



Afrapportering af paneldebat i Region Hovedstaden

September 2021

Forbrugerrådet
Tænk
Passagerpuls

Indhold

1.	Baggrund	3
1.1	Formålet med paneldebatterne.....	3
1.2	Hvem blev inviteret og hvordan.....	3
1.3	Kommunikation om begivenheden	3
1.4	Materiale	4
1.5	Samarbejder	4
1.6	Spørgsmål under paneldebatterne	5
1.7	Format.....	5
2.	Fakta om paneldebatterne	6
3.	Afreportering og resultater fra paneldebatterne	8
3.1	Tema 1: Kollektiv transports rolle i regionen.....	8
3.2	Tema 2: Udfordringer og økonomisk grundlag	8
3.3	Tema 3: Fordeling af ansvar.....	9
3.4	Tema 4: Fremtidens fleksible løsninger	9
3.5	Tema 5: Kollektiv transport til turister.....	10
4.	Data fra Passagerpulsens befolkningsundersøgelse	11
5.	Om Passagerpulsens og passagerrådet.....	25
5.1	Om Passagerpulsens	25
5.2	Om Passagerrådet.....	25
6.	Bilag 1: Spørgsmål fra paneldebatten	27

1. Baggrund

En forligskreds på Christiansborg har i foråret 2020 givet Passagerpuls den opgave at oprette passagerråd i alle landets regioner. Det blev vi færdige med før sommerferien 2021. Derudover har vi fået til opgave at arrangere fem konferencer om året - én for hver region. Det er ikke nærmere defineret, hvordan disse konferencer skal udformes, så for 2021 – op til kommunal- og regionsrådsvalget – blev det besluttet, at konferencerne skulle være paneldebatter om passagerforhold i den kollektive trafik.

Vores arbejde i passagerrådene er en måde på at få passagerernes stemme mere direkte og systematisk ind i udviklingen af den kollektive transport i regionen. For forbrugerne af den kollektive transport har den unikke viden om, hvad der fungerer – og ikke fungerer – når vi kører i bus, tog, med letbanen og med metro. Det vil dermed ikke kun gavne passagererne, hvis de bliver mere inddraget undervejs. Det vil også gavne dem, der udbyder transporten, og det vil gavne den grønne omstilling og samfundsøkonomien samt bidrage til løsningen af trængslen på vejene, hvis vi kan få flere borgere flyttet fra biler til kollektiv transport.

1.1 Formålet med paneldebatterne

Formålet med paneldebatterne er at sætte spot på, hvad man politisk kan og vil gøre for at udvikle og fremme den kollektive transport lokalt og regionalt. Paneldebatterne har givet mulighed for at få de politiske kandidaters bud på, hvordan de forestiller sig, at vi kan gøre den kollektive transport mere attraktiv og naturlig for flere at vælge til. Publikum kunne gennem deres bidrag og spørgsmål hjælpe politikerne i panelet med at blive klogere på, hvilke udfordringer og behov, de mener, der skal tages hensyn til.

Selvom samfundet er åbnet op efter corona-nedlukningen, er der fortsat betydeligt færre, som igen bruger busser, tog, metro og letbane. Og allerede inden pandemien kunne vi se, at flere passagerer i mange dele af Danmark fravalgte kollektiv transport. Trafikselskaberne, regionerne, kommunerne og politikerne lægger stor vægt på at vinde passagererne tilbage. Paneldebatterne gav mulighed for, at passagerer og andre interesserede kunne byde ind i den debat.

1.2 Hvem blev inviteret og hvordan

Alle etablerede partier blev inviteret til debatterne. Lokallister blev ikke inviteret ud fra en betragtning om ikke at ende med flere end 10-12 deltagere i paneldebatten. I en regional sammenhæng vil der potentielt være mange lokallister.

De politiske kandidater blev inviteret gennem kredsbestyrelser, sekretariater og lokalformænd før sommerferien. Der var fra starten stor interesse omkring arrangementet fra kandidaternes side.

1.3 Kommunikation om begivenheden

Kommunikationsindsatsen for at skabe opmærksomhed om paneldebatten om kollektiv transport i Region Hovedstaden har bestået af 3 elementer:

1. En Facebook-begivenhed, som også blev brugt som annonce
2. 2 specialiserede annoncer

3. Udsendelse af pressemeddelelse og telefonisk opfølgning hos lokale og regionale nyhedsmedier.

Facebook-event

Facebook-begivenheden fik i alt 245 svar – 35 har trykket ”Deltager”, mens 210 personer har været interesserede.

For at begivenheden kunne nå ud til den relevante målgruppe og ikke blot dem, der allerede fulgte Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk, har vi betalt for at få begivenheden vist til målgruppen: Personer, der bor i Region Hovedstaden, og er over 18 år.

Annoncen er nået ud til 22.230 personer, og 199 af de 245 svar på begivenheden kommer fra annoncen.

Annoncen har derudover fået 152 reaktioner, 61 kommentarer og 32 delinger.

I kommentarfeltet var flere kritiske overfor beliggenhed og tidspunkt for arrangementet, fordi de mente, at det var svært at deltage, hvis ikke man boede i Lyngby.

Specialiserede annoncer

Ud over at promovere selve begivenheden bredt til voksne over 18 år i Region Hovedstaden oprettede vi to specialiserede annoncer.

Den ene var målrettet borgere i Lyngby og nåede ud til 4.389 personer. Annoncen fik 237 interaktioner.

Den anden annonce fokuserede på muligheden for at se debatten via Teams. Denne annonce nåede ud til 7.476 personer og fik 298 interaktioner.

Pressemeddelelse

Passagerpulsens hyrede et kommunikationsbureau til at stå for at udarbejde og udsende pressemeddelelse samt følge telefonisk op hos de større medier i regionen.

Pressemeddelelsen indeholdt nye, regionale tal fra Passagerpulsens undersøgelse, citater fra Forbrugerrådet Tænks formand og to kandidater til valget og praktiske informationer om valgdebatten.

Indsatsen resulterede i, at TV2 Lorry omtalte debatarrangementet i to nyhedsudsendelser på dagen, både klokken 19.30, hvor de sendte live fra arrangementet, og klokken 22.

1.4 Materiale

Forud for debatten modtog alle paneldeltagerne, passagerrådene og følgegrupperne tal fra Passagerpulsens seneste befolkningsundersøgelse om kollektiv transport i regionen.

Ligeledes havde Passagerpulsens udarbejdet en folder til publikum med de nye tal fra befolkningsundersøgelsen, en quiz og en præsentation af Passagerpulsens og passagerrådene. Folderen blev uddelt til publikum umiddelbart før debatten.

1.5 Samarbejder

Passagerpulsens indgik et samarbejde med regioner, trafikselskaber og studenterforeninger om lokaler, datoer, forplejning mv.

Passagerpulsens medbragte vandflasker med Passagerpulsens logo.

Passagerpulsens skaffede eksterne moderatorer til alle debatterne:

Journalist Søren Wormslev blev engageret til paneldebatterne i Region Nordjylland og Region Midtjylland.

Journalist Rie Helmer blev engageret til paneldebatterne i Region Hovedstaden, Region Sjælland og Region Syddanmark, men måtte melde fra til paneldebatten i Region Sjælland. I stedet overtog journalist Mette Walsted Vestergaard.

1.6 Spørgsmål under paneldebatterne

De passagerråd, som nåede at afholde ordinære møder inden paneldebatten, fik mulighed for at formulere et spørgsmål til politikerne. Det gjaldt for Passagerrådet i Region Hovedstaden. Ligeledes fik følgegruppen mulighed for at stille et spørgsmål. Desuden kom der spørgsmål fra salen.

Alle spørgsmål blev afleveret skriftligt. Intentionen med de skriftlige spørgsmål var dels at sikre at få alle spørgsmål med tilbage som input til afrapporteringen, uanset om moderator nåede omkring dem. Den anden intention var at økonomisere med taletiden, idet skriftlige spørgsmål ofte er kortere og mere konkrete og derfor en fordel med så mange paneldeltagere, der gerne alle skulle til orde i den korte debat.

1.7 Format

Paneldeltagerne var på forhånd blevet orienteret om, at de hver fik ca. 1½ minutter til at sige noget indledende ud fra følgende spørgsmål defineret af Passagerpulsens:

1. Hvorfor er den kollektive transport vigtig?
2. Hvad ser du og dit parti som den største udfordring i den kollektive transport i regionen?
3. Hvad vil du og dit parti gøre for at udvikle den kollektive transport, så der kommer bedre sammenhæng og skabes mere lyst hos borgerne til at benytte den?

Moderator var instrueret i at bede om korte, præcise svar, styre tiden skarpt og fordele taletiden mellem kandidaterne med højst 2-3 hænder for hvert spørgsmål. Publikum blev fra starten gjort opmærksom på, at man sandsynligvis ikke ville komme omkring alle spørgsmål.

2. Fakta om paneldebatterne

Paneldebatten i Region Hovedstaden blev afholdt på DTU torsdag den 9. september, klokken 19.00 – 21.00. Journalist Rie Helmer var moderator for paneldebatten.



Ud af 12 inviterede partier var 11 partier repræsenteret. Herudover deltog Nils-Peter Astrupgaard fra Bydelens Stemmer. Nedenfor ses en oversigt over, hvilke politikere der deltog:

Navn	Parti
Bjarne Hartung Kirkegaard	Kristendemokraterne
Claus Bøgh Svenningsen	Nye Borgerlige
Marianne Frederik	Enhedslisten
Marianne Friis-Mikkelsen	Konservative
Martin Baden	Socialdemokratiet
Paw Karslund	Dansk Folkeparti
Qasam Nazir Ahmad	Alternativet
Sadek Al-Amood	SF
Søren Burcharth	Radikale Venstre
Anne Ehrenreich	Venstre
Maria Nørgaard Andersen	Veganerpartiet
Nils-Peter Astrupgaard	Bydelens Stemmer

Fremmødet blandt publikum estimeres til at være omkring 70.

Foruden den folder, som Passagerpuls'en medbragte med data fra befolkningsundersøgelsen, havde politikerne mulighed for selv at medbringe materiale til uddeling. Endvidere var der efter debatten mulighed for politikerne at blive på DTU og have en dialog med borgerne.

Inden debatten havde Passagerpulsen taget de corona-forholdsregler, der på daværende tidspunkt var del af de statslige retningslinjer.

Test din viden

- Hvilken model for køreplanerne vil passagererne i Region Hovedstaden helst have?
 - Køreplaner med kort tid til at skifte, og dermed kortere samlet rejsetid, men større risiko for ikke at nå en forbindelse
 - Køreplaner med længere tid til at skifte, og dermed mindre risiko for ikke at nå en videre forbindelse, men til gengæld længere rejsetid.
- Hvilken forbedring af den kollektive transport er der flest, som peger på i Region Hovedstaden?
 - Færre forsinkelser
 - Kortere rejsetid
 - Tilgængeligheden på togstationer
 - Lavere billetpriser
- Hvilket af disse to muligheder, vil passagererne i Region Hovedstaden helst?
 - Det er som udgangspunkt muligt at tage sin cykel med i tog eller bus.
 - Der skabes bedre mulighed for at bruge en dele-/lejecycle ved stationer eller knudepunkter
- Hvilken ting er passagererne mest utilfredse med ved deres busstoppested?
 - Information om næste afgang
 - Ventetiden
 - Parkeringsforholdene for cykler
 - Tryghed

Find svarene nederst i højre hjørne inde i folderen.

Hvordan kan du være med?



Del din holdning og dine oplevelser med os

Ønsker du at være med til at forbedre forholdene for passagererne i bus, tog og metro? Tilmeld dig passagerpanelet og vær med i Passagerpulsens undersøgelser.

**GA IND PÅ
PASSAGERPULSEN.TAENK.DK/PASSAGERPANEL**



Følg os på Facebook og deltag i debatten

Få seneste nyt om dine rettigheder til din rejse med bus og tog og tips til at vælge den rigtige billet. Vær med og deltag i debatten om en bedre kollektiv transport.

FACEBOOK.COM/PASSAGERPULSEN

VALGDEBAT

En styrket kollektiv transport i Region Hovedstaden

Passagerpuls

Passagerernes stemme i den kollektive transport

Hvad laver Passagerpulsens Forbrugerråd Tænk?

Passagerpulsens er passagerernes uafhængige og faktabaserede stemme i den kollektive transport. Vi er en del af Forbrugerrådet Tænk og kæmper for en kollektiv transport, vi alle kan stole på, og for mere klima- og miljøvenlig mobilitet.

Konkret arbejder vi blandt andet for overskuelige billetter og priser, færre forsinkelser, god information, bedre tilgængelighed, stærkere passagerrettigheder og bedre sammenhæng på tværs af transportformer.

Vi indsamler viden om passagerernes ønsker og behov ved at:

- lave undersøgelser.
- have løbende dialog med pendlerrepræsentanter og interesseorganisationer om deres oplevelse i bus og tog.
- gå i dialog med passagererne og sætte den kollektive transport til debat på sociale medier.

På baggrund af vores viden går vi i dialog med trafikelskaber, togetselskaber, øvrige brancheorganisationer, myndigheder og politikere for at skabe forbedringer.

Vi giver passagererne en stemme i den offentlige debat. For eksempel gennem de Passagerråd, vi har oprettet, i høringsvar og lignende. Via Forbrugerrådet Tænk er vi repræsentant i Ankenævnet for bus, tog og metro.

Læs mere på: passagerpulsens.taenk.dk/om-os

Hvad er et Passagerråd?

Passagerpulsens har oprettet Passagerråd i alle landets fem regioner. Formålet med Passagerrådene er at styrke passagerernes stemme i den kollektive transport yderligere.

Passagerernes behov og input skal være central i udviklingen af den kollektive transport, for passagererne ved, hvad der fungerer og ikke fungerer, og hvad der med fordel kan udvikles.

Emnerne, der drøftes i et Passagerråd, bliver udvalgt i et samarbejde mellem Passagerrådet og Passagerpulsens. Det kan for eksempel være:

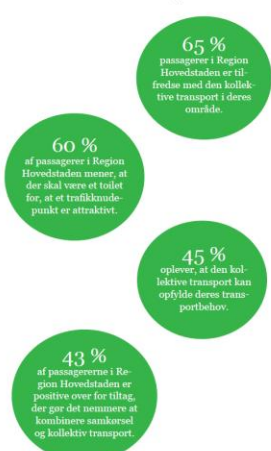
- Hvordan får vi flere unge mennesker til at vælge den kollektive trafik til?
- Hvordan skaber vi bedre tilgængelighed for sårbare grupper?
- Hvad skal der til for at skabe bedre sammenhæng mellem den kollektive trafik og andre transportmidler?

Passagerrådet i Region Hovedstaden består 10 medlemmer, som repræsenterer mange forskellige typer af brugere. Rådsmedlemmerne er valgt for 2 år af gangen.

Passagerrådet og Passagerpulsens har et tæt samarbejde med blandt andre Movia, DSB, Metroselskabet og Region Hovedstaden.

Læs mere på: passagerpulsens.taenk.dk/passagerraad

Hvad mener passagererne i Region Hovedstaden om den kollektive transport?



- 65 % af passagerer i Region Hovedstaden er tilfredse med den kollektive transport i deres område.
- 60 % af passagerer i Region Hovedstaden mener, at der skal være et toilet for, at et trafikknudepunkt er attraktivt.
- 45 % oplever, at den kollektive transport kan opfylde deres transportbehov.
- 43 % af passagererne i Region Hovedstaden er positive over for tiltag, der gør det nemmere at kombinere samkørsel og kollektiv transport.

Passagerpulsens folder, som blev uddelt til paneldebatten.

3. Afrapportering og resultater fra paneldebatterne

I løbet af paneldebatten blev flere emner diskuteret. Efter en gennemgang af debatten har vi lokaliseret fem gennemgående temaer; 1) Kollektiv transports rolle i regionen, 2) Hvordan vinder vi passagererne tilbage, 3) Tryghed, 4) Fremtidens kollektive transport og 5) Organisering og finansiering.

Temaerne er udarbejdet med udgangspunkt i publikums spørgsmål, politikernes svar samt politikernes egne åbningstaler og baseret på Passagerpulsens notater fra debatten. Spørgsmålene fra publikum er vedlagt afrapporteringen som bilag. Temaerne kan ses som et udtryk for, hvilke aspekter i den kollektive transport bliver anset som centrale blandt regionens politikere og publikum. Diskussionen herunder af hvert tema vil blive understøttet af relevant viden fra Passagerpulsens befolkningsundersøgelse.

3.1 Tema 1: Kollektiv transports rolle i regionen

Første tema i debatten handlede om, hvilken rolle den kollektive transport spiller for regionen, samt hvad der er dens primære funktioner. Flere paneldeltagere pointerede, at den kollektive transport har til opgave at binde mennesker sammen og derved styrke regionens sammenhængskraft. Samtidig benævnte stort set alle paneldeltagere vigtigheden af den kollektive transport i forbindelse med den grønne omstilling.

Endvidere blev det af flere pointeret, at den kollektive transport kan skabe mobilitet på tværs af regionen for alle grupper af samfundet. Særligt behovet for at betjene grupper, der ikke har mulighed for at benytte en bil, blev fremhævet. Her blev hospitaler, uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser fremhævet som steder, der i højere grad skal betjenes af kollektiv transport. Også behovet for at betjene de mindre tætbefolkede områder i regionen blev nævnt af mange paneldeltagere, hvortil flere pointerede, at disse tilbud ikke nødvendigvis skal være økonomisk rentable. Kollektiv transport blev anset som et middel til at gøre det attraktivt at bosætte sig uden for København samt et middel til at modvirke trængslen på motorvejene.

3.2 Tema 2: Hvordan vinder vi passagererne tilbage

Et centralt tema i debatten handlede om, hvordan vi får flere til at vælge den kollektive transport fremfor privatbilismen, særligt i relation til den seneste udvikling under COVID-19. Stort set alle paneldeltagere fremhævede dette som en nødvendighed og havde en række forslag til, hvordan den kollektive transport kan blive mere attraktiv.

Et bredt udsnit af paneldeltagerne nævnte billigere billetpriser som et centralt tiltag for at gøre den kollektive transport mere attraktiv. I forlængelse heraf nævnte flere også, at gratis cykelmedtagning skal udbredes. En enkelt pointerede også, at en forsimpning af zone- og billetsystemet vil være med til at gøre den kollektive transport mere tilgængelig. Ligeledes blev det fremhævet, at der skal tages hensyn til tilgængeligheden for gangbesværede.

Blandt andre forslag blev en generel forbedring nævnt, hvor et par paneldeltagere efterspurgte ”højkvalificerede løsninger”, der kan sikre bedre pålidelighed, højere hastighed og flere afgange. Samtidig blev

Hospitaler, uddannelsesinstitutioner og arbejdspladser blev fremhævet som steder, der i højere grad skal betjenes af kollektiv transport.

Behovet for at betjene mindre tætbefolkede områder i regionen blev fremhævet som tilbud, der ikke nødvendigvis skal være økonomisk rentable.

Et bredt udsnit af paneldeltagerne nævnte lavere billetpriser som et centralt tiltag for at gøre kollektiv transport mere attraktiv.

der foreslået et øget fokus på at udføre sporarbejde om natten for at mindske forsinkelser i løbet af dagen.

3.3 Tema 3: Tryghed

I forlængelse af forrige tema blev tryghed i og omkring den kollektive transport bragt op. Særligt gik debatten på, hvordan stationerne i regionen i højere grad kan danne trygge rammer. Hertil nævnte et par paneldeltagere, at netop tryghed på stationer er et prioriteret emne i infrastrukturplanen.

Mange af paneldeltagerne fremhævede behov for personale på stationerne, hvor der blev refereret til metroguiderne som et eksempel. En enkelt paneldeltager mente, at politiet i højere grad skal involveres. Et andet initiativ, der blev nævnt, var øget belysning. Hertil nævnte én paneldeltager, at sådanne tiltag blot er en lappeløsning. I stedet mente paneldeltageren, at problemet handler om de grupper, der skaber utrygheden.

Bredt set var stort set alle paneldeltagere enige om, at det er vigtigt, at den kollektive transport opleves som tryk. Hvilke virkemidler det kræver, var der dog uenighed om.

3.4 Tema 4: Fremtidens kollektive transport

En stor del af debatten handlede om, hvordan den kollektive transport skal se ud i fremtiden. Her fremhævede stort set alle paneldeltagere, at det er helt centralt at tænke klimavenlige løsninger ind i udbygningen. Hertil blev det pointeret, at det kræver en visionær, fremadrettet indstilling, samt at det er nødvendigt at "tænke ud af boksen". Flere paneldeltagere nævnte ligeledes, at det vil kræve massive investeringer. En enkelt ønskede en "ny fingerplan". Endvidere blev det pointeret, at nye arbejdsmønstre (post COVID-19) skal tænkes ind.

For at sikre en grønnere transport foreslog et par af paneldeltagerne højere afgifter på råstoffer, både i anlægsprocesser og som brændstof. Hertil udtrykte et par af paneldeltagerne ønske om at indskrænke privatbilismen, hvilket dog mødte modargumenter om, at bilerne også bliver grønnere, samt at nogle mennesker er meget afhængige af privatbilismen.

Under debatten blev der ligeledes diskuteret, hvilke transportformer der skal investeres i, hvortil et par af paneldeltagerne fremhævede, at vi ikke har fuldkommen viden om, hvad der er mest klimavenligt og derfor har brug for mere forskning og viden på området. Flere ønskede en yderligere udvidelse af metroen og/eller letbanen. Modsat var der også et par, der var kritiske overfor skinnébårne løsninger og i stedet foretrak BRT og forskellige samkørselsordninger. Hertil pointerede en enkelt, at der er et behov for yderligere undersøgelse af det klimaafttryk, som anlægningsfasen af forskellige løsninger har.

En anden, central del af diskussionen gik på, at fremtidens transport i højere grad skal samtænkes. Her blev særligt cykelmedtagning samt forbedring af cykelstier nævnt. De fleste paneldeltagere var positive overfor en tilpasning af busser, regional- og intercity-tog, hvor der både bliver mere plads til cykler samt gratis medtagning af cykler. Et par paneldeltagere var dog kritiske over for sidstnævnte. Flere ytrede også et ønske om nemmere kombination af privatbilisme og kollektiv transport, hvor der blandt andet blev foreslået gratis og sikker parkering ved stationer samt gratis transport ind til København fra yderstationer. Yderligere nævnte flere af paneldeltagerne, at sammenhængen mellem busser og tog skulle forbedres.

Der blev foreslået øget fokus på at udføre sporarbejde om natten, for at mindske forsinkelser om dagen.

Stort set alle paneldeltagere var enige om, at det er vigtigt, at den kollektive transport opleves som tryk. Virkemidlerne var der dog uenighed om.

Mange paneldeltagere fremhævede, at klimavenlige løsninger er centrale i udbygningen af den kollektive transport.

For at sikre en grønnere transport foreslog et par paneldeltagere højere afgifter på råstoffer.

Flere ønskede en udvidelse af metro og/eller letbane. Modsat var et par paneldeltagere kritiske over for skinnébårne løsninger og foretrak BRT og samkørselsordninger.

En del af diskussionen gik på at fremtidens transport i højere grad skal samtænkes. Her blev særligt muligheden for at medtage cykler og forbedring af cykelstier nævnt.

3.5 Tema 5: Organisering og finansiering

Sidste tema i debatten handlede om organiseringen af den kollektive transport i regionen. Her lagde flere paneldeltagere op til et bredt politisk samarbejde i regionen for at sikre statsmidler til at udbygge den kollektive transport frem for, at pengene går til andre regioner og udbygning af motorveje. Samtidig pointerede flere, at det kræver et stærkt samarbejde mellem regionen, kommunerne og trafikselskaberne. En enkelt paneldeltager foreslog en sammenlægning af de forskellige trafikselskaber, blandt andet for at sikre en mere sammenhængende kollektiv transport.

Der var grundlæggende stor enighed om at finde løsninger inden for mobilitetsområdet, hvor størstedelen af paneldeltagerne ønskede et samarbejde målrettet den grønne omstilling og forbrugernes mere fleksible behov.

Størstedelen af paneldeltagerne ønskede et samarbejde målrettet den grønne omstilling og forbrugernes mere fleksible behov.

4. Data fra Passagerpulsens befolkningsundersøgelse

De følgende tabeller baserer sig på data fra Passagerpulsens befolkningsundersøgelse fra august 2021. Deltagerne er repræsentative for befolkningen på køn og alder. På regionalt niveau er der overrekutteret i nogle regioner, men resultaterne er vejlet i forhold til Danmarks Statistik, så disse regioner ikke overrepræsenteres. I alt 2.421 personer deltog i undersøgelsen, heraf 496 fra Region Hovedstaden eksklusive Bornholm.

Hele rapporten kan findes hér: [Undersøgelse: Danskerne og kollektiv transport 2021 | Passagerpuls \(taenk.dk\)](#)

Har du kørekort til personbil?

%	Region Hovedstaden	Lands-gennemsnit
Ja	84%	90%
Nej	16%	10%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	496	2421

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

%	Region Hovedstaden	Lands-gennemsnit
Ja, der er 1 bil i husstanden	45%	51%
Ja, der er 2 biler i husstanden	15%	24%
Ja, der er 3 eller flere biler i husstanden	2%	3%
Der er ikke bil i husstanden, men jeg har mulighed for at låne en bil, når jeg har brug for det	11%	6%
Der er ikke bil i husstanden, men jeg har kørelejlighed, når jeg har brug for det	5%	3%
Nej, jeg har ikke bil til rådighed	21%	12%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	496	2421

Hvor ofte har du følgende rejsebehov? - Pendling til/fra arbejde eller uddannelse

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
5-7 dage om ugen	44%	49%
3-4 dage om ugen	23%	19%
1-2 dage om ugen	7%	7%
1-3 dage om måneden	4%	3%
1-2 dage i kvartalet	2%	2%
Ca. en dag hvert halve år	2%	1%
Ca. en dag om året	1%	1%
Sjældnere	4%	4%
Aldrig	15%	14%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	325	1504

Hvilke af følgende former for transport benytter du på dine rejser til/fra arbejde eller uddannelse?

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Egen bil (fører)	47%	67%
Egen bil (passager)	4%	10%
Delebil/lånebil/udlejningsbil (fører)	3%	3%
Delebil/lånebil/udlejningsbil (passager)	1%	1%
Andet motorkøretøj (fører)	2%	1%
Samkørsel (F.eks. GoMore eller privat samkørselsordning)	0%	1%
Bus	20%	15%
Tog (alle tog undtagen metro)	30%	18%
Metro	18%	7%
Letbane	0%	1%
Flextransport	0%	0%
Almindelig cykel	39%	26%
Elcykel	5%	4%
El-løbehjul	1%	1%
Andet transportmiddel, angiv:	1%	3%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	254	1170

Hvor mange kilometer pendler du ca. hver vej på en typisk tur til/fra arbejde eller uddannelse?

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Under 5 km	16%	18%
5-10 km	29%	20%
10-15 km	15%	11%
15-20 km	11%	9%
20-30 km	11%	13%
30-50 km	11%	14%
50-100	4%	10%
Over 100 km	3%	5%
Ved ikke	1%	0%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	254	1170

Hvor langt er der ca. til nærmeste busstoppested fra din bopæl?

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Under 600 meter	71%	62%
600-1200 meter	24%	24%
1200-2000 meter	2%	5%
2-5 km	1%	4%
5-10 km	0%	1%
Over 10 km	0%	0%
Ved ikke	2%	2%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	496	2421

Hvor langt er der ca. til nærmeste tog- metro eller letbanestation fra din bopæl?

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Under 600 meter	24%	13%
600-1200 meter	36%	23%
1200-2000 meter	15%	14%
2-5 km	18%	21%
5-10 km	4%	12%
Over 10 km	2%	16%
Ved ikke	1%	2%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	496	2421

Hvor ofte rejser du med kollektiv transport uanset rejseformål?

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
5-7 dage om ugen	9%	4%
3-4 dage om ugen	9%	5%
1-2 dage om ugen	18%	9%
1-3 dage om måneden	23%	15%
1-2 dage i kvartalet	16%	13%
Ca. en dag hvert halve år	10%	13%
Ca. en dag om året	4%	10%
Sjældnere	7%	17%
Aldrig	5%	14%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	496	2421

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

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Meget utilfreds	3%	3%
Utilfreds	9%	10%
Hverken eller	19%	24%
Tilfreds	48%	40%
Meget tilfreds	14%	10%
Ved ikke / ikke relevant	6%	13%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	496	2421

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

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Meget utilfreds	4%	7%
Utilfreds	9%	13%
Hverken eller	16%	21%
Tilfreds	46%	35%
Meget tilfreds	20%	12%
Ved ikke / ikke relevant	5%	12%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	496	2421

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

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Slet ikke	10%	21%
I mindre grad	13%	20%
I nogen grad	28%	23%
I høj grad	30%	21%
I meget høj grad	16%	9%
Ved ikke	3%	6%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	496	2421

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?

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Slet ikke	18%	33%
I mindre grad	17%	15%
I nogen grad	16%	14%
I høj grad	18%	11%
I meget høj grad	9%	5%
Ved ikke	21%	22%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	496	2421

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.)?

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Slet ikke	18%	32%
I mindre grad	17%	19%
I nogen grad	23%	19%
I høj grad	25%	13%
I meget høj grad	9%	5%
Ved ikke	8%	12%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	496	2421

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.

Tilbuddet vil være muligt for 1 rejse (tur/retur) på alle hverdage og vil foregå ved, at man selv aftaler samkørsel via den samkørselstjeneste/-app, som trafikselskabet laver en aftale med og herigennem får tilskud til/gratis samkørsel.

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Synes meget dårligt om	3%	5%
Synes dårligt om	4%	5%
Synes hverken godt eller dårligt om	33%	31%
Synes godt om	34%	33%
Synes meget godt om	10%	10%
Ved ikke	16%	15%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	496	2421

Hvor mange skift foretager du normalt undervejs på dine rejser med kollektiv transport til/fra arbejde eller uddannelse?

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Ingen	37%	43%
1	48%	41%
2	11%	13%
3 eller flere	2%	2%
Det varierer	2%	2%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	105	286

Tænk på din normale rejse til/fra arbejde eller uddannelse med kollektiv transport. Hvad er ca. den samlede rejsetid fra din bopæl til arbejds- eller uddannelsesstedet?

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Under 10 minutter	3%	3%
10-15 minutter	5%	7%
16-20 minutter	11%	12%
21-30 minutter	22%	17%
31-40 minutter	25%	19%
41-50 minutter	15%	15%
51-60 minutter	6%	9%
61-90 minutter	10%	10%
91-120 minutter	3%	5%
Over 120 minutter	0%	3%
Ved ikke	0%	0%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	105	286

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.

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Vil gerne foretage et ekstra skift undervejs, hvis det giver 2-3 minutters kortere rejsetid	4%	5%
Vil gerne foretage et ekstra skift undervejs, hvis det giver 4-5 minutters kortere rejsetid	10%	10%
Vil gerne foretage et ekstra skift undervejs, hvis det giver 6-7 minutters kortere rejsetid	16%	12%
Vil gerne foretage et ekstra skift undervejs, hvis det giver 8-10 minutters kortere rejsetid	40%	37%
Vil ikke foretage et ekstra skift undervejs, heller ikke selvom jeg kan spare op til 10 minutter i samlet rejsetid	22%	28%
Ved ikke	7%	8%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	105	286

Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold i skiftesituationen - Top 2 (% tilfreds + meget tilfreds)

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Den planlagte skiftetid, dvs. den tid, der er indlagt til at skifte bus/tog ifølge køreplanen/rejseplanen	56%	57%
Den faktiske skiftetid, dvs. den tid, du i gennemsnit venter, inklusive forsinkelser, aflysninger m.v.	40%	43%
Det generelle informationsniveau ved forsinkelser og aflysninger	46%	46%
TOTAL	71%	71%
Besvarelser	66	159

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

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Mulighed for at købe mad og drikke i ventetiden	45%	45%
Mulighed for at købe ind i ventetiden	15%	14%
Mulighed for at hente pakker i ventetiden (pakkeboks)	15%	14%
Gratis bilparkering	44%	50%
Ladestandere til el- og hybridbiler	21%	21%
Mulighed for at leje delecycel/bycycel	10%	9%
Aflåst cykelparkering	26%	26%
Toilet (gratis eller mod betaling)	61%	63%
Elevator	32%	22%
Rulletrappe	24%	17%
Betjent billetsalg	17%	18%
Gode cykelparkeringsmuligheder	38%	31%
Mulighed for niveaufri indstigning til tog og bus	14%	14%
Mulighed for opladning af elcykler	8%	8%
Behagelige ventesale/venteområder	40%	43%
Andre, notér:	2%	2%
Ved ikke	11%	11%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	443	1607

Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold på eller i nærheden det trafikknudepunkt, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport? Top 2 (% tilfreds + meget tilfreds)

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Skiltning og vejvisning	60%	60%
Mulighederne for at få information om næste afgang (afgangsskærme, køreplaner m.v.)	70%	69%
Adgangsforholdene (elevatorer, trapper, rulletrapper)	70%	67%
Gåafstand fra et transportmiddel til et andet, når du skifter bus/tog	75%	73%
Parkeringsforhold for cykler	41%	43%
Parkeringsforhold for biler	18%	27%
Mulighederne for opladning af el- og hybridbiler	9%	9%
Mulighederne for at købe mad og drikke i ventetiden	51%	52%
Mulighederne for at købe dagligvarer i ventetiden	34%	31%
Tryghed	66%	63%
Muligheden for at købe billet	53%	54%
Muligheden for at få hjælp og vejledning til din rejse	29%	32%
TOTAL	91%	91%
Besvarelser	443	1607

Hvor tilfreds er du generelt med følgende forhold ved det busstoppested, du benytter oftest på dine rejser med kollektiv transport? Top 2 (% tilfreds + meget tilfreds)

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Mulighederne for at få information om næste afgang (afgangsskærme, køreplaner m.v.)	69%	65%
Ventetiden inden næste bus afgår	56%	53%
Parkeringsforhold for cykler	33%	33%
Tryghed	76%	71%
TOTAL	87%	87%
Besvarelser	180	536

Tænk nu generelt på indretningen af busser. Hvilke af følgende alternativer foretrækker du?

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Flere siddepladser og kortere afstand til medpassagerer	34%	29%
Færre siddepladser og bedre afstand til medpassagerer	43%	45%
Ved ikke	23%	25%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	180	536

Tænk nu generelt på indretningen af busser. Hvilke af følgende alternativer foretrækker du?¹

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Flere siddepladser og ingen mulighed for cykelmedtagning i lokale og regionale busser	48%	38%
Færre siddepladser og mulighed for cykelmedtagning i lokale og regionale busser	35%	42%
Ved ikke	17%	20%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	180	536

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

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Direkte busruter med få stop undervejs og kort rejsetid	68%	66%
Busruter med flere stop undervejs og længere rejsetid	17%	20%
Ved ikke	15%	14%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	443	1607

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?

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Flere ruter, der dækker et stort geografisk område, men længere mellem afgange	28%	31%
Færre ruter, der dækker et mindre geografisk område, men kortere mellem afgange	48%	43%
Ved ikke	25%	25%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	443	1607

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?

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Køreplaner med kort tid til at skifte og dermed kortere samlet rejsetid, men større risiko for at miste en forbindelse videre	31%	29%
Køreplaner med længere tid indlagt til at skifte og dermed mindre risiko for at miste forbindelser, men længere samlet rejsetid	50%	53%
Ved ikke	18%	18%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	443	1607

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?

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Høj komfort med god benplads, men risiko for at skulle stå op ind imellem i myldretiden	36%	39%
Mindre komfort og benplads, men lille sandsynlighed for ikke at få en siddeplads	54%	48%
Ved ikke	10%	12%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	443	1607

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

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Toilet på stationen der er rent 9 af 10 gange til 5 kr. pr. besøg	53%	52%
Gratis toilet på stationen uden garanti for, at det fremstår rent og pænt	32%	34%
Ved ikke	16%	14%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	443	1607

Togkøreplaner kan følge forskellige principper. Hvilket af følgende køreplansprincipper foretrækker du?

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Princip 1: Tog hver halve time og samme rejsetid fra A til B for alle tog.	47%	45%
Princip 2: To afgang i timen, hhv. hvert 20. og hvert 40. minut (f.eks. minuttal 10 og 50), hvor rejsetiden er hhv. 5 minutter hurtigere og 5 minutter langsommere sammenlignet med halvtimesdrift (Princip 1).	29%	31%
Ved ikke	24%	25%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	443	1607

Priser og takster i den kollektive transport kan følge forskellige principper. Hvilket af følgende takstprincipper foretrækker du?

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Princip 1: Et pris- og takstsystem som det nuværende med mange små takstzoner, hvor rejsen pris afhænger af antallet af zoner, der gennemkøres. Det betyder relativt lave priser for korte rejser og relativt høje priser for lange rejser.	40%	37%
Princip 2: Et system med en fast pris uanset rejsens længde (enhedstakst), hvor der kan rejses ubegrænset i 60 minutter. Efter 60 minutter skal der ved omstigning til et andet transportmiddel købes en ny billet. Det betyder relativt høje priser for korte rejser og relativt lave priser for lange rejser.	11%	12%
Princip 3: Et system med få store zoner. Lange rejser er stadig dyrere end kortere rejser, men forskellen mellem prisen på lange og kortere rejser er mindre end i det nuværende system.	28%	28%
Ved ikke	21%	23%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	443	1607

Kombinationen af cykler og kollektiv transport kan ske på forskellige måder. Hvilken af følgende muligheder foretrækker du?

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Princip 1: Der er som udgangspunkt muligt at tage cyklen med i toget/bussen, ligesom det i dag er muligt i f.eks. S-toget og nogle busruter.	64%	59%
Princip 2: Der skabes bedre muligheder for at bruge en dele-/lejecykel ved togstationer og andre større trafikknudepunkter.	14%	16%
Ved ikke	21%	25%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	443	1607

I hvilken grad vil følgende ændringer medvirke til, at du vil bruge kollektiv transport mere end du gør i dag? Top 2 (% i høj + i meget høj grad)

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Lavere priser	58%	51%
Kortere rejsetid	47%	40%
Flere afgang	41%	36%
Kortere afstand til nærmeste station/stoppested	27%	24%
Kortere ventetider ved skift mellem transportmidler	31%	27%
Færre forsinkelser for busser / tog	45%	39%
Bedre muligheder for at parkere bilen ved busstoppestedet / togstationen	26%	27%
Bedre muligheder for at parkere cyklen ved busstoppestedet / togstationen	23%	19%
Bedre tilgængelighed på togstationer (ramper, elevatorer, rulletrapper, bedre mulighed for assistance)	18%	15%
Nemmere at finde og købe billet	22%	24%
Bedre mulighed for at bruge samkørsel eller delebiler til en station/stoppested	9%	9%
Bedre tilgængelighed til busser (automatiske ramper, bedre mulighed for assistance)	13%	13%
Større tryghed på stationerne	33%	27%
Bedre mulighed for at få en siddeplads	28%	29%
TOTAL	80%	72%
Besvarelser	496	2421

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?

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Meget mere	5%	6%
En del mere	26%	23%
Lidt mere	41%	40%
Jeg vil ikke bruge den kollektive transport mere, end jeg gør i dag	28%	31%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	446	2001

Hvordan vil du vurdere risikoen for overførsel af smitsomme sygdomme på følgende offentlige steder? Top 2 (% høj + meget høj)

%	Region Hovedstaden	Lands- gennemsnit
Kollektiv transport	40%	38%
Caféer/restauranter	21%	22%
Supermarkeder	23%	22%
Indkøbscentre/stormagasiner	27%	28%
Fodboldstadions/håndboldhal el. lign.	51%	52%
Svømmehaller	36%	38%
Fitnesscentre	55%	54%
Tandlæge/læge	9%	9%
TOTAL	78%	77%
Besvarelser	496	2421

5. Om Passagerpulsen og passagerrådet

5.1 Om Passagerpulsen

Passagerpulsen er passagerernes uafhængige stemme i bus, tog og metro. Vi er en del af Forbrugerrådet Tænk og sat i verden for at forbedre den kollektive transport for passagererne. Vi informerer om passagerernes rettigheder og hjælper dem til at træffe et godt valg.

I Passagerpulsen lytter vi til passagererne, laver undersøgelser og indsamler viden på tværs af transportformer, selskaber og geografi. Udgangspunktet er altid passagerernes samlede rejse, deres ønsker, behov og rettigheder. Forbedringer skaber vi ved at synliggøre passagerernes oplevelser og behov som passager og gå i dialog med selskaber, operatører og politikere om dem.

Passagerpulsen startede den 1. oktober 2014 under den politiske aftale om Bedre og Billigere Kollektiv Trafik, som SR-regeringen, Dansk Folkeparti, SF og Enhedslisten stod bag. Der blev afsat 30 millioner til Passagerpulsen frem til og med 2018. Denne bevilling blev siden forlænget med ét år.

Den 2. april 2020 meddelte en forligskreds bestående af regeringen (Socialdemokraterne), Radikale Venstre, Socialistisk Folkeparti, Enhedslisten og Alternativet, at der blev givet en ny bevilling på 6,5 mio. kr. årligt til Passagerpulsen i perioden fra den 1. januar 2020 indtil den 31. december 2023.

I aftalen står der:

Ny rolle for Passagerpulsen

Passagerpulsen skal i sit virke dække den kollektive transport i hele landet og understøtte, at der skabes størst mulig mobilitet for flertallet af passagererne i den kollektive trafik.

Parterne er enige om, at Passagerpulsen skal være tovholder for fem nye regionale passagerråd og skal i samarbejde med disse arrangere fem årlige passagerkonferencer for derigennem at sætte fokus på de regionale udfordringer og muligheder inden for den kollektive trafik.

Som opfølgning på passagerkonferencerne skal Passagerpulsen publicere fem årlige rapporter.

Parterne er enige om at afsætte 6,5 mio. kr. årligt i perioden 2020-2023 til Passagerpulsen.

5.2 Om Passagerrådet

Passagerpulsen har af et flertal af Folketingets partier fået opbakning og penge til at oprette et passagerråd i hver af landets fem regioner. Baggrunden er et ønske om at få passagerernes unikke viden om den kollektive transport i Region Hovedstaden endnu mere i spil.

Medlemmerne af passagerrådet kan komme med input til politikerne og trafikselskaberne om, hvad der skal til, for at vi får en attraktiv, bruger- og klimavenlig kollektiv transport i fremtiden.

Passagerrådet kan tage egne emner op, som de gerne vil drøfte. Derudover vil regionen, trafikselskaber og andre aktører også kunne foreslå emner til passagerrådets dagsorden.

Passagerrådet i Region Hovedstaden har 19 medlemmer. Ni er

udpeget efter dialog med interesseorganisationer og pendlerrepræsentanter. 10 er udvalgt blandt øvrige passagerer, der har ønsket at stille op.

Medlemmerne i passagerrådene er valgt for to år af gangen, men de kan stille op igen, hvis de ønsker at blive siddende.

Passagerrådene mødes som udgangspunkt fire gange om året, men de kan mødes flere gange, hvis der er brug for det.

Rådet kan også nedsætte mindre arbejds- eller høringsgrupper, som kan mødes oftere.

Læs mere på [Passagerrådet i Region Hovedstaden | Passagerpuls \(taenk.dk\)](#)

6. Bilag 1: Spørgsmål fra paneldebatten

Indledende spørgsmål til panelet, som politikerene baserede deres intro tale på:

1. Hvorfor er den kollektive transport vigtig?
2. Hvad ser du og dit parti som den største udfordring i den kollektive transport i regionen?
3. Hvad vil du og dit parti gøre for at udvikle den kollektive transport, så borgerne får mere lyst til at benytte den?

Spørgsmål fra tilhørerne ved paneldebatten (afleveret skriftligt under debatten. Ikke alle spørgsmål blev besvaret.):

Hvorfor skal vi erstatte busser med BRT-busser, når BRT kun er marginalt hurtigere. De fleste kører i bil, fordi det giver forkortet rejsetid.

Kan du beskrive fremtidens overfladetransportmiddel? – på 10 – 30 års sigt.

Hvorfor skal den grønne omstilling i form af offentlig transport vægtes højere end mere vækst (Til Veganerpartier).

Det ser ud til at være flertal for metro til Hvidovre, BRT-busser og større frekvens i hele regionen. Vil I hælde flere penge i offentlig transport?

Hvis I vil have, man skal bruge den kollektive transport frem for bilen, hvorfor bliver der så ikke lavet bedre og mere direkte forbindelser til f.eks universiteter, når man ved, at der skal fragtes så mange studerende frem og tilbage alle hverdage? Det er ikke særligt fordelagtigt at bruge over 40 minutter på at transportere sig under 10 km.

Er kollektiv trafik ikke en samfundsopgave, og skal derved ikke nødvendigvis være overskudsgivende.

Hvordan appellerer man til, at borgerne bør tage sin cykel som første prioritet?

Hvilke partier her er imod gratis offentlig trafik? Og hvis ja, hvorfor?

Er det på tide med en afgift på privatbilisme?

Hvordan sørger vi for, at flere unge tager den offentlige transport fremfor at ende i privatbilismen?

Bilfri KBH nu?

Forurening dræber. Løs det?

Hvordan vil I sørge for tryghed på stationerne, herunder god belysning, renholdelse, bænke og toiletforhold på stationerne, og i de tog, som har lange strækninger?

Vil I arbejde for, at det bliver nemmere og gerne gratis at tage sin cykel til og med i busser, tog og flex/plus trafik?

Hvorfor er der ikke planlagt tog til "Holmene", som er på vej til Avedøre?

Jeg bruger dagligt både S-tog og busser. Dog foragter jeg det om sommeren, da det simpelthen er for varmt og lummert. – Hvad er jeres plan om at forbedre disse forhold?

Hvorfor fortsætter letbanen ikke videre fra Vestegnen og til Amager?

Det blev sagt, at universiteter flytter, og det er et problem for den kollektive trafik – hvis den offentlige trafik skal vinde, er det så ikke fleksibilitet ift. behov, der er løsningen