



Danskerne og kollektiv transport 2022

FORBRUGERRÅDET TÆNK



**PASSAGER
PULSEN**



Forord

Kollektiv transport spiller en væsentlig rolle i fremtidens klimavenlige mobilitet. Derfor er det vigtigt, at rejsen med bus, tog, metro og letbane opleves som et attraktivt alternativ til bilen.

Heldigvis er der et stort potentiale i den kollektive transport. Faktisk vil næsten 8 ud af 10 danskere bruge den kollektive transport mere, hvis der sker forbedringer. Og her er det helt afgørende, at tage udgangspunkt i passagerernes brug, ønsker og behov. Denne rapport afdækker netop disse emner.

Hvis vi skal indfri potentialet, skal vi dog først sikre fundamentet for kollektiv transport.

Lige nu er den kollektive transport under massivt pres. Passagertallet er stadig ikke tilbage på samme niveau som i 2019 før Covid-19. Samtidig presser de stigende energipriser trafikselskaberne økonomisk. I 2020 og 2021 kompenserede staten for manglende passagerindtægter, men i 2022 er der ikke ydet fuld kompensation. Trafikselskaber, regioner og kommuner mangler i 2022 i alt omkring 1 mia. kroner. Det vil resultere i nedlæggelse af busruter og lavere frekvens, hvis ikke der kommer hjælp.

Nedskæringer vil gøre den kollektive transport mindre attraktiv, afskrække potentielle passagerer og gøre det svært at fastholde de nuværende. Mange vil formentlig være nødt til at vælge bilen, hvis de har en sådan, og evt. købe bil nr. to eller tre. Det vil øge trængslen på vejene og CO₂-udledningen. Ifølge DI's beregninger fra 2019 beløber de samlede trængselsomkostninger sig til mellem 29,5 og 31,5 mia. kr. om året. En anden DI-undersøgelse fra 2020 viser desuden, at en 10 procents reduktion i den kollektive transport i 2030 vil koste samfundet yderligere ca. 2,1 mia. kr. hvert år.

Særligt borgere i landdistrikterne bliver ramt. Her er det offentlige tilskud per passager størst, og den kollektive transport er i forvejen presset på passagertal, ruter og frekvens. Passagerpulsens undersøgelse 'Mobilitet i tyndtbefolkede områder' fra 2019 viser, at danskere i landdistrikterne risikerer ikke at kunne besøge familie og venner eller få vanskeligt ved at nå læge- og sygehusbesøg.

Samtidig med nedskæringer er der varslet prisstigninger fra 2023. De to ting tilsammen er stik imod, hvad der, ifølge vores undersøgelser, skal til for at få flere til at benytte kollektiv transport.

Trafikvirksomhederne spiller en stor rolle i at gøre udbuddet attraktivt, men det kræver også politisk mod, nytænkning og investering at skabe langsigtede og holdbare løsninger.

Andre lande investerer i øjeblikket i kollektiv transport med flere mål for øje. Tyskland har fx netop lanceret en afløser for den populære sommerbillet 9für90, som gav adgang til kollektiv transport for 9 Euro om måneden i tre måneder. Den nye billet præsenteres både som et klimatiltag og en måde at hjælpe borgere og samfund godt gennem krisen.

Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk er passagerens stemme i den kollektive transport. Vi arbejder for bedre kollektiv transport på tværs af Danmark og transportformer. Denne undersøgelse er den syvende af sin slags, og i den sætter vi fokus på udfordringer og potentialer i kollektiv transport. På baggrund af besvarelser fra et repræsentativt udsnit af danskerne, giver vi en status på, hvad danskerne mener om den kollektive transport, hvordan den kan opfylde deres behov, samt hvilke ønsker de har til forbedringer. Desuden peger vi på anbefalinger til løsninger, som kan være med til at gøre kollektiv transport mere attraktiv for flere til gavn for både passagerer, klima og samfund.

God læselyst



Venlige hilsner

Anja Philip

Formand, Forbrugerrådet Tænk

Indhold

Konklusioner	05
Danskernes holdning til kollektiv transport	06
Udvikling i brug af kollektiv transport	08
Danskernes holdninger til forbedringer af kollektiv transport	10
Danskernes holdninger til sporarbejder og køreplaner	12
 Anbefalinger	 13
Sørg for at den kollektive transport kommer godt ud af corona-nedlukningen og energikrisen	14
Reformér priser og takster i den kollektive transport og gør den mere konkurrencedygtig	15
Prioritér fortsat rejsetid, frekvens og punktlighed	16
Øvrige anbefalinger	17
 Bilag 1: Danskernes holdning til kollektiv transport	 18
Bilag 2: Udvikling i brug af kollektiv transport	28
Bilag 3: Danskernes holdninger til forbedringer af kollektiv transport	38
Bilag 4: Danskernes holdninger til sporarbejder og køreplaner	44
Om deltagerne	47

Konklusioner

Undersøgelsen afdækker potentialer og udfordringer i den kollektive transport. Her kan du blive klogere på, hvordan det står til med danskernes holdning til og brug af kollektiv transport, og hvilke ønsker de har til forbedringer.

Alle resultater med figurer og tabeller findes i bilag 1-4.



Danskernes holdning til kollektiv transport

Tilfredsheden med den kollektive transport i Danmark er faldet, men er fortsat højere end før Covid-19

I forhold til 2021 er andelen af 'tilfredse' og 'meget tilfredse' faldet fra 50 procent til 46 procent. Tilfredsheden ligger dog på samme niveau som før Covid-19.

Faldet i tilfredshed er størst i Jylland, mens tilfredsheden i Region Sjælland samt Fyn og Øerne ligger på samme niveau som i 2021.

Tilfredsheden med den kollektive transport i det område, hvor man bor, er faldet lidt, men er fortsat højere end før Covid-19

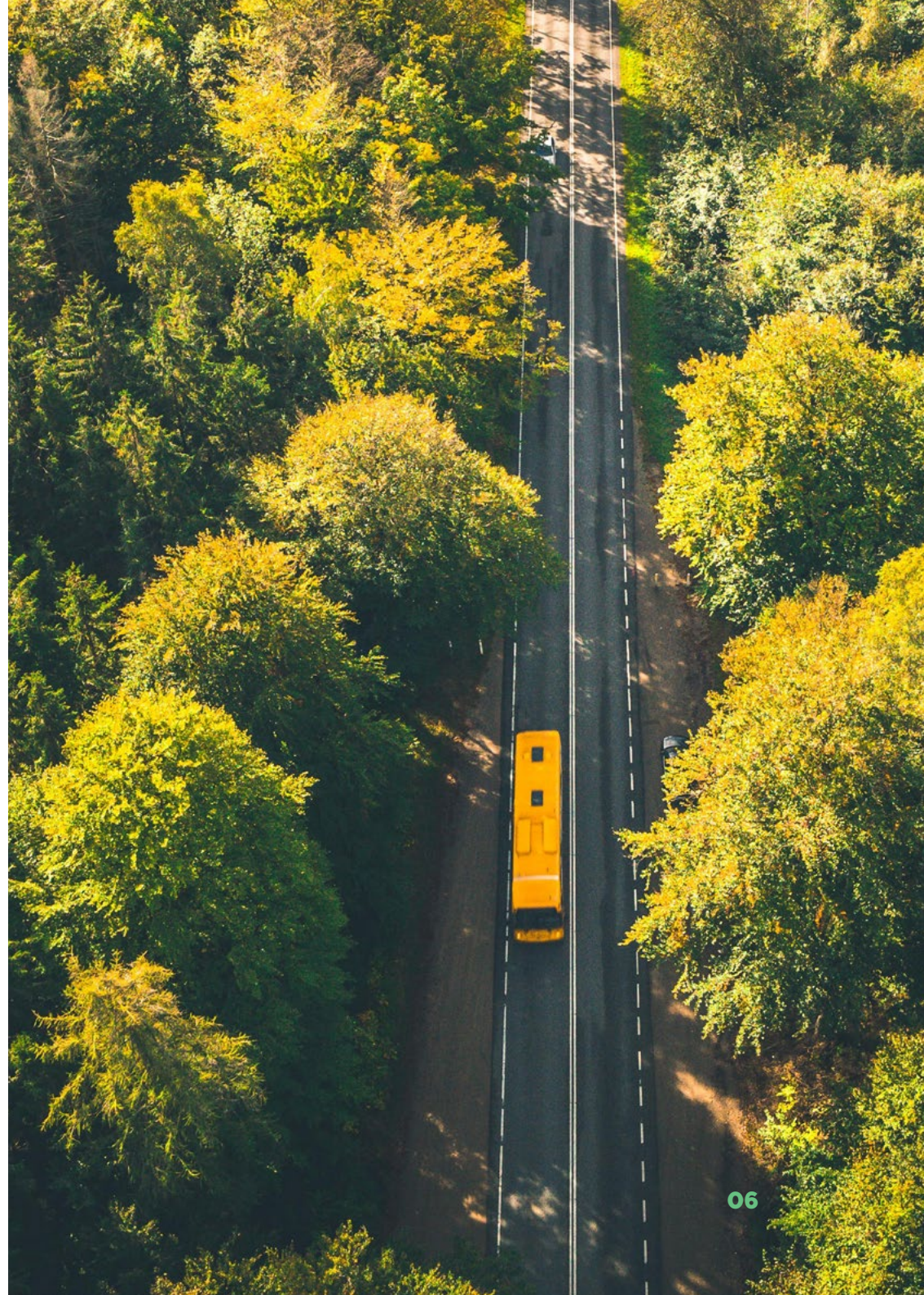
I forhold til 2021 er andelen af 'tilfredse' og 'meget tilfredse' faldet fra 47 procent til 45 procent. Faldet er dog ikke statistisk signifikant.

I 5 ud af 6 geografiske områder ligger tilfredsheden på samme niveau som i 2021. I Region Sjælland er der dog sket et signifikant fald i tilfredsheden fra 42 procent til 35 procent

Den kollektive transports evne til at opfylde danskernes transportbehov er uændret, men fortsat højere end før Covid-19

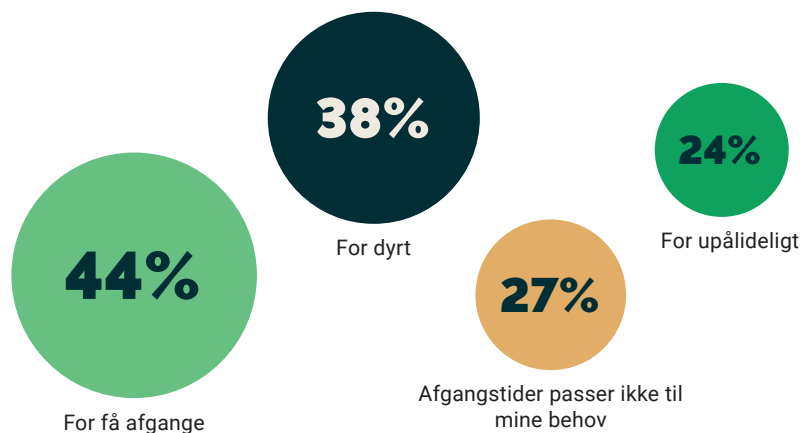
29 procent af danskerne mener, at den kollektive transport 'i høj grad' eller 'i meget høj grad' kan opfylde deres behov, hvilket er uændret i forhold til 2021 og dermed fortsat højere end før Covid-19.

På regionalt niveau er der ingen signifikante ændringer i behovsopfyldelsen.



Manglende udbud, høje priser og upålidelighed er de primære årsager til manglende tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor man bor

De 4 vigtigste årsager til danskernes utilfredshed med den kollektive transport er:



Bag disse tal er der dog store geografiske forskelle.

Billetpriser og upålidelighed har størst betydning i de fire største byer, hvor den kollektive trafikbetjening er bedst. En forklaring kan være, at den kollektive transport her i højere grad er i konkurrence med cykel og gang, hvor prisen er lavere, og der er større frihed i tilrettelæggelsen af rejsen.

