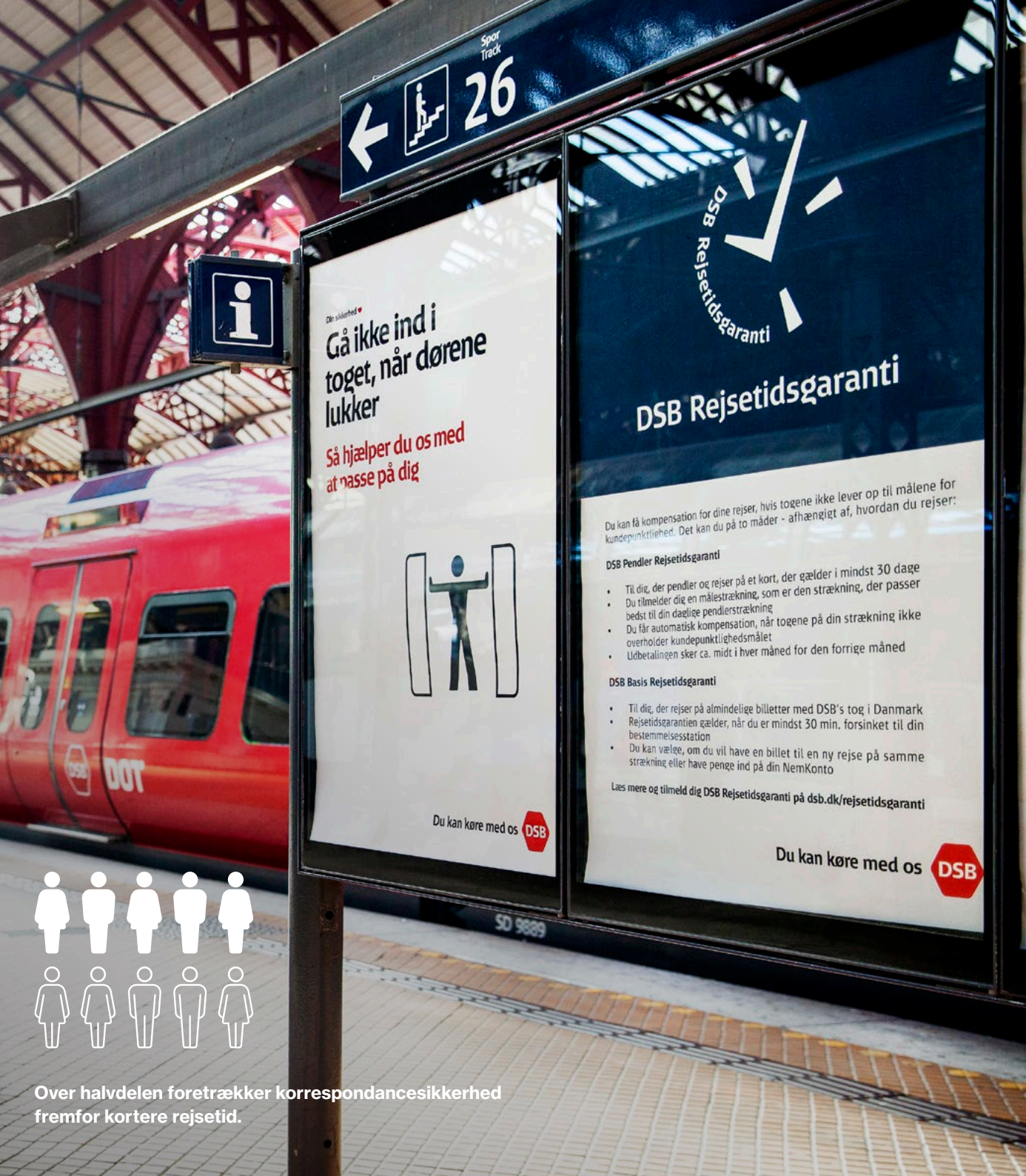
Over halvdelen foretrækker korrespondancesikkerhed fremfor kortere rejsetid. Dog er mænd lidt mere risikovillige, idet en lidt større andel foretrækker køreplaner med kort tid indlagt til skift, og en større risiko for at miste en forbindelse. De 65+ årige er de mindst risikovillige, hvilket bl.a. kan hænge sammen med, at der er flere gangbesværede og dermed et større behov for længere tid til at skifte.



Figur 7.4: Juli 2021

Base = 1607 besvarelser

Filter: Benytter kollektiv transport mindst en dag om året



Over halvdelen foretrækker korrespondancesikkerhed fremfor kortere rejsetid.

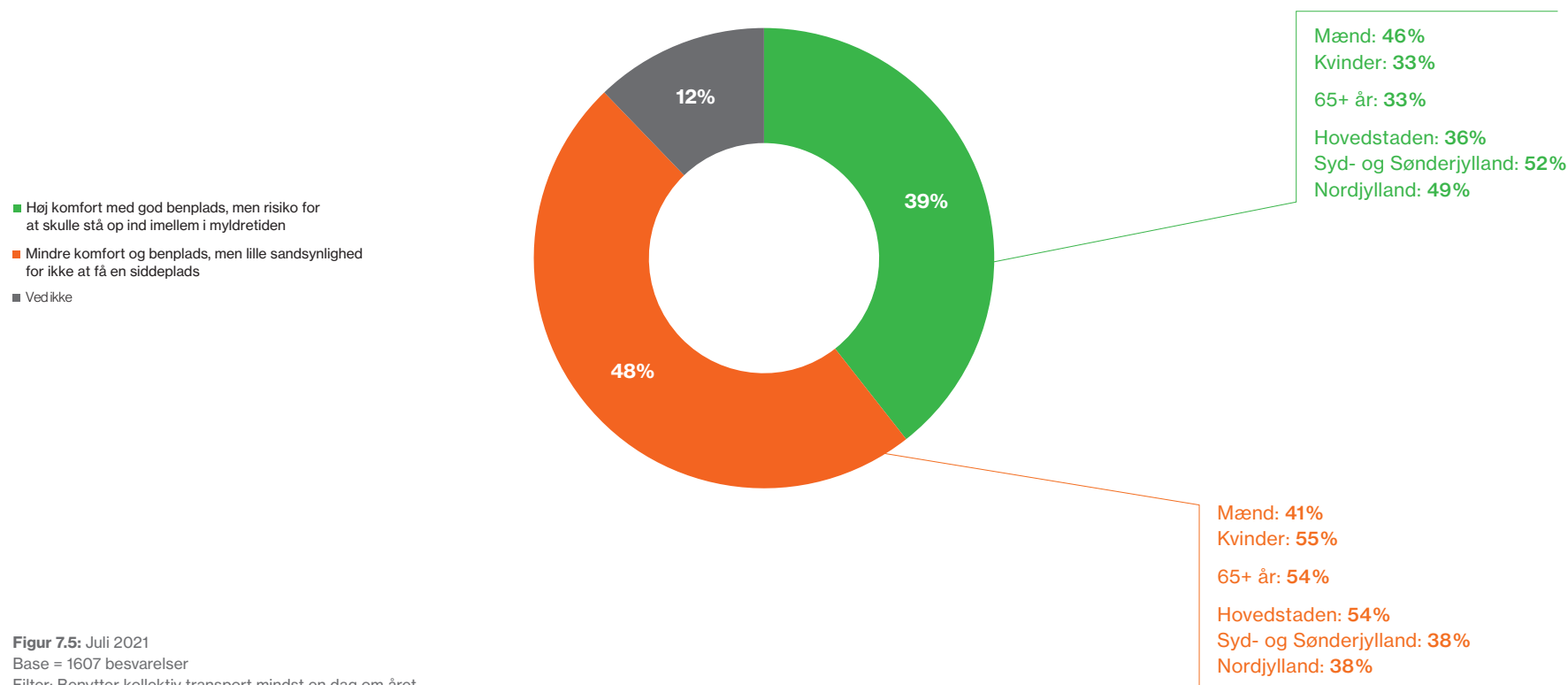
Over halvdelen foretrækker korrespondancesikkerhed fremfor kortere rejsetid.

Dog er mænd lidt mere risikovillige, idet en lidt større andel foretrækker køreplaner med kort tid indlagt til skift og en større risiko for at miste en forbindelse.

Dilemma: Siddekomfort eller bedre mulighed for at få en siddeplads?

? Spm.20D: Ved indretning af togkupéer er der et dilemma mellem siddekomfort og muligheden for at få en siddeplads i myldretiden. Hvilken af følgende typer siddepladser foretrækker du?

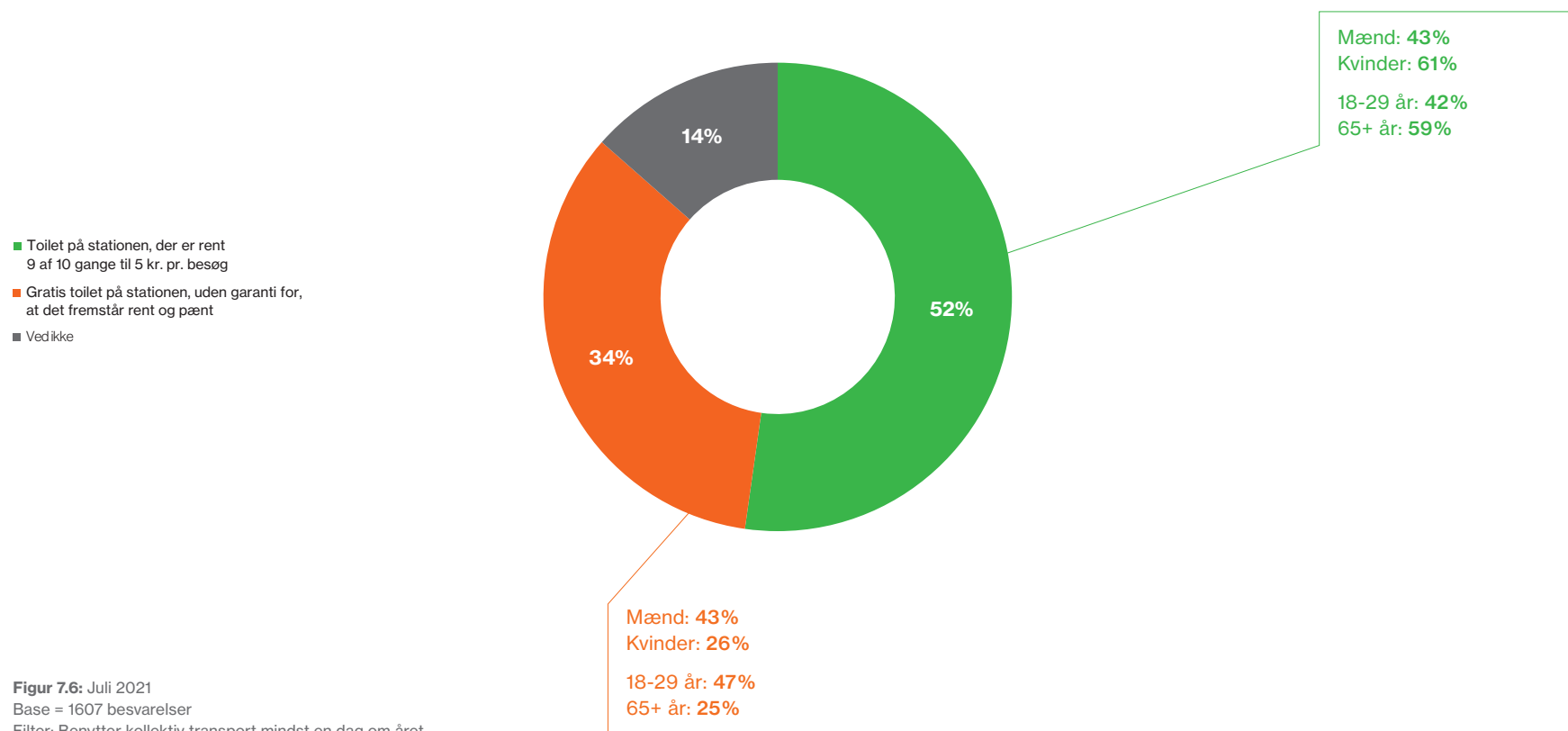
Knap halvdelen foretrækker mindre komfort og lille sandsynlighed for ikke at få en siddeplads. Det gælder især kvinder, 65+ årige og passagerer i Hovedstaden. Omvendt er der en overvægt af mænd, som foretrækker mere benplads, men større risiko for ikke at få en siddeplads. Det samme gælder passagerer i Nordjylland og Syd- og Sønderjylland, hvilken kan hænge sammen med en lavere belægning i togene end i f.eks. Hovedstadsområdet.



Dilemma: Rengjort betalingstoilet eller gratis toilet uden garanti for rengøring?

? **Spm.20E:** Ved indretning af toiletter på togstationer er der et dilemma mellem pris og kvalitet. Hvilken af følgende typer toiletter foretrækker du?

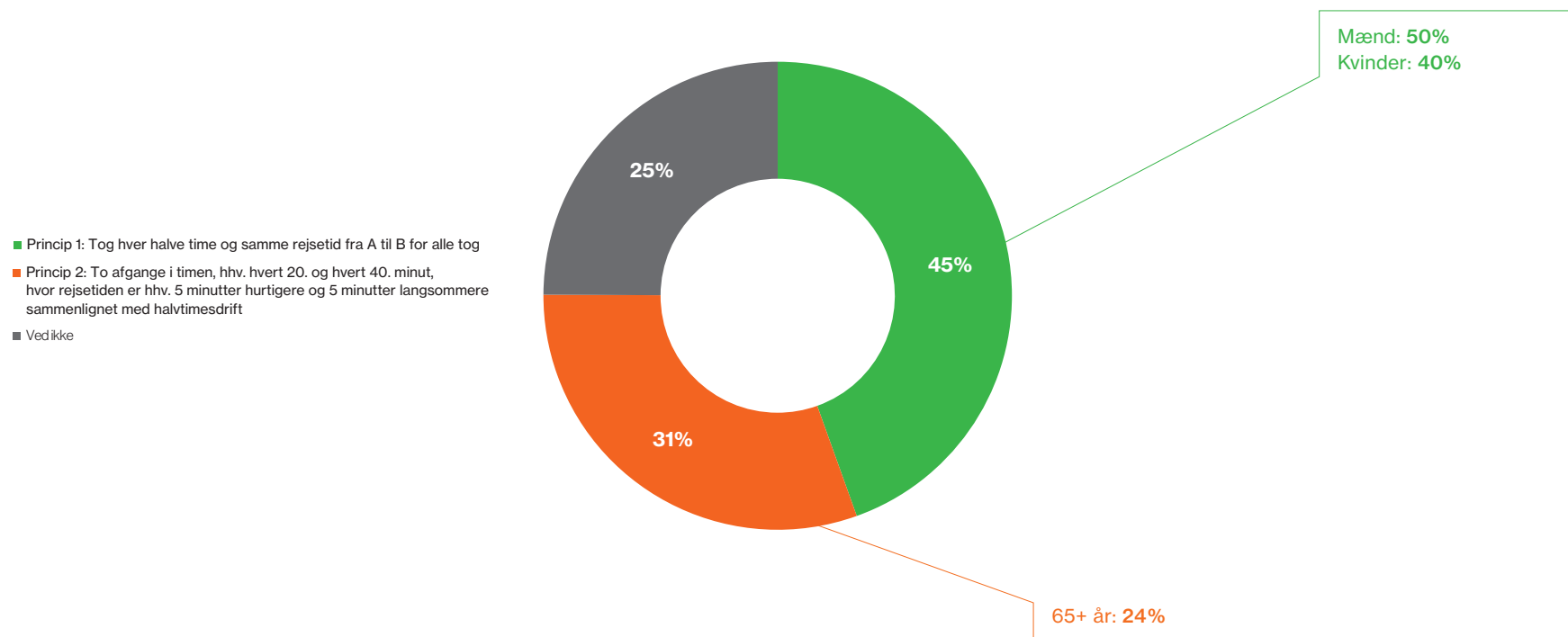
Der er store forskelle i præferencer på tværs af køn og alder. Kvinder og de 65+ årige har en klar præference for et rent toilet, der koster 5 kr., mens især mænd og de 18-29 årige er villige til at gå på kompromis med rengøringen for at kunne komme gratis på toilettet.



Dilemma: Halvtimesdrift eller forskudte afgangstider med hhv. langsomme og hurtige tog?

? **Spm.20F:** Togkøreplaner kan følge forskellige principper. Hvilket af følgende køreplansprincipper foretrækker du?

Flest har præference for tog hver halve time fremfor hhv. hurtige og langsomme tog med forskudte afgangstider. Det gælder især mænd.



Figur 7.7: Juli 2021

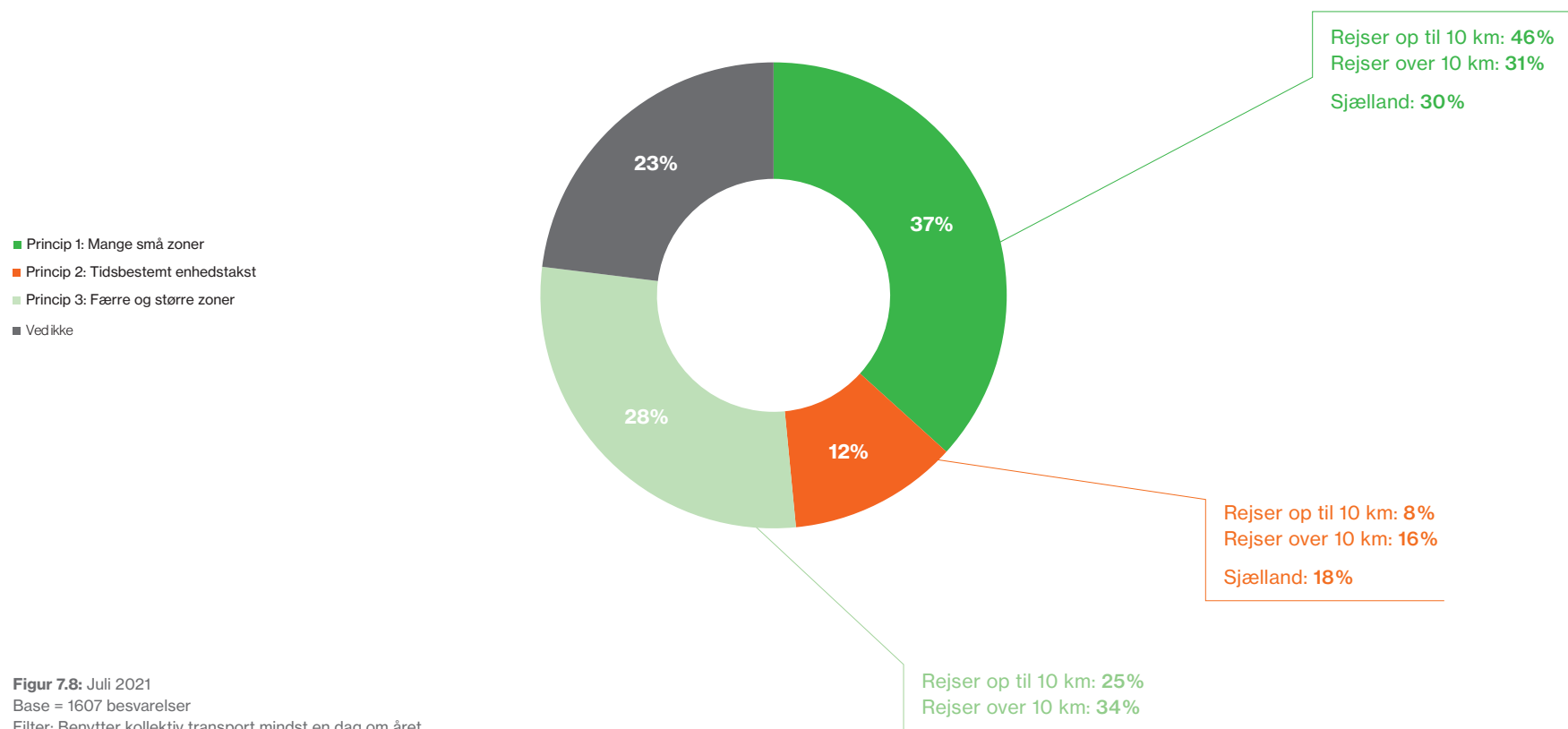
Base = 1607 besvarelser

Filter: Benytter kollektiv transport mindst en dag om året

Dilemma: Afstandsbaseerede takster eller enhedstakst?

? **Spm.20G:** Priser og takster i den kollektive transport kan følge forskellige principper. Hvilket af følgende takstprincipper foretrækker du?

Der er delte præferencer i relation til, hvordan takster bør beregnes. De, der foretager korte rejser (op til 10 km), har en præference for det nuværende takstsystem med mange små zoner, der gør korte rejser relativt billige. Men ser man på de passagerer, der rejser over 10 km, er der en større præference for et system med færre og større zoner, der vil gøre de længere rejser relativt billigere. Passagerer bosat i Region Sjælland har også generelt en større præference for et takstsystem, der vil gøre længere rejser relativt billigere.





Der er delte præferencer i relation til, hvordan taksterne i den kollektiv transport bør beregnes.

De, der foretager korte rejser (op til 10 km), har en præference for det nuværende takstsystem, mens de passagerer, der rejser over 10 km har større præference for et system, der vil gøre de længere rejser relativt billigere.

Kapitel 8

**Præferencer vedrørende
forbedringer af
kollektiv transport**

Summary

Præferencer

Der peges især på, at følgende forbedringer ”i høj” eller ”i meget høj” grad vil kunne få danskerne til at bruge kollektiv transport mere end i dag:

- Lavere priser (51%)
- Kortere rejsetid (40%)
- Færre forsinkelser (39%)
- Flere afgang (36%)

Der er en klar sammenhæng mellem alder, og i hvilken grad forbedringer i den kollektive transport vil kunne få danskerne til at rejse mere. Det er således især de 18-29 årige, der kan påvirkes til at rejse mere, mens de 65+ årige er de mindst påvirkelige.

Bilejerne udgør ca. 80% af deltagerne i undersøgelsen og er generelt svære at påvirke. Dog peger knap halvdelen på, at lavere priser ”i høj” eller ”i meget høj” grad vil kunne få dem til at rejse mere med kollektiv transport.

51%

51 procent peger på at lavere priser i ”i høj” eller ”i meget høj” grad vil kunne få danskerne til at bruge kollektiv transport mere end i dag

Basisproduktet er vigtigt for effekten af forbedringer

2 ud af 3 vil rejse mere med kollektiv transport, hvis de forbedringer, der blev peget på, bliver realiseret. Heraf vil 3 ud af 10 rejse ”en del” eller ”meget” mere.

De 18-29 årige har den højeste andel, der har svaret, at de vil rejse ”en del” eller ”meget” mere, mens de 65+ og de lavfrekvente har den laveste andel.

Følgende forbedringer vil have den største effekt på øget rejselyst:

- Lavere priser
- Flere afgang
- Kortere rejsetid
- Færre forsinkelser
- Kortere ventetid ved skift

Der er tale om helt basale forbedringer, som hænger sammen og påvirker hinanden.

Flere afgang vil f.eks. kunne reducere oplevede ventetider ved skift, og færre forsinkelser vil give kortere samlet rejsetid.

Tilsvarende vil forbedringer i f.eks. rejsetid, pålidelighed m.v. give mere værdi for pengene og dermed en større betalingsvillighed for det samlede produkt.

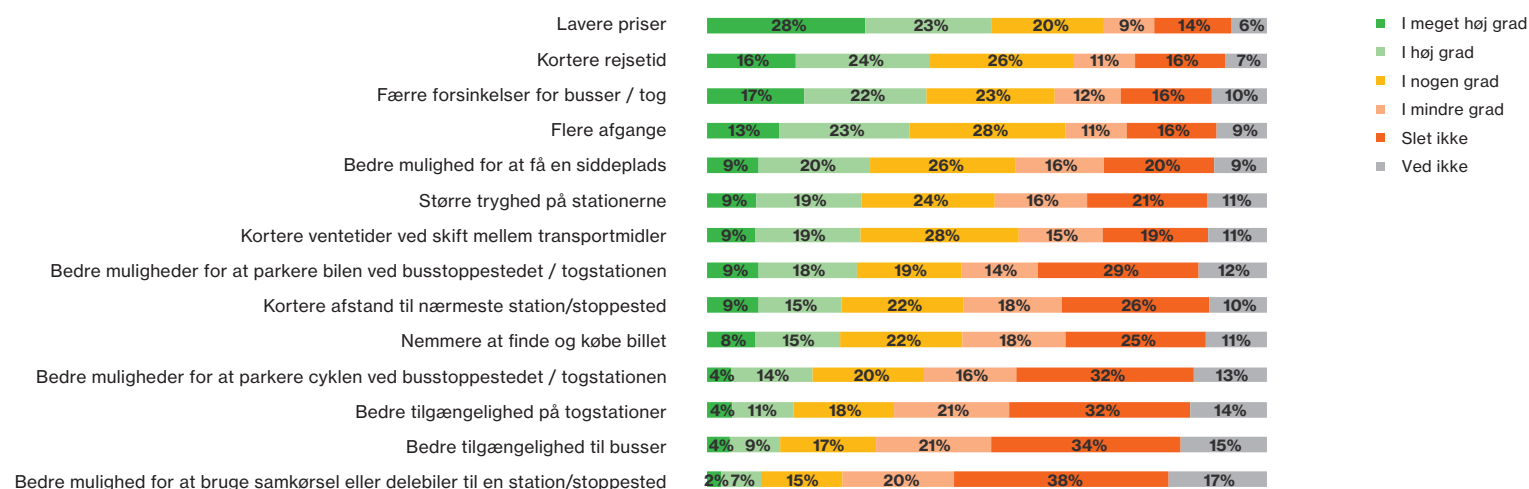


2 ud af 3 vil rejse mere med kollektiv transport, hvis de forbedringer, der blev peget på, bliver realiseret.

Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport

Spm.22: I hvilken grad vil følgende ændringer medvirke til, at du vil bruge kollektiv transport mere, end du gør i dag?

Lavere priser, kortere rejsetid, færre forsinkelser og flere afgang er de hyppigst nævnte forbedringer, der vil kunne få danskerne til at rejse mere med kollektiv transport.



Figur 8.1: Juli 2021

Base = 2421 besvarelser

Filter: Alle

Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport - Alder

Sp.22: I hvilken grad vil følgende ændringer medvirke til, at du vil bruge kollektiv transport mere, end du gør i dag?

Der er en klar sammenhæng mellem alder, og i hvilken grad forbedringer i den kollektive transport vil kunne få danskerne til at rejse mere. Det er således især de 18-29 årige, der kan påvirkes til at rejse mere, mens de 65+ årige er de mindst påvirkelige.

Type forbedring:	Alder					
	Total	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Lavere priser	51%	74%	56%	50%	46%	35%
Kortere rejsetid	40%	62%	54%	42%	34%	18%
Færre forsinkelser for busser / tog	39%	60%	45%	35%	35%	26%
Flere afgang	36%	59%	42%	36%	30%	21%
Bedre mulighed for at få en siddeplads	29%	46%	27%	22%	24%	27%
Større tryghed på stationerne	27%	39%	24%	23%	24%	26%
Kortere ventetider ved skift mellem transportmidler	27%	46%	30%	27%	22%	17%
Bedre muligheder for at parkere bilen ved busstoppestedet / togstationen	27%	28%	28%	29%	22%	28%
Kortere afstand til nærmeste station/stoppested	24%	40%	25%	23%	19%	16%
Nemmere at finde og købe billet	24%	28%	20%	23%	21%	25%
Bedre muligheder for at parkere cyklen ved busstoppestedet / togstationen	19%	34%	15%	19%	16%	11%
Bedre tilgængelighed på togstationer	15%	23%	11%	13%	12%	17%
Bedre tilgængelighed til busser	13%	20%	10%	11%	11%	13%
Bedre mulighed for at bruge samkørsel eller delebiler til en station/stoppested	9%	17%	10%	12%	7%	4%
Besvarelser	2421	492	289	370	670	600

Tabel 8.1: Juli 2021

Base = 2421 besvarelser

NOTE: Procenttal i tabellen viser summen af 'i høj' og 'i meget høj' grad (Top2 boks).

Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift.

Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport - Bilrådighed

? Spm.22: I hvilken grad vil følgende ændringer medvirke til, at du vil bruge kollektiv transport mere, end du gør i dag?

Bilejerne udgør ca. 80 % af deltagerne i undersøgelsen og er generelt svære at påvirke. Dog peger knap halvdelen på, at lavere priser ”i høj” eller ”i meget høj” grad vil kunne få dem til at rejse mere med kollektiv transport.

Type forbedring:	Bilrådighed				
	Total	En eller flere biler	Mulighed for at låne	Har køreøjelighed ved behov	Har ikke bil
Lavere priser	51%	46%	80%	57%	66%
Kortere rejsetid	40%	37%	66%	47%	43%
Færre forsinkelser for busser / tog	39%	36%	65%	51%	45%
Flere afgang	36%	33%	54%	55%	45%
Bedre mulighed for at få en siddeplads	29%	28%	42%	30%	33%
Større tryghed på stationerne	27%	25%	42%	35%	36%
Kortere ventetider ved skift mellem transportmidler	27%	26%	50%	34%	25%
Bedre muligheder for at parkere bilen ved busstoppestedet / togstationen	27%	30%	22%	15%	12%
Kortere afstand til nærmeste station/stoppested	24%	23%	38%	29%	23%
Nemmere at finde og købe billet	24%	24%	26%	21%	24%
Bedre muligheder for at parkere cyklen ved busstoppestedet / togstationen	19%	16%	33%	27%	26%
Bedre tilgængelighed på togstationer	15%	14%	19%	28%	21%
Bedre tilgængelighed til busser	13%	12%	18%	21%	15%
Bedre mulighed for at bruge samkørsel eller delebiler til en station/stoppested	9%	8%	17%	12%	12%
Besvarelser	2421	1944	137	69	271
Andel af samlet stikprøve	100%	80%	6%	3%	11%

Tabel 8.2: Juli 2021

Base = 2421 besvarelser

NOTE: Procenttal i tabellen viser summen af 'i høj' og 'i meget høj' grad (Top2 boks). Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift. Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.



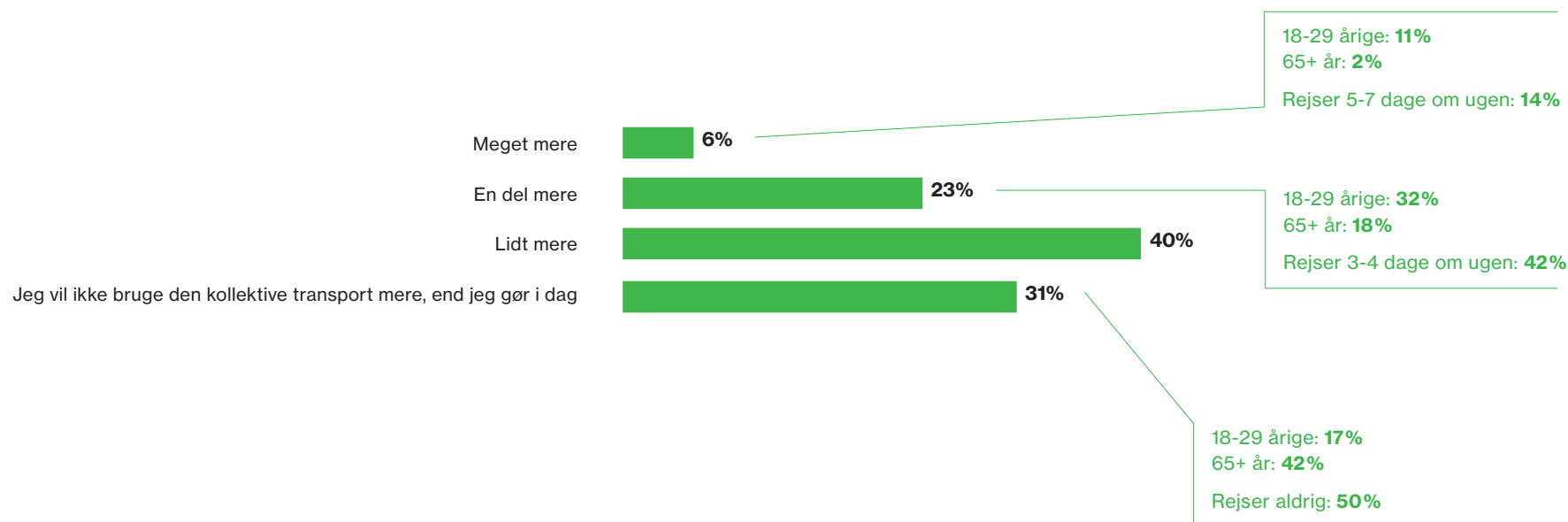
Der er en klar sammenhæng mellem alder, og i hvilken grad forbedringer i den kollektive transport vil kunne få danskerne til at rejse mere.

Det er således især de 18-29 årige, der kan påvirkes til at rejse mere, mens de 65+ årige er de mindst påvirkelige.

Effekten af forbedringer

❓ **Spm.23:** Hvis de ændringer, du har svaret 'i (nogen / høj / meget høj) grad' til, blev gennemført, hvor meget mere ville du så gøre brug af kollektiv transport?

2 ud af 3 vil rejse mere med kollektiv transport, hvis de forbedringer, der blev peget på, bliver realiseret. 3 ud af 10 vil rejse "en del" eller "meget" mere. De 18-29 årige har den højeste andel, der har svaret, at de vil rejse "en del" eller "meget" mere (43%), mens de 65+ årige har den laveste andel (20%).



Figur 8.2: Juli 2021
Base = 2421 besvarelser
Filter: Alle



Bilejerne (ca. 80 % af den samlede stikprøve) er generelt svære at påvirke. Dog peger knap halvdelen af bilejerne på, at lavere priser ”i høj” eller ”i meget høj” grad vil kunne få dem til at rejse mere med kollektiv transport.

Knap halvdelen af bilejerne peger på, at lavere priser ”i høj” eller ”i meget høj” grad vil kunne få dem til at rejse mere med kollektiv transport.

Hvilke forbedringer har størst effekt?

Sp.15: I hvilken grad vil følgende ændringer medvirke til, at du vil bruge kollektiv transport mere, end du gør i dag?

Sp.23: Hvis de ændringer, du har svaret 'i (nogen / høj / meget høj) grad' til, blev gennemført, hvor meget mere ville du så gøre brug af kollektiv transport?

Lavere priser, flere afgang, kortere rejsetid og færre forsinkelser er de fire forbedringer, som har størst sandsynlighed for at få danskerne til at rejse mere med kollektiv transport.

Type forbedring:	Effekt: Top 2 andel			Besvarelser
	Meget mere + En del mere	Lidt mere	Jeg vil ikke bruge den kollektive transport mere, end jeg gør i dag	
Lavere priser	80%	63%	39%	1214
Flere afgang	67%	42%	24%	878
Kortere rejsetid	65%	49%	30%	942
Færre forsinkelser for busser / tog	64%	47%	31%	943
Kortere ventetider ved skift mellem transportmidler	51%	30%	19%	659
Bedre mulighed for at få en siddeplads	50%	31%	26%	708
Større tryghed på stationerne	47%	31%	23%	655
Bedre muligheder for at parkere bilen ved busstoppestedet / togstationen	46%	31%	21%	641
Kortere afstand til nærmeste station/stoppested	46%	26%	16%	577
Nemmere at finde og købe billet	40%	26%	20%	592
Bedre muligheder for at parkere cyklen ved busstoppestedet / togstationen	36%	20%	13%	449
Bedre tilgængelighed på togstationer	33%	13%	12%	364
Bedre tilgængelighed til busser	27%	13%	9%	321
Bedre mulighed for at bruge samkørsel eller delebiler til en station/stoppested	21%	8%	6%	227
Total	97%	90%	70%	1717
Besvarelser	578	806	617	

Tabel 8.3: Juli 2021

Base = 2421 besvarelser

NOTE: Procenttal i tabellen viser summen af 'i høj' og 'i meget høj' grad (Top2 boks).

Signifikante forskelle mellem målgrupper er fremhævet med fed skrift. Sort skrift viser positive forskelle, mens røde viser negative.

Kapitel 9

Om undersøgelsen

Dataindsamling: **Norstat Danmark**

Dataindsamlingsperiode: **25. maj til 3. juni 2021**

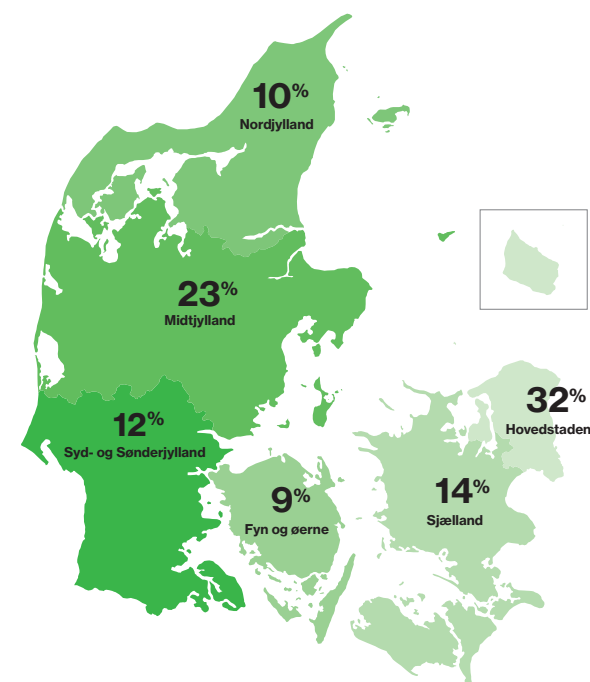
Målgruppe: **18+ år**

Nettostikprøve: **2.421**

Vejning: **Stikprøven er vejet på køn, alder og region
med udgangspunkt i tal fra Danmarks Statistik**

Om deltagerne

Køn	Andel	Erhverv	Andel
Mand	49%	Lønmodtager (med eller uden ledelsesansvar)	49%
Kvinde	51%	Selvstændig	3%
		Studerende	12%
		Hjemmegående	1%
		Orlov (barsel m.v.)	1%
		Sygemeldt	2%
		Ledig	3%
		Pensionist/Efterløn	28%
		Andet	1%
Alder	Andel	Helbred	Andel
18-29 år	20%	Er gangbesværet eller bruger kørestol	5%
30-39 år	15%	Har nedsat syn	20%
40-49 år	16%	Har nedsat hørelse	11%
50-64 år	25%	Er i risikogruppen for Covid-19 og andre smitsomme sygdomme	11%
65+ år	25%	Ingen af disse	64%
Region	Andel		
Hovedstaden	32%		
Sjælland	14%		
Fyn og øerne	9%		
Syd- og Sønderjylland	12%		
Midtjylland	23%		
Nordjylland	10%		



Kørekort til personbil

	Andel
Ja	90%
Nej	10%

Bilejerskab

	Andel
Ja, der er 1 bil i husstanden	51%
Ja, der er 2 biler i husstanden	24%
Ja, der er 3 eller flere biler i husstanden	3%
Der er ikke bil i husstanden, men jeg har mulighed for at låne bil, når jeg har brug for det	6%
Der er ikke bil i husstanden, men jeg har kørelejlighed, når jeg har brug for det	3%
Nej, jeg har ikke bil til rådighed	12%

Rejsebehov	Pendling til/fra arbejde eller uddannelse	Fritidsaktivitet (sport, kultur osv.)	Besøge venner eller familie
5-7 dage om ugen	31%	5%	2%
3-4 dage om ugen	12%	12%	6%
1-2 dage om ugen	5%	30%	35%
1-3 dage om måneden	2%	17%	42%
1-2 dage i kvartalet	1%	7%	9%
Ca. en dag hvert halve år	1%	4%	2%
Ca. en dag om året	0%	1%	1%
Sjældnere	2%	10%	2%
Aldrig	45%	13%	2%

Rejsefrekvens med kollektiv transport	Andel
5-7 dage om ugen	4%
3-4 dage om ugen	5%
1-2 dage om ugen	9%
1-3 dage om måneden	15%
1-2 dage i kvartalet	13%
Ca. en dag hvert halve år	13%
Ca. en dag om året	10%
Sjældnere	17%
Aldrig	14%



**Næsten hver femte dansker
kører med kollektiv transport
mindst en dag om ugen**

Danskerne og
kollektiv transport 2021

RAPPORTEN ER UDARBEJDET AF:
Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk

Foto: Anette Sønderby Madsen, Getty Images og Laurenz Heymann

Passagerpulsen hos
Forbrugerrådet Tænk
Fiolstræde 17B
Postboks 2188
1017 København K.

Telefon: +45 77 41 77 41
E-mail: passagerpulsen@fbr.dk
Hjemmeside: www.passagerpulsen.dk

Forbrugerrådet
Tænk
Passagerpulsen