Uden for de største byer har den generelle adgang til kollektiv transport derimod størst betydning. I landdistrikterne angiver knap 6 ud af 10 således, at "for få afgange" er den største årsag til manglende tilfredshed, mens kun 3 ud af 10 peger på høje billetpriser. Afgangstider, der ikke passer til behov og lang afstand til nærmeste busstoppested eller station, har også markant større betydning for manglende tilfredshed i landdistrikterne end i de større byer.



Uden for de største byer mener knap 6 ud af 10 at den generelle adgang til kollektiv transport har størst årsag til manglende tilfredshed



Udvikling i brug af kollektiv transport

Brugen af kollektiv transport er faldet lidt, hvilket især skyldes skift til andre transportformer og forringelser i den kollektive transport

2 ud af 3 har et uændret forbrug af kollektiv transport i 2022 sammenlignet med 2021.

Knap 1 ud af 5 har et mindre forbrug, mens 1 ud af 10 har et større forbrug end i 2021. Samlet set indikerer det et lille fald i brugen af kollektiv transport fra 2021 til 2022.

Tendensen er den samme i alle regioner, men faldet er mindst i Hovedstaden og størst i Syd- og Sønderjylland.

Ser man på forskellen mellem land og by, er faldet i brugen af kollektiv transport uden for de 4 største byer markant højere.

6 ud af 10 angiver skift til andre transportformer som den primære årsag til faldende brug.

1 ud af 4 peger på forringelser i den kollektive transport, herunder "nedlæggelse af ruter", "ændringer i køreplanstider", "ændringer i afgangsfrekvens" og "for mange sporarbejder, busomlægninger m.v."

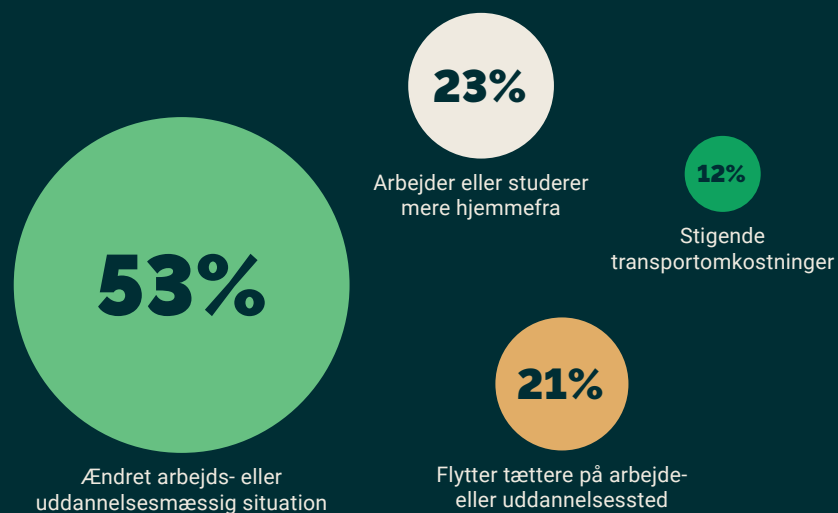


7 ud af 10 danskere forventer, at deres rejsemønster til/fra arbejde eller uddannelse ikke vil ændre sig de næste 1-2 år

Blandt de resterende er der et lille flertal på 3 procentpoint, der forventer at rejse 'lidt mindre' eller 'meget mindre'.

Tendensen er den samme på tværs af geografi.

13 procent forventer at rejse 'lidt mindre' eller 'meget mindre' og angiver følgende primære årsager til faldende rejseomfang:

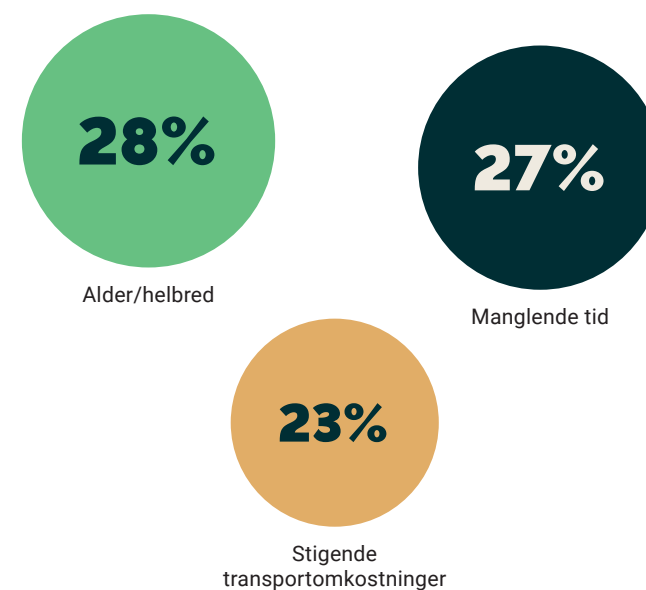


7 ud af 10 danskere forventer at deres rejsemønster for fritidsrejser ikke vil ændre sig de næste 1-2 år

Blandt de resterende er der et lille flertal på 4 procentpoint, der forventer at rejse 'lidt mere' eller 'meget mere'.

Også her er tendensen den samme på tværs af geografi.

9 procent forventer at rejse 'lidt mindre' eller 'meget mindre' og angiver følgende primære årsager til faldende rejseomfang:

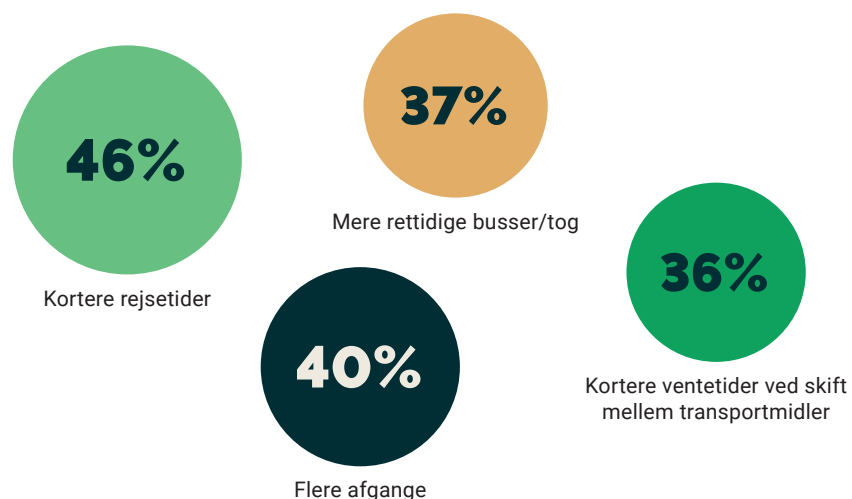


Danskernes holdninger til forbedringer af kollektiv transport

Lavere priser, kortere rejsetid, flere afgang og større pålidelighed kan få flere til at rejse mere med kollektiv transport

Lavere priser har størst indflydelse på danskernes lyst til at rejse mere kollektiv transport. 6 ud af 10 svarer i denne undersøgelse, at "gratis kollektiv transport" "i høj grad" eller "i meget høj grad" vil kunne få dem til at rejse mere med kollektiv transport. 5 ud af 10 peger på "billigere billetter". Forskellen mellem prisreduktioner og fuld afskaffelse af betaling for at bruge kollektiv transport er således ikke så stor, som man kunne forvente.

Forhold, der har betydning for rejsetiden, har også indflydelse på øget rejselyst:



Forhold, der kan gøre det nemmere at vælge og købe billet, har en mere begrænset effekt. Kun 1 ud 4 har svaret, at det "i høj grad" eller "i meget høj grad" vil få dem til at rejse mere med kollektiv transport. Det kan både skyldes, at mange allerede synes, det er uproblematisk at købe billet, og at



Uden for de største byer mener knap 6 ud af 10 at den generelle adgang til kollektiv transport har størst årsag til manglende tilfredshed



forenklinger ikke i sig selv gør det mere fordelagtigt at rejse med kollektiv transport, da det fx ikke er lig med færre udgifter til transport eller kortere rejsetid.

Ca. hver 4. dansk bilist svarer, at de vil benytte kollektiv transport mere, hvis der indføres tiltag, der begrænser eller besværliggør bilkørsel.

Ovenstående tendenser gælder for Danmark under ét. På tværs af geografi er der dog en række forskelle.

Andelen, der peger på lavere priser, er markant højere i Region Hovedstaden. Forhold, der har til formål at begrænse bilkørsel, har mindre effekt på lysten til at rejse mere med kollektiv transport uden for hovedstadsområdet, særligt i Midtjylland samt Syd- og Sønderjylland.

Samme tendens ses i forholdet mellem land og by. Andelen der har svaret, at lavere priser "i høj grad" eller "i meget høj grad" vil kunne få dem til at rejse mere med kollektiv transport er således markant højere i de 4 største byer. Omvendt har "lettere adgang fra bopæl" en større svarandel i landdistrikterne.

Svarene indikerer, at prisen har stor betydning for lysten til at rejse med kollektiv transport, men primært når der eksisterer et tilstrækkelig attraktivt udbud af kollektiv transport, der hvor man bor og rejser.

Effekten af forbedringer i den kollektive transport er størst i de 4 største byer

Samlet set har 43 procent svaret, at de vil rejse 'mere' eller 'meget mere' med kollektiv transport, hvis de forbedringer af den kollektive transport, de har angivet, bliver realiseret.

I de 4 største byer har 51 procent svaret, at de vil rejse 'mere' eller 'meget mere' med kollektiv transport, hvis de forbedringer af den kollektive transport, de har angivet, bliver realiseret. Til sammenligning er det kun 36 procent i landdistrikterne.

Disse konklusioner peger altså på, at effekten af forbedringer hænger sammen med, hvor god den kollektive trafikbetjening er, der hvor danskerne bor, og hvor stor en andel der allerede benytter kollektiv transport.



Danskernes holdninger til sporarbejder og køreplaner

Ved sporarbejder foretrækker 7 ud af 10 togpassagerer, at den slutdato, der meldes ud, tager højde for forsinkelser i anlægsarbejdet

Når Banedanmark og togoperatørerne giver information om sporarbejder, er det vigtigt for at klart flertal af passagererne, at de kan regne med, at de datoer, der meldes ud, bliver overholdt.

Et flertal i landdistrikterne foretrækker, at der er busbetjening alle ugens dage

18 procent foretrækker timedrift kun på hverdage og ingen drift i weekenden, mens 12 procent foretrækker busbetjening alle ugens dage hver anden time.

46 procent foretrækker en kombination af de to første køreplaner, mens 24 procent har svaret, at de ingen holdning har.



7 ud af 10 af togpassagerer, foretrækker, at der tages højde for forsinkelser i anlægsarbejdet når slutdato meldes ud



Anbefalinger

Denne befolkningsundersøgelse viser, at der fortsat er et stort potentiale for at øge brugen af den kollektive transport. Det kræver dog en indsats fra politikere, myndigheder og trafikvirksomheder at forløse potentialet.

Passagerpulsens anbefaler på baggrund af denne undersøgelse og vores øvrige arbejde¹:

01.

Sørg for at den kollektive transport kommer godt ud af corona-nedlukningen og energikrisen

02.

Reformér priser og takster i den kollektive transport

03.

Prioritér fortsat rejsetid, frekvens og punktlighed

¹ Se fx Passagerpulsens anbefalingskatalog fra 2019: <https://passagerpulsen.taenk.dk/bliv-klogere/katalog-passagerernes-bud-paa-bedre-kollektiv-transport>

01.



Sørg for at den kollektive transport kommer godt ud af corona-nedlukningen og energikrisen

Regeringen og Folketinget sikrede, at de regionale trafikselskaber i både 2020 og 2021 blev kompenseret for tab og merudgifter i forbindelse med corona-nedlukningerne. Desværre er støtten ikke på samme niveau i 2022. Og det på trods af, at der fortsat er færre passagerer i busser og tog pga. de tidligere anbefalinger om at undlade at bruge kollektiv transport, og at energipriserne er steget voldsomt som følge af krigen i Ukraine. Kommuner og regioner får derfor store ekstraomkostninger til kollektiv transport i såvel 2022 som 2023. Mange er nødsaget til at træffe kortsigtede økonomiske nedskæringer med store konsekvenser for danskernes mobilitet, klima, miljø og trængsel.

Passagertallet er mange steder tæt på normaliseret, og forventningen er ikke, at de lavere passagertal er en permanent situation. Derfor er det et kritisk tidspunkt at reducere driftsomfanget.

Politikerne bør give regioner og kommuner mulighed for at fastholde driftsomfanget for busser og lokaltog på uændret niveau. Enten ved økonomisk støtte i stil med de foregående år eller ved at give mere økonomisk fleksibilitet, så regioner og kommuner får mulighed for at brede ekstraomkostningerne ud over flere år, fx gennem låntagning.

02.

Reformér priser og takster i den kollektive transport og gør den mere konkurrencedygtig

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 bil er faldet.

'Gratis kollektiv transport' eller 'lavere priser' er det, flest danskere peger på som en forbedring, der ville få dem til at bruge kollektiv transport mere. Det er derfor oplagt, at både trafikvirksomheder og politikere har fokus på at gøre kollektiv transport mere konkurrencedygtig på prisen. Her spiller det kommende grønne takstudvalg en stor rolle, da det netop skal undersøge, hvordan taksterne i den kollektive transport i højere grad kan understøtte overflytning af passagerer fra bil til kollektiv transport og andre bæredygtige transportformer.

Passagerpulsens anbefaler særligt fokus på:

- **At sænke priserne på de længere rejser**, hvor konkurrencen med bilen er størst.
- **At indføre billige års- eller månedskort** med inspiration fra Østrig og Tyskland, hvor billige års- eller månedsbilletter til dele af eller hele landet på kort tid har betydet stor vækst i passagertallene. Der er allerede påvist potentiale ved en årsbillet til kollektiv transport i Danmark.²
- **At styrke rabatterne for unge**, da lavere priser særligt vil påvirke netop denne gruppes transportvaner. Fx via landsdækkende ungdomsrabat på rejsekortet, billigere ungdomskort og udvidet målgruppe for ungdomskortet, så fx også unge på erhvervsuddannelser i lønnede praktikforløb kan få det.

² <https://passagerpulsens.taenk.dk/vidensbanken/undersogelse-aarsbillet-til-kollektiv-transport>



03.

Priorité fortsat rejsetid, frekvens og punktlighed

Næstefters pris er rejsetid, frekvens og antallet af forsinkelser afgørende for at tiltrække flere passagerer. De investeringer i jernbaner, busbaner, letbaner og BRT-løsninger, som er med i Infrastrukturplan, vil forbedre disse forhold, men der er behov for yderligere tiltag.

Passagerpulsens anbefaler særligt fokus på:

- **At tilrettelægge busruterne så de kører alle ugens dage – også i tyndtbefolkede dele af landet** – og selvom det betyder lavere frekvens udenfor de tidspunkter, hvor der er flest passagerer. En stor del af busserne bør planlægges, så rejsetid og høj frekvens prioriteres, selvom det betyder færre stop og mindre geografisk dækning. Passagerer i de tyndtbefolkede dele af Danmark skal dog også have adgang til kollektiv transport, fx ved at et hovednet af hurtige buslinjer med høj frekvens suppleres af god adgang til regulære buslinjer og øvrige tilbud såsom flextrafik og samkørsel.



- **At tilrettelægge sporarbejder ud fra hensyn til passagererne og kompensere dem for gener.** Passagererne har ved flere lejligheder oplevet, at sporarbejdet ikke er blevet færdigt til den lovede tid. De fleste passagerer foretrækker, at trafikvirksomhederne er konservative i deres udmeldinger og på forhånd tager højde for, at der kan opstå forsinkelser. Desuden bør der indføres mere ensartede ordninger for kompensation til de passagerer, særligt pendlere, der rammes af langvarigt sporarbejde.
- **At tænke den kollektive transport ind i byplanlægningen**, så adgangen til kollektiv transport altid er et centralt parameter i eksisterende såvel som nye bydele, og stationsnærhedsprincippet³ fastholdes. Samtidig bør eksisterende byrum, hvor det er muligt, indrettes, så den kollektive transport kan komme hurtigere frem, fx via dedikerede busbaner og prioritering i lyskryds.

³ Stationsnærhedsprincippet fastlægger, at byfunktioner som større kontor- og serviceerhverv, kulturinstitutioner, udstillings- og kongrescentre, større idrætsanlæg og hoteller generelt skal etableres inden for de stationsnære områder, dvs. indenfor en radius på 600 m.

Øvrige anbefalinger

Vi anbefaler desuden, at politikere og trafikselskaber på sigt også har fokus på følgende områder:

Sæt ambitiøse mål om passagervækst i den kollektive transport

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

Styrk sammenhængen med andre transportformer

For mange danskere må bus- og togrejsen kombineres med en cykeltur, en biltur, samkørsel eller delebil, for at komme hele vejen fra A til B. Den sammenhængende rejse på tværs af transportformer bør styrkes, så den kollektive transport bliver en attraktiv del af rejsen for flere.

Det kan bl.a. ske ved at

- sikre bedre cykelparkering – også ved busstoppestederne
- at skabe trygge adgangsveje for cyklister til busstoppesteder
- at gøre det lettere at tage cyklen med i bussen
- at gøre samkørsel mere attraktiv
- at synliggøre og forbedre mulighederne for Plustur og Flextrafik for unge.

Styrk stationer og knudepunkter

Passagerpulsens befolkningsundersøgelse 2021⁴ viste, 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 kollektiv transport mere. Det bør derfor være et fokuspunkt for alle de relevante aktører.

Forbedringer af stationer og knudepunkter kan bl.a. ske ved at:

- skabe en mere klar ansvarsfordeling for udvikling og vedligehold af stationerne og omkringliggende områder
- prioritere flere toiletter – eventuelt mod en lille betaling
- skabe adgang til mad, drikke og personlig betjening
- prioritere behagelige venteområder med siddepladser
- styrke tilgængeligheden.



4 <https://passagerpulsens.taenk.dk/bliv-klogere/undersogelse-danskerne-og-kollektiv-transport-2021>

Bilag 1:

Danskernes holdning til kollektiv transport

Oversigt over tabeller og figurer i bilaget

Tabel 1: Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport i Danmark? Udvikling 2016-2022.

Figur 1: Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport i Danmark? Udvikling 2016-2022.

Figur 2: Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport i Danmark? Regional udvikling 2016-2022.

Tabel 2: Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport i det område, hvor du bor? Udvikling 2016-2022.

Figur 3: Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport i det område, hvor du bor?

Figur 4: Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport i det område, hvor du bor? Regional udvikling 2016-2022

Tabel 3: I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag? Udvikling 2016-2022.

Figur 5: I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag? Udvikling 2016-2022.

Figur 6: I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag? Regional udvikling 2016-2022

Figur 7: Hvad er de vigtigste årsager til, at du ikke er tilfreds med den kollektive trafikbetjening i det område, hvor du bor?

Tabel 4: Hvad er de vigtigste årsager til, at du ikke er tilfreds med den kollektive trafikbetjening i det område, hvor du bor? – regional opdeling

Tabel 5: Hvad er de vigtigste årsager til, at du ikke er tilfreds med den kollektive trafikbetjening i det område, hvor du bor? - urbanisering

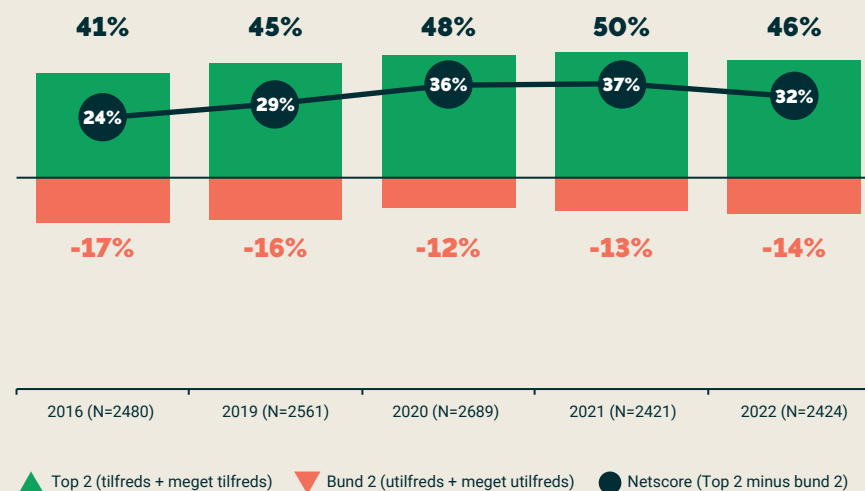
Udvikling i danskernes tilfredshed med kollektiv transport i Danmark, 2016-2022

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

Den generelle tilfredshed med den kollektive transport er faldet fra 2021 til 2022. I 2022 var knap halvdelen "tilfreds" eller "meget tilfreds", mens knap 1 ud af 7 var "utilfreds" eller "meget utilfreds".

	2016	2019	2020	2021	2022
Meget utilfreds	5%	4%	3%	3%	3%
Utilfreds	13%	12%	9%	10%	11%
Hverken eller	26%	28%	24%	24%	26%
Tilfreds	33%	37%	38%	40%	36%
Meget tilfreds	8%	8%	10%	10%	10%
Ved ikke / ikke relevant	16%	12%	16%	13%	14%
Besvarelser	2.480	2.561	2.689	2.421	2.424

Tabel 1: Udvikling 2016-2022

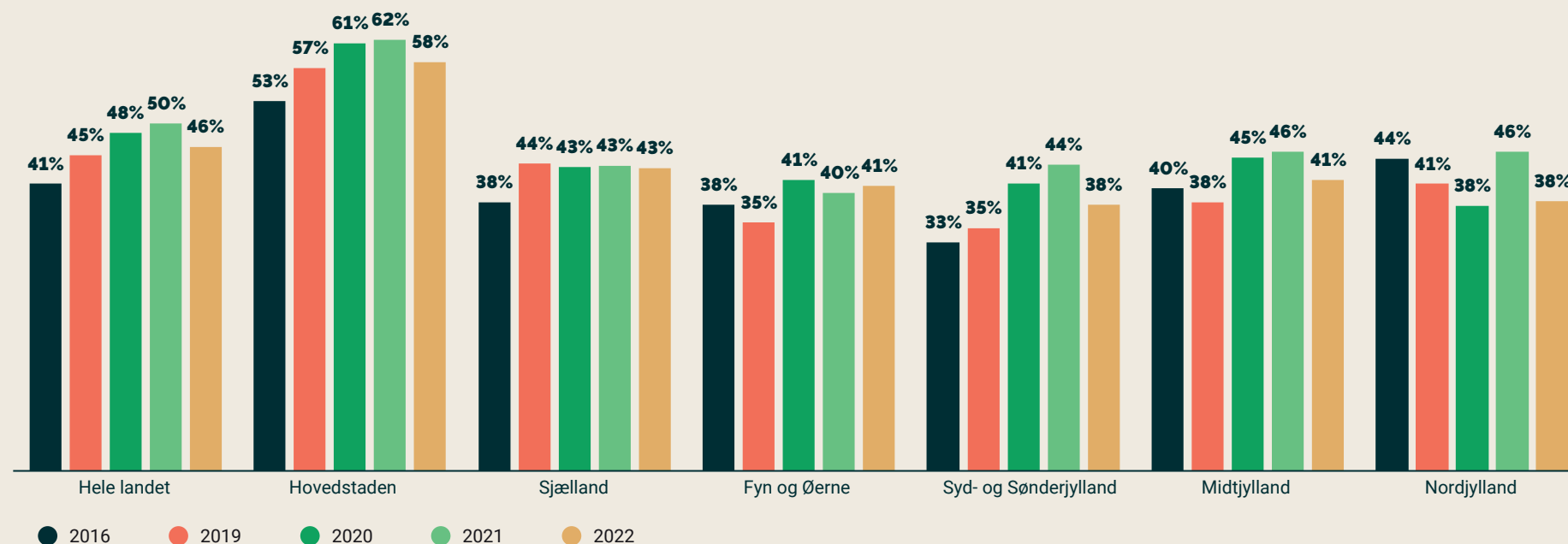


Figur 1: Udvikling 2016-2022. Top 2 og bund 2.

Regional udvikling i danskernes tilfredshed med kollektiv transport i Danmark, 2016-2022

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

Faldet i tilfredshed er i 2022 størst i Jylland, mens tilfredsheden i Region Sjælland samt Fyn og Øerne ligger på samme niveau som i 2021.



Figur 2: Regional udvikling 2016-2022 - Top 2 (andel der har svaret "tilfreds" eller "meget tilfreds")

Udvikling i danskernes tilfredshed med kollektiv transport i det område hvor de bor, 2016-2022

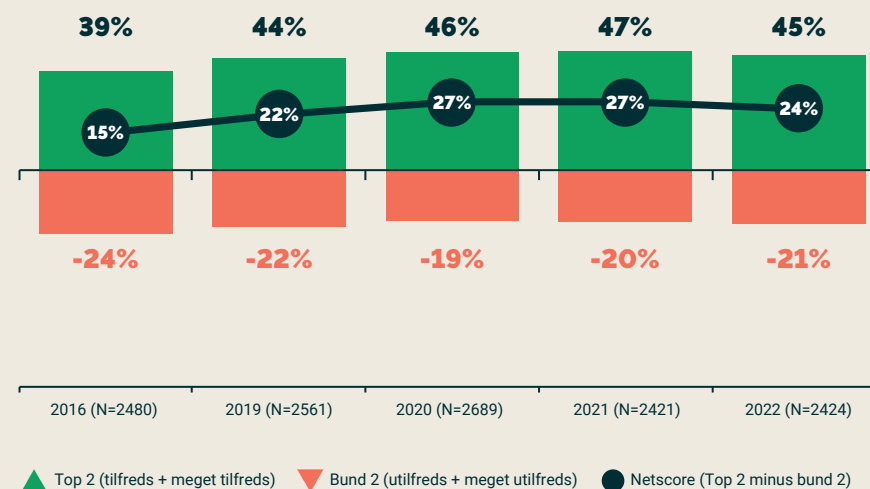
Spørgsmål 6.2: Hvor tilfreds er du generelt med den kollektive transport i det område, hvor du bor?

Tilfredsheden med den kollektive transport i det område, hvor man bor, er faldet lidt fra 2021 til 2022.

Knap halvdelen var i 2022 "tilfreds" eller "meget tilfreds", mens godt 1 ud af 5 var "utilfreds" eller "meget utilfreds".

	2016	2019	2020	2021	2022
Meget utilfreds	9%	8%	6%	7%	7%
Utilfreds	15%	14%	14%	13%	14%
Hverken eller	21%	22%	21%	21%	22%
Tilfreds	30%	32%	33%	35%	33%
Meget tilfreds	9%	12%	13%	12%	12%
Ved ikke / ikke relevant	16%	12%	14%	12%	12%
Besvarelser	2.480	2.561	2.689	2.421	2.424

Tabel 2: Udvikling 2016-2022

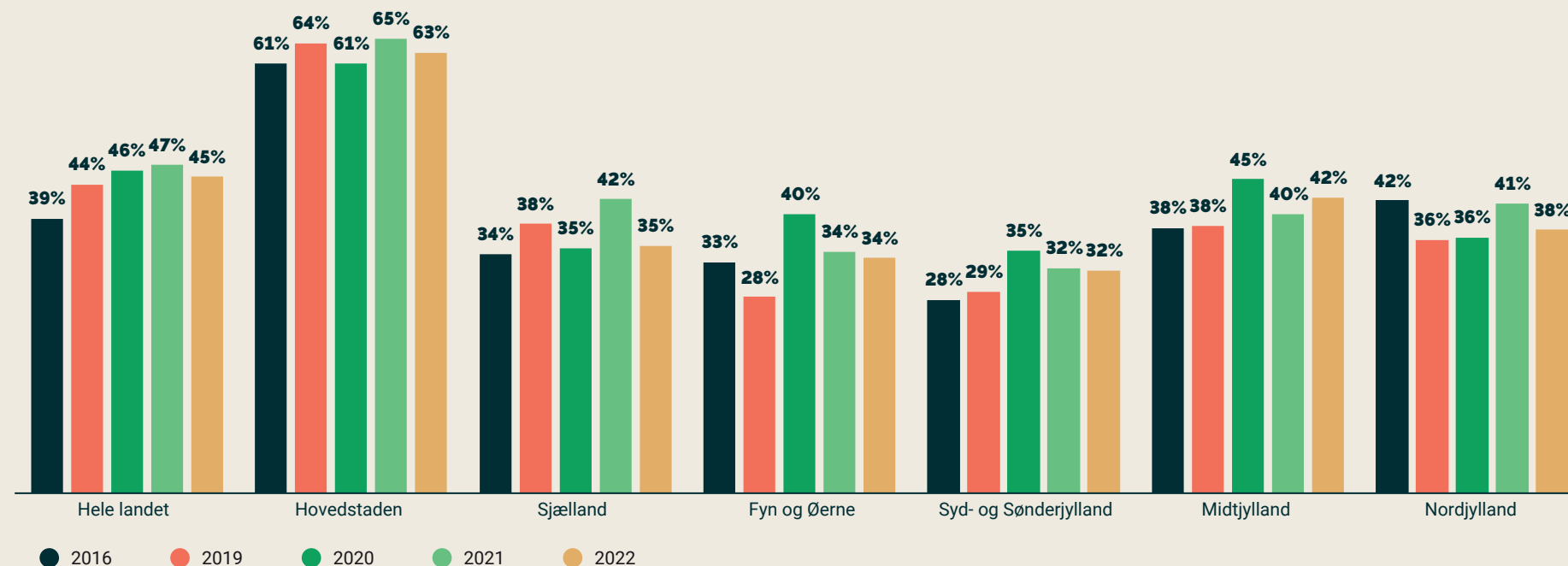


Figur 3: Udvikling 2016-2022. Top 2 og bund 2.

Regional udvikling i danskernes tilfredshed med kollektiv transport i det område hvor de bor, 2016-2022

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

Faldet i tilfredshed er størst i Region Sjælland. I de øvrige regioner ligger tilfredsheden tæt på niveauet fra 2021.



Figur 4: Regional udvikling 2016-2022 - Top 2 (andel der har svaret "tilfreds" eller "meget tilfreds")

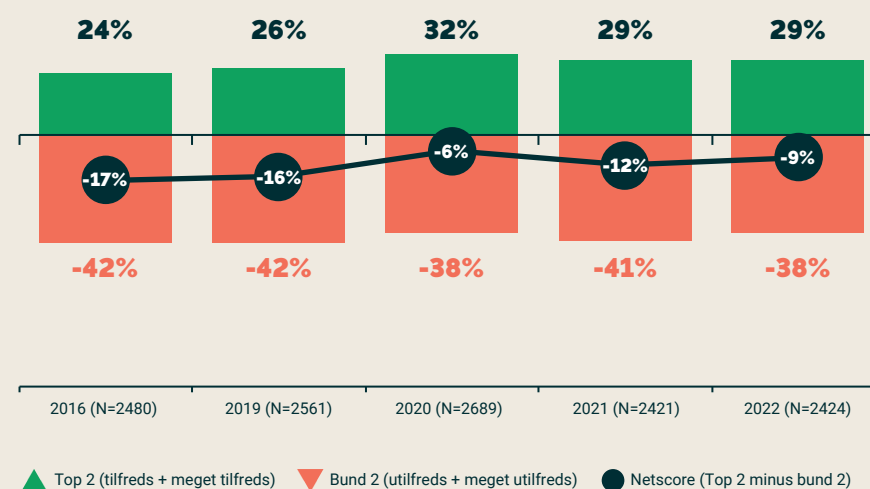
Udvikling i danskernes holdning til om kollektiv transport kan opfylde transportbehov, 2016-2022

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

Danskernes holdning til, om kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov er uændret fra 2021 til 2022. Dog er der sket en lille stigning i andelen, der "i mindre grad" eller "slet ikke" mener, at kollektiv transport kan opfylde deres behov.

	2016	2019	2020	2021	2022
Slet ikke	20%	21%	20%	21%	20%
I mindre grad	21%	21%	18%	20%	18%
I nogen grad	27%	28%	21%	23%	25%
I høj grad	20%	20%	24%	21%	21%
I meget høj grad	5%	6%	8%	9%	8%
Ved ikke	7%	5%	9%	6%	8%
Besvarelser	2.480	2.561	2.689	2.421	2.424

Tabel 3: Udvikling 2016-2022

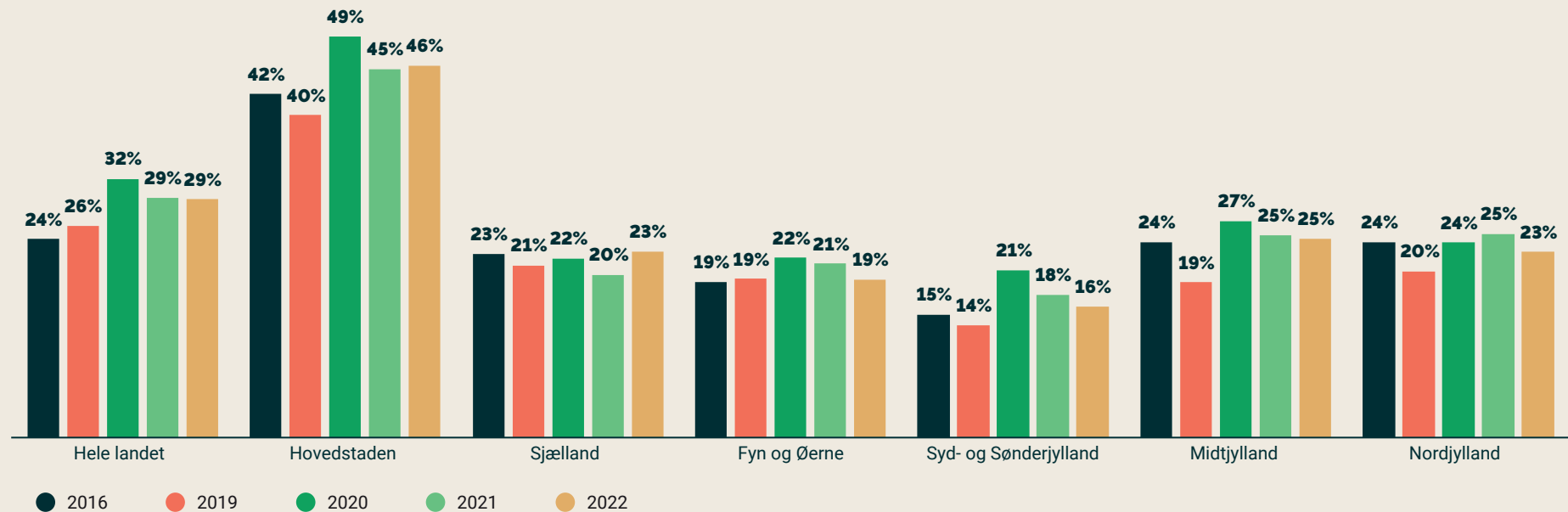


Figur 5: Udvikling 2016-2022. Top 2 og bund 2.

Regional udvikling i danskernes holdning til om kollektiv transport kan opfylde transportbehov, 2016-2022

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

Også på regionalt niveau er udviklingen stort set uændret. Dog er der sket en lille stigning i Region Sjælland.

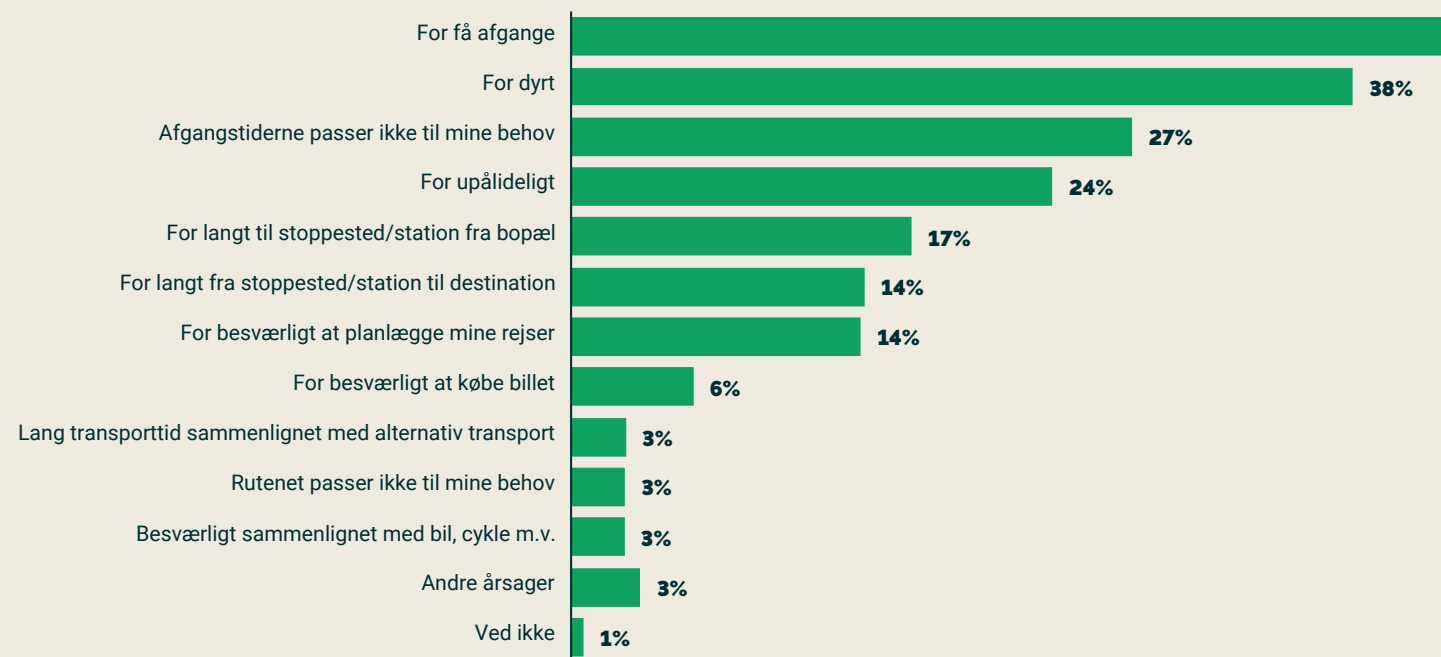


Figur 6: Regional udvikling 2016-2022 - Top 2 (andel der har svaret "i mindre grad" eller "slet ikke")

Årsager til manglende tilfredshed med kollektiv transport i det område hvor man bor, 2022

Spørgsmål 6A: Hvad er de vigtigste årsager til, at du ikke er tilfreds med den kollektive trafikbetjening i det område, hvor du bor?

Manglende udbud (få afgang, afgangstider der ikke passer til behov), høje priser og upålidelighed er de primære årsager til manglende tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor man bor.



Figur 7: N=1.058. Filter: Har svaret "Meget utilfreds", "utilfreds" eller "hverken eller" på Spm.6.2 om tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor man bor.

Årsager til manglende tilfredshed med kollektiv transport i det område hvor man bor, 2022 – regionale forskelle

Spørgsmål 6A: Hvad er de vigtigste årsager til, at du ikke er tilfreds med den kollektive trafikbetjening i det område, hvor du bor?

”Upålidelighed” betyder markant mere for utilfredsheden øst for Storebælt, mens ”for få afgang” især har betydning i Syd- og Sønderjylland.

Forhold	Landsgennemsnit	Geografisk område					
		Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn og Øerne	Syd- og Sønderjylland	Region Midtjylland	Region Nordjylland
For få afgang	44%	33%	43%	46%	59%	47%	43%
For dyrt	38%	44%	36%	40%	33%	39%	32%
Afgangstiderne passer ikke til mine behov	27%	15%	28%	32%	31%	35%	31%
For upålideligt	24%	32%	35%	16%	10%	21%	18%
For langt til stoppested/station fra bopæl	17%	12%	12%	23%	19%	16%	26%
For langt fra stoppested/station til destination	14%	12%	10%	16%	13%	17%	19%
For besværligt at planlægge mine rejser	14%	12%	12%	16%	18%	14%	16%
For besværligt at købe billet	6%	5%	10%	7%	4%	5%	7%
Lang transporttid sammenlignet med alternativ transport	3%	3%	2%	3%	2%	4%	2%
Rutenet passer ikke til mine behov	3%	4%	2%	3%	2%	2%	3%
Besværligt sammenlignet med bil, cykle m.v.	3%	4%	3%	1%	3%	2%	1%
Andre årsager	3%	7%	2%	2%	3%	2%	1%
Ved ikke	1%	1%	0%	0%	1%	0%	2%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Besvarelser	1.058	162	200	157	139	222	178

Tabel 4: Filter: Har svaret ”Meget utilfreds”, ”utilfreds” eller ”hverken eller” på Spm.6.2 om tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor man bor.

Årsager til manglende tilfredshed med kollektiv transport i det område hvor man bor, 2022 – forskel mellem land og by

Spørgsmål 6A: Hvad er de vigtigste årsager til, at du ikke er tilfreds med den kollektive trafikbetjening i det område, hvor du bor?

”Høje priser” og ”upålidelighed” har størst betydning for manglende tilfredshed i de største byer og betyder mindst i landdistrikterne.

I landdistrikterne er det omvendt (manglende) adgang til kollektiv transport, herunder ”for få afgang”, ”afgangstider der ikke passer til behov” og ”langt til nærmeste stoppested/station”, der har størst betydning for den manglende tilfredshed.

Forhold	Landsgennemsnit	Urbanisering			
		By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
For få afgang	44%	28%	41%	50%	59%
For dyrt	38%	52%	41%	32%	29%
Afgangstiderne passer ikke til mine behov	27%	17%	29%	27%	37%
For upålideligt	24%	36%	25%	21%	12%
For langt til stoppested/station fra bopæl	17%	14%	11%	14%	30%
For langt fra stoppested/station til destination	14%	15%	11%	16%	16%
For besværligt at planlægge mine rejser	14%	15%	14%	13%	15%
For besværligt at købe billet	6%	6%	6%	5%	8%
Lang transporttid sammenlignet med alternativ transport	3%	5%	2%	2%	1%
Rutenet passer ikke til mine behov	3%	2%	4%	4%	1%
Besværligt sammenlignet med bil, cykle m.v.	3%	4%	2%	3%	2%
Andre årsager	3%	7%	3%	2%	1%
Ved ikke	1%	0%	1%	1%	0%
Total	100%	100%	100%	100%	100%
Besvarelser	1.058	241	239	333	245

Tabel 5: Filter: Har svaret ”Meget utilfreds”, ”utilfreds” eller ”hverken eller” på Spm.6.2 om tilfredshed med KT i det område, hvor man bor

Bilag 2:

Udvikling i brug af kollektiv transport

Oversigt over tabeller og figurer i bilaget

Figur 8: Hvordan vil du betegne din brug af kollektiv transport i dag i forhold til for et år siden?

Tabel 6: Hvordan vil du betegne din brug af kollektiv transport i dag i forhold til for et år siden? Regional opdeling

Tabel 7: Hvordan vil du betegne din brug af kollektiv transport i dag i forhold til for et år siden? - urbanisering

Figur 9: Hvad er de primære årsager til, at du bruger kollektiv transport mindre i dag, end du har gjort tidligere?

Figur 10: Hvad er de primære årsager til, at du bruger kollektiv transport mere i dag, end du har gjort tidligere?

Figur 11: Hvordan forventer du, at dit rejsemønster for dine rejser til/fra arbejde eller uddannelsesinstitution vil udvikle sig de næste 1-2 år?

Figur 12: Hvad er de primære årsager til, at du forventer at foretage færre rejser til/fra arbejde eller uddannelsesinstitution de næste 1-2 år?

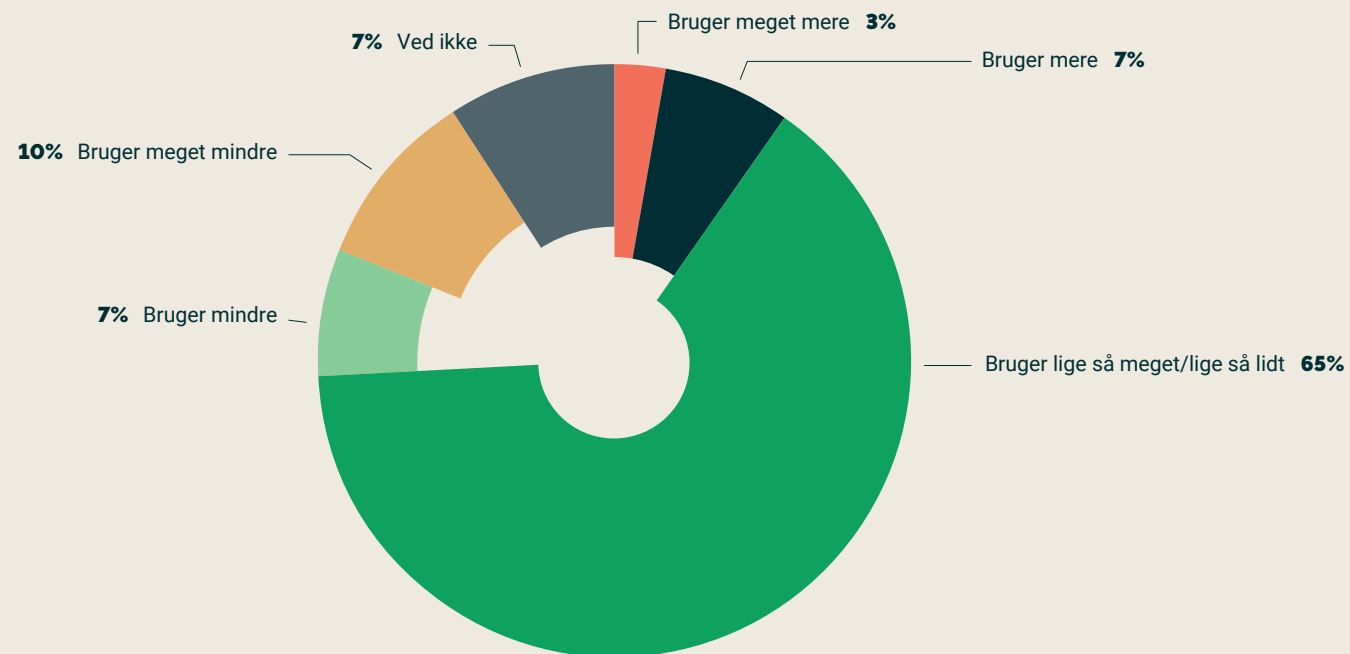
Figur 13: Hvordan forventer du, at dit rejsemønster for dine fritidsrejser vil udvikle sig de næste 1-2 år?

Figur 14: Hvad er de primære årsager til, at du forventer at foretage færre fritidsrejser de næste 1-2 år?

Udvikling i brug af kollektiv transport det seneste år

Spørgsmål 8: Hvordan vil du betegne din brug af kollektiv transport i dag i forhold til for et år siden?

2 ud af 3 har et uændret forbrug af kollektiv transport i 2022 sammenlignet med 2021. Knap 1 ud af 5 har et mindre forbrug, mens 1 ud af 10 har et større forbrug end i 2021.



Figur 8: N=2.424.

Regional udvikling i brug af kollektiv transport det seneste år

Spørgsmål 8: Hvordan vil du betegne din brug af kollektiv transport i dag i forhold til for et år siden?

Der er et nettofald i brug af kollektiv transport det seneste år i alle regioner. Faldet er mindst i Region Hovedstaden og størst i Syd- og Sønderjylland.

	Landsgennemsnit	Geografisk område					
		Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn og Øerne	Syd- og Sønderjylland	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Bruger meget mere	3%	4%	2%	1%	0%	3%	2%
Bruger mere	7%	8%	6%	8%	5%	5%	8%
Bruger lige så meget/lige så lidt	65%	65%	64%	63%	64%	67%	63%
Bruger mindre	7%	9%	4%	7%	4%	6%	8%
Bruger meget mindre	10%	9%	13%	10%	13%	9%	10%
Ved ikke	9%	4%	11%	10%	14%	10%	10%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%
Besvarelser	2.424	509	400	304	301	507	403
Nettoudvikling (mere+meget mere-mindre-meget mindre)	-8%	-6%	-9%	-7%	-12%	-7%	-8%

Tabel 6: Regional udvikling i brug af kollektiv transport det seneste år.

Regional udvikling i brug af kollektiv transport det seneste år – forskel mellem land og by

Spørgsmål 8: Hvordan vil du betegne din brug af kollektiv transport i dag i forhold til for et år siden?

Faldet i brugen af kollektiv transport er især sket uden for de 4 største byer.

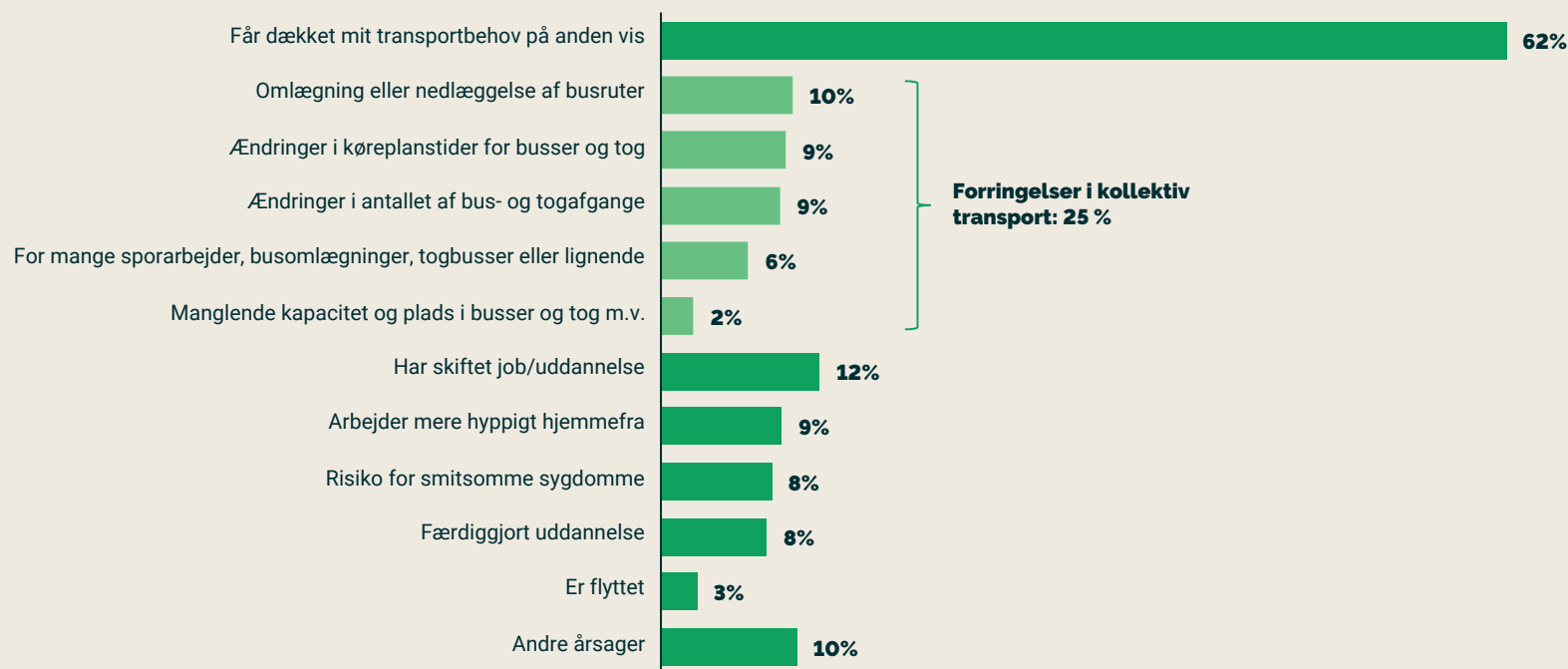
	Landsgennemsnit	Urbanisering			
		By med mindst 100.000 indbyggere (København, Aarhus, Odense, Aalborg)	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere (Fx Vejle, Esbjerg, Kolding, Svendborg, Roskilde)	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere (Fx Faaborg, Lemvig, Sorø)	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Bruger meget mere	3%	4%	1%	2%	2%
Bruger mere	7%	11%	7%	4%	3%
Bruger lige så meget/lige så lidt	65%	63%	63%	65%	71%
Bruger mindre	7%	11%	7%	4%	2%
Bruger meget mindre	10%	6%	13%	12%	11%
Ved ikke	9%	4%	10%	12%	11%
Total	100%	100%	100%	100%	100%
Besvarelser	2.424	730	640	651	403
Nettoudvikling (mere+meget mere-mindre-meget mindre)	-8%	-3%	-11%	-10%	-8%

Tabel 7: Udvikling i brug af kollektiv transport det seneste år fordelt på land/by.

Årsager til faldende brug af kollektiv transport det seneste år

Spørgsmål 8A: Hvad er de primære årsager til, at du bruger kollektiv transport mindre i dag, end du har gjort tidligere?

Den primære årsag til faldende brug af kollektiv transport er et skifte til andre transportformer. Hver fjerde peger dog også på en eller flere forringelser i den kollektive transport.



Figur 9: N=416. Filter: Har svaret "mindre" eller "meget mindre" i Spm.8 (brug af kollektiv transport det seneste år).

Årsager til stigende brug af kollektiv transport det seneste år

Spørgsmål 8B: Hvad er de primære årsager til, at du bruger kollektiv transport mere i dag, end du har gjort tidligere?

De primære årsager til øget brug af kollektiv transport er i forbindelse med skift af job eller uddannelse, mindre bilkørsel som følge af højere brændstofpriser samt at restriktioner i den kollektive transport er hævet (mundbindskrav, tvunget pladsbillet osv.).

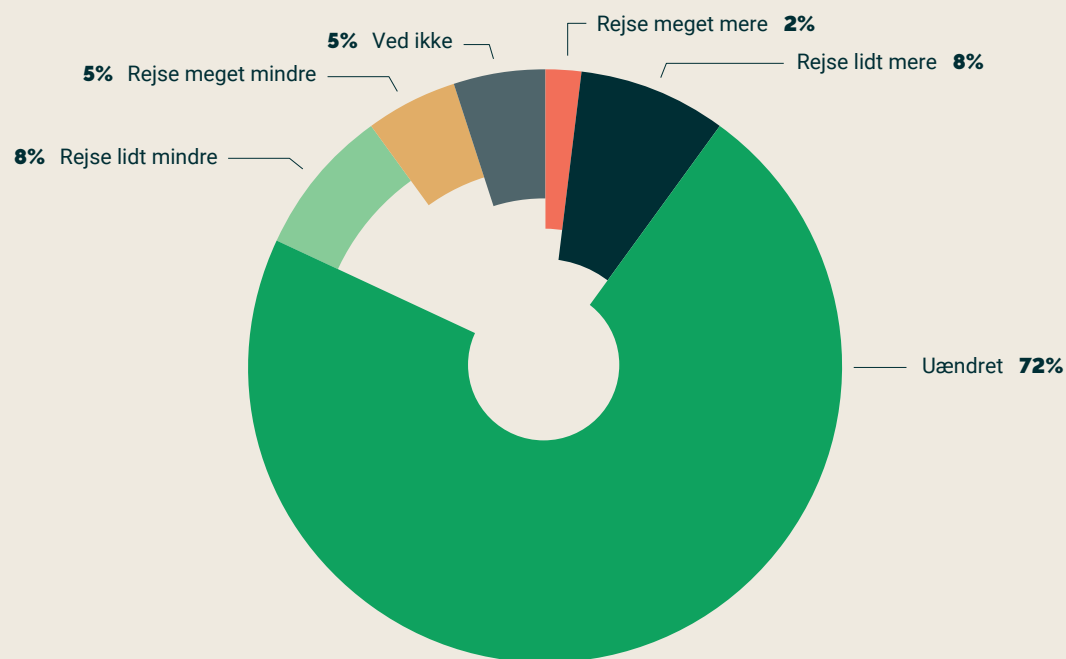


Figur 10: N=221. Filter: Har svaret "mere" eller "meget mere" i Spm.8 (brug af kollektiv transport det seneste år).

Forventninger til rejsemønster for rejser til/fra arbejde/uddannelse de næste 1-2 år

Spørgsmål 13: Hvordan forventer du, at dit rejsemønster for dine rejser til/fra arbejde eller uddannelsesinstitution vil udvikle sig de næste 1-2 år?

Godt 7 ud af 10 pendlere forventer ikke ændringer i deres rejsemønster til/fra arbejde eller uddannelse de næste 1-2 år. Blandt de resterende er der et lille flertal, der vil rejse 'lidt mindre' eller 'meget mindre'.

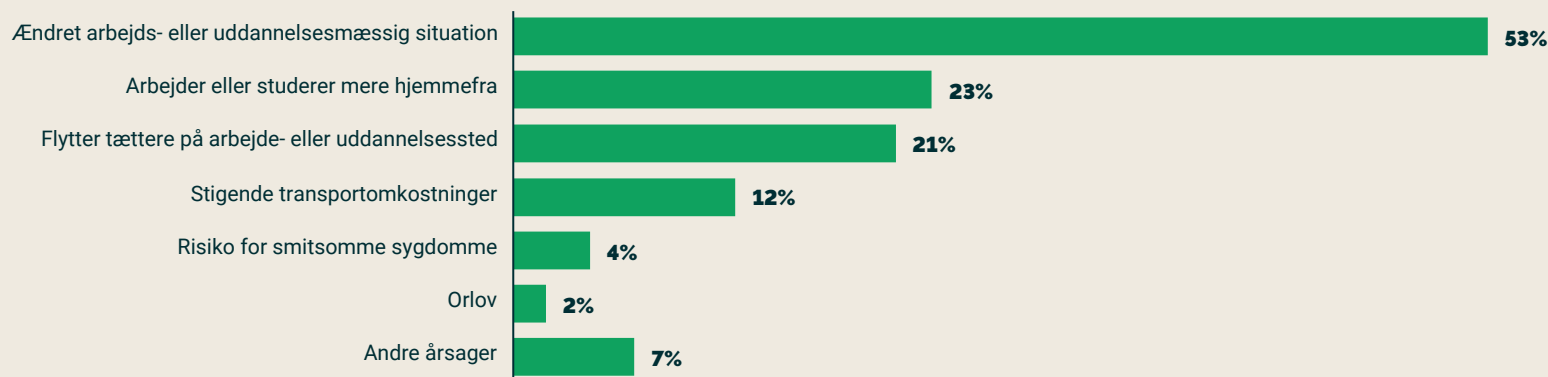


Figur 11: N=1534. Filter: Pendler til/fra arbejde eller uddannelse.

Årsager til faldende rejseomfang til/fra arbejde/uddannelse de næste 1-2 år

Spørgsmål 13A: Hvad er de primære årsager til, at du forventer at foretage færre rejser til/fra arbejde eller uddannelsesinstitution de næste 1-2 år?

De primære årsager til forventninger om færre rejser til/fra arbejde eller uddannelse de næste 1-2 år er ændrede arbejds- eller uddannelsesforhold, mere hjemmearbejde og flytning tættere på arbejde eller uddannelsessted.

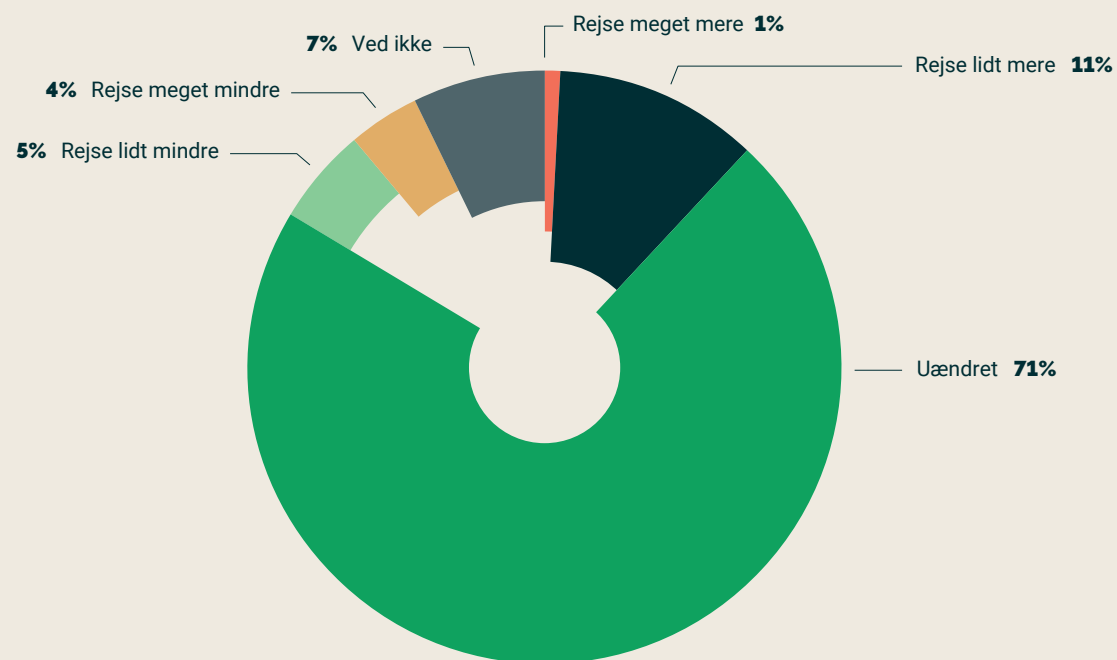


Figur 12: N=201. Filter: Forventer at rejse "mindre" eller "meget mindre" til/fra arbejde eller uddannelse de næste 1-2 år.

Forventninger til rejsemønster for fritidsrejser de næste 1-2 år

Spørgsmål 14: Hvordan forventer du, at dit rejsemønster for dine fritidsrejser vil udvikle sig de næste 1-2 år?

7 ud af 10 forventer ingen ændringer i deres rejsemønster for fritidsrejser de næste 1-2 år. Blandt de resterende forventer et lille flertal at rejse 'lidt mere' eller 'meget mere'.

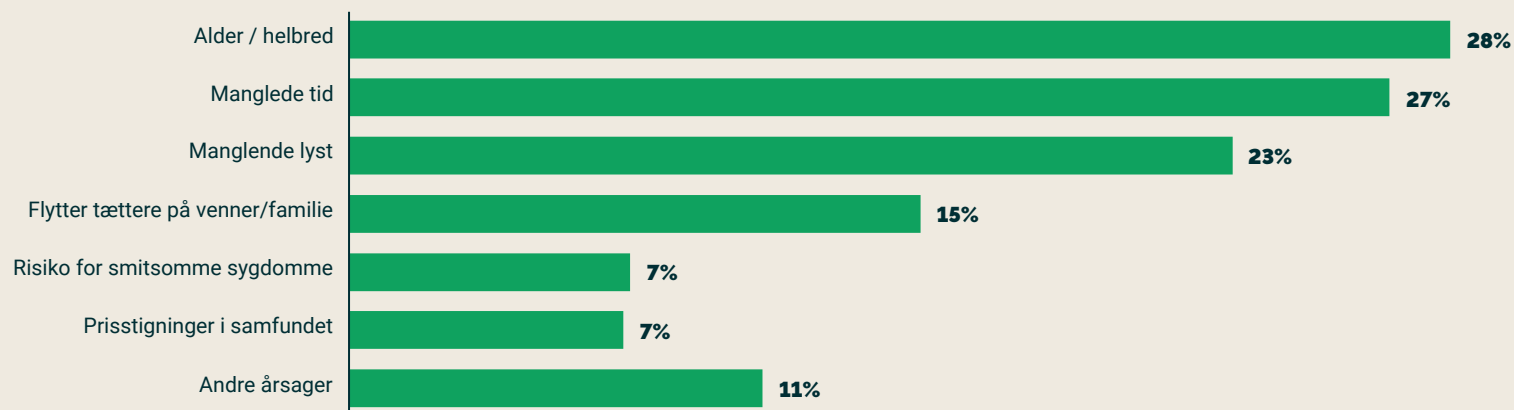


Figur 13: N=2424. Filter: Pendler til/fra arbejde eller uddannelse.

Årsager til faldende rejseomfang for fritidsrejser de næste 1-2 år

Spørgsmål 14A: Hvad er de primære årsager til, at du forventer at foretage færre fritidsrejser de næste 1-2 år?

De primære årsager til faldende rejseomfang er alders- og helbredsmæssige, manglende tid og manglende lyst.



Figur 14: N=235. Filter: Forventer at rejse "mindre" eller "meget mindre" for fritidsrejser de næste 1-2 år.

Bilag 3:

Danskernes holdninger til forbedringer af kollektiv transport

Oversigt over tabeller og figurer i bilaget

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

Tabel 8: I hvilken grad vil følgende ændringer medvirke til, at du vil bruge kollektiv transport mere end du gør i dag? – regional opdeling

Tabel 9: I hvilken grad vil følgende ændringer medvirke til, at du vil bruge kollektiv transport mere end du gør i dag? - urbanisering

Figur 16: 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?

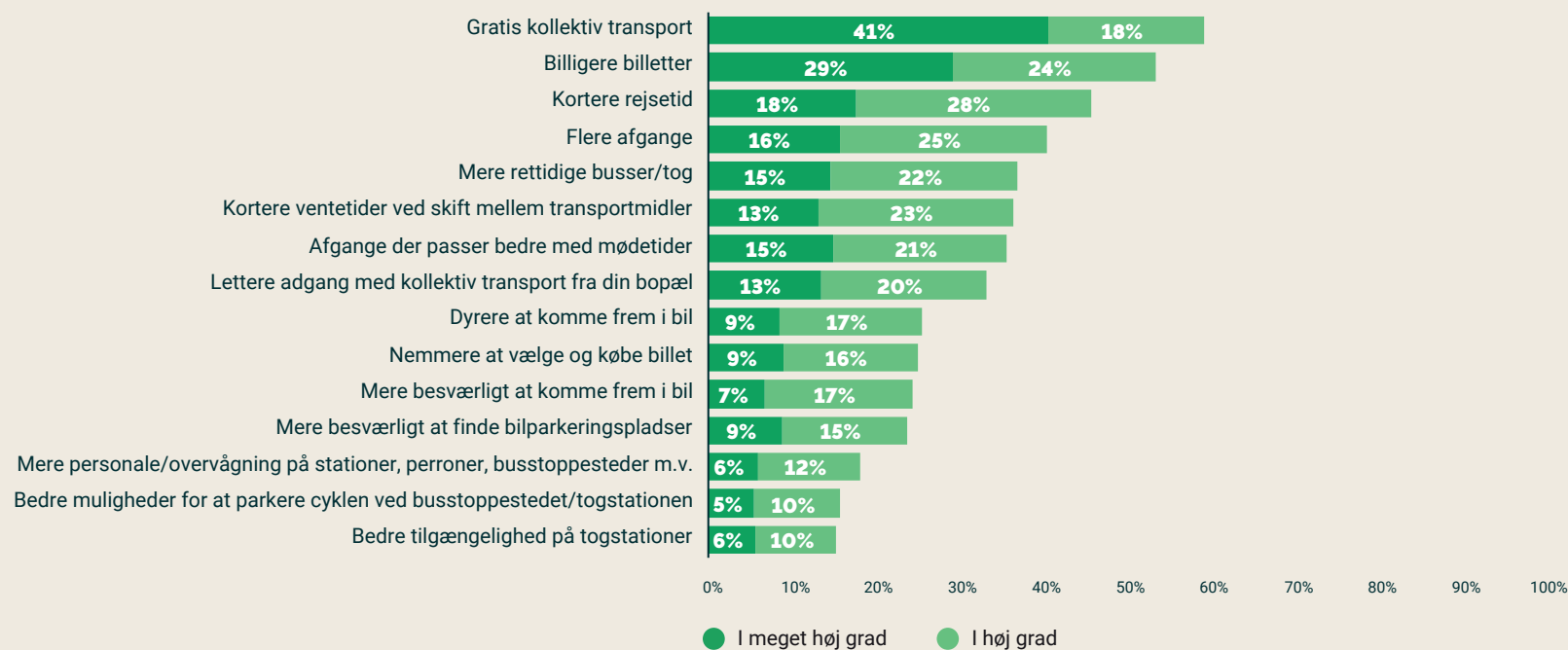
Tabel 10: Hvis de ændringer du har svaret i nogen / høj / meget høj grad til blev gennemført, hvor meget mere ville du så gøre brug af kollektiv transport? - urbanisering

Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport

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

Lavere priser vil kunne få godt 5 ud af 10 danskere til at bruge kollektiv transport mere end i dag. Det er dog bemærkelsesværdigt, at forskellen på "billigere billetter" og "gratis kollektiv transport" er beskeden (6 procentpoint. Forhold, der har betydning for kortere rejsetid, herunder generelle rejsetidsnedsættelser, flere afgang og større rettidighed, vil kunne få ca. 4 ud af 10 til at rejse mere.

Forhold, der kan forenkle billet- og takstsystemer eller begrænse bilkørsel, har en mere begrænset effekt.



Figur 15: N=2133. Filter: Forhold vedr. begrænsning af bilkørsel er kun stillet til de respondenter, der har eller adgang til at låne en bil.

Regionale forskelle i præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport

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

Der er en række regionale forskelle i forbedringernes betydning for danskernes lyst til at rejse mere med kollektiv transport. I hovedstadsområdet har lavere priser og kortere rejsetid størst effekt. I Syd- og Sønderjylland er effekten af 'gratis kollektiv transport' og 'kortere rejsetid' mere begrænset, og effekten af 'billigere billetter' er lavest i Region Nordjylland.

Type forbedring	Landsgennemsnit	Region					
		Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn og Øerne	Syd- og Sønderjylland	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Gratis kollektiv transport	59%	66%	53%	54%	51%	61%	55%
Billigere billetter	53%	59%	49%	55%	47%	54%	46%
Kortere rejsetid	46%	50%	48%	39%	37%	45%	43%
Flere afgang	40%	40%	41%	38%	41%	43%	37%
Mere rettidige busser/tog	37%	40%	43%	32%	31%	35%	33%
Kortere ventetider ved skift mellem transportmidler	36%	40%	39%	32%	32%	36%	33%
Afgang der passer bedre med mødetider	35%	31%	40%	39%	37%	37%	34%
Lettere adgang med kollektiv transport fra din bopæl	33%	33%	33%	34%	31%	33%	35%
Dyrere at komme frem i bil	26%	29%	24%	25%	20%	26%	26%
Nemmere at vælge og købe billet	25%	25%	27%	26%	27%	24%	22%
Mere besværligt at komme frem i bil	24%	27%	28%	21%	19%	21%	27%
Mere besværligt at finde bilparkeringspladser	24%	30%	25%	22%	16%	19%	27%
Mere personale/overvågning på stationer, perroner, busstoppesteder m.v.	18%	21%	21%	15%	18%	13%	18%
Bedre muligheder for at parkere cyklen ved busstoppestedet/togstationen	16%	20%	14%	18%	12%	14%	12%
Bedre tilgængelighed på togstationer	15%	16%	16%	15%	14%	14%	16%
Besvarelser	2.133	398	368	274	282	444	367

Tabel 8: Filter: Forhold vedr. begrænsning af bilkørsel er kun stillet til de respondenter, der har eller adgang til at låne en bil.

Regionale forskelle i præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport – forskel mellem land og by

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

Forskellene mellem by og land er endnu mere udtalte end de regionale forskelle. Generelt har forhold, der har at gøre med lavere priser og kortere rejsetid, størst effekt i de 4 største byer, mens effekten er markant lavere i landdistrikterne. Forhold, der handler om at begrænse bilkørsel, har også en markant større effekt i de 4 største byer. I landdistrikterne har forbedringer af adgangen til kollektiv transport fra bopælen relativt større effekt, hvilket hænger naturligt sammen med, at afstandene til kollektiv transport typisk er længere.

Type forbedring	Landsgennemsnit	Urbanisering			
		By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Gratis kollektiv transport	59%	69%	58%	53%	49%
Billigere billetter	53%	63%	54%	49%	39%
Kortere rejsetid	46%	52%	47%	39%	37%
Flere afgang	40%	45%	39%	38%	38%
Mere rettidige busser/tog	37%	42%	38%	34%	28%
Kortere ventetider ved skift mellem transportmidler	36%	39%	37%	34%	32%
Afgang der passer bedre med mødetider	35%	35%	37%	36%	34%
Lettere adgang med kollektiv transport fra din bopæl	33%	34%	29%	32%	41%
Dyrere at komme frem i bil	26%	31%	28%	22%	18%
Nemmere at vælge og købe billet	25%	24%	28%	22%	25%
Mere besværligt at komme frem i bil	24%	31%	23%	21%	20%
Mere besværligt at finde bilparkeringspladser	24%	29%	25%	22%	16%
Mere personale/overvågning på stationer, perroner, busstoppesteder m.v.	18%	19%	22%	17%	11%
Bedre muligheder for at parkere cyklen ved busstoppestedet/togstationen	16%	21%	18%	10%	8%
Bedre tilgængelighed på togstationer	15%	16%	17%	15%	12%
Besvarelser	2.133	559	575	604	395

Tabel 9: Filter: Forhold vedr. begrænsning af bilkørsel er kun stillet til de respondenter, der har eller adgang til at låne en bil.

Effekten af forbedringer i kollektiv transport

Spørgsmål 16: 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?

Knap 8 ud af 10 vil i større eller mindre omfang rejse mere med kollektiv transport, hvis de forbedringer, de har peget på, blev gennemført. Dog er det kun ca. 1 ud af 7, der vil rejse "meget mere".



Figur 16: N=2196. Filter: Har svaret, at 1 eller flere forbedringer i "nogen", "høj" eller "meget høj grad" vil kunne få én til at rejse mere med kollektiv transport.

Effekten af forbedringer i kollektiv transport – forskel mellem land og by

Spørgsmål 16: 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?

Effekten af forbedringer i den kollektive transport er størst i de 4 største byer, hvor markant flere vil rejse 'en del mere' eller 'meget mere' som følge af forbedringer. I landdistrikterne er der derimod markant flere, der har svaret, at forbedringer ikke vil få dem til at rejse mere med kollektiv transport, end de allerede gør i dag.

Andel, pct.	Total	Urbanisering			
		By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Meget mere	13%	16%	11%	10%	12%
En del mere	30%	35%	29%	29%	24%
Lidt mere	35%	32%	40%	34%	35%
Jeg vil ikke bruge den kollektive transport mere, end jeg gør i dag	22%	17%	20%	27%	30%
Total	100%	100%	100%	100%	100%
Besvarelser	2.196	688	575	579	354

Tabel 10: Filter: Har svaret, at 1 eller flere forbedringer i "nogen", "høj" eller "meget høj grad" vil kunne få én til at rejse mere med kollektiv transport.

Bilag 4:

Danskernes holdninger til sporarbejder og køreplaner

Oversigt over figurer i bilaget

Figur 17: Den danske jernbane er præget af nødvendige sporarbejder i disse år efter mange års manglende vedligeholdelse. Desværre har det vist sig, at sporarbejder ikke altid bliver færdige til det udmeldte tidspunkt. Af hensyn til planlægningen af togmateriel, personale, togbusser mv. er trafikvirksomhederne nødt til at planlægge efter den udmeldte slutdato. Hvis du skulle bestemme, vil du så foretrække ... (se svarmulighederne i figuren herunder)

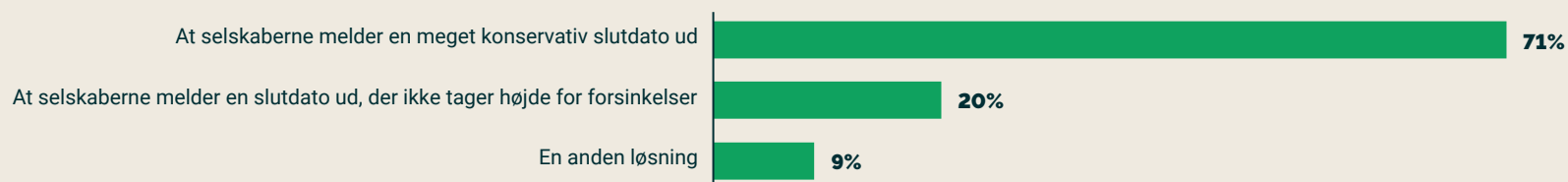
Figur 18: Hvilken af følgende køreplaner vil du foretrække?

Planlægning af sporarbejder

Spørgsmål 17: Den danske jernbane er præget af nødvendige sporarbejder i disse år efter mange års manglende vedligeholdelse. Desværre har det vist sig, at sporarbejder ikke altid bliver færdige til det udmeldte tidspunkt. Af hensyn til planlægningen af togmateriel, personale, togbusser mv. er trafikvirksomhederne nødt til at planlægge efter den udmeldte slutdato.

Hvis du skulle bestemme, vil du så foretrække ... (se svarmulighederne i figuren herunder)

Godt 7 ud af 10 foretrækker, at der bliver meldt en konservativ slutdato ud for sporarbejder, frem for en dato som senere ændres pga. forsinkelser.

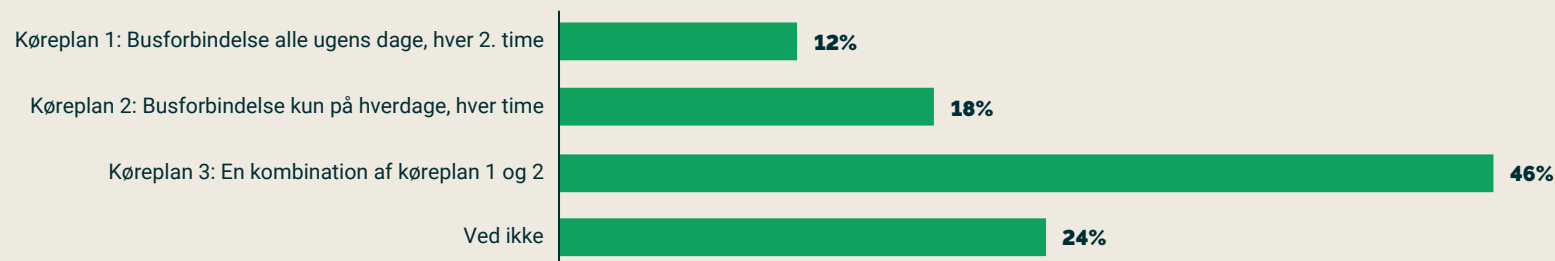


Figur 17: N=2001. Filter: Rejser eller har rejst med tog.

Planlægning af sporarbejder

? Spørgsmål 21: Hvilken af følgende køreplaner vil du foretrække?

Knap halvdelen af de svarpersoner, som er bosat i landdistrikterne, foretrækker buskøreplaner, der sikrer busbetjening alle ugens dage. Knap 1 ud af 4 har ikke nogen holdning, hvilket kan hænge sammen med, at de normalt ikke bruger bussen.



Figur 18: N=403. Filter: Bor i landdistrikt.

Om deltagerne

Køn	Andel	n
Mand	49%	1092
Kvinde	51%	1332
Total	100 %	2424

Køn	Andel	n
18-29 år	19%	512
30-39 år	15%	249
40-49 år	15%	346
50-64 år	25%	701
65+ år	25%	616
Total	100 %	2424

Region	Andel	n
Hovedstaden	31%	509
Sjælland	15%	400
Fyn og øerne	9%	304
Syd- og Sønderjylland	12%	301
Midtjylland	23%	507
Nordjylland	10%	403
Total	100 %	2424

Erhverv	Andel	n
Lønmodtager (med eller uden ledelsesansvar)	52%	1215
Selvstændig	3%	69
Studerende	10%	271
Hjemmegående	1%	26
Orlov (barsel m.v.)	1%	26
Sygemeldt	2%	59
Ledig	3%	65
Pensionist/Efterløn	28%	688
Andet	0%	5
Total	100%	2424

Helbred	Andel	n
Er gangbesværet eller bruger kørestol	5%	129
Har nedsat syn	20%	498
Har nedsat hørelse	10%	261
Rejser ofte med barnevogn, klapvogn eller lignende	4%	80
Rejser ofte med meget bagage	7%	165
Har ofte cykel med i toget/bussen	6%	120
Ingen af disse	60%	1464
Total	100%	2424

Kørekort	Andel	n
Ja	89%	2174
Nej	11%	250
Total	100 %	2424

Bil til rådighed	Andel	n
Ja, der er 1 bil i husstanden	54%	1315
Ja, der er 2 biler i husstanden	21%	548
Ja, der er 3 eller flere biler i husstanden	3%	78
Der er ikke bil i husstanden, men jeg har mulighed for at låne en bil, når jeg har brug for det	5%	123
Der er ikke bil i husstanden, men jeg har kørelejlighed, når jeg har brug for det	3%	69
Nej, jeg har ikke bil til rådighed	13%	291
65+ år	100%	2424
Total	100 %	2424

Rejsebehov	Pendling til/fra arbejde eller uddannelse	Fritidsaktivitet (sport, kultur osv.)	Besøge venner eller familie
5-7 dage om ugen	51%	5%	2%
3-4 dage om ugen	19%	15%	7%
1-2 dage om ugen	7%	32%	35%
1-3 dage om måneden	3%	16%	39%
1-2 dage i kvartalet	2%	6%	10%
Ca. en dag hvert halve år	2%	4%	2%
Ca. en dag om året	0%	1%	1%
Sjældnere	3%	9%	2%
Aldrig	13%	13%	2%
Total	100%	100%	100%
Besvarelser	1534	2424	2424

Rejsefrekvens med kollektiv transport	Kollektiv transport	Tog
5-7 dage om ugen	7%	5%
3-4 dage om ugen	6%	4%
1-2 dage om ugen	10%	8%
1-3 dage om måneden	17%	17%
1-2 dage i kvartalet	13%	13%
Ca. en dag hvert halve år	12%	12%
Ca. en dag om året	8%	9%
Sjældnere	13%	17%
Aldrig	14%	16%
Total	100%	100%
Besvarelser	2424	2424

Danskerne og kollektiv transport 2022

© Forbrugerrådet Tænk København 2022

Rapporten er udarbejdet af:
Passagerpulsen hos Forbrugerrådet Tænk
Ryesgade 3A, 2. th, 2200 København N.
Telefon: +45 77 41 77 41
E-mail: passagerpulsen@fbr.dk
Hjemmeside: www.passagerpulsen.taenk.dk

Foto: Anette Sønderby Madsen og Getty Images

FORBRUGERRÅDET TÆNK



**PASSAGER
PULSEN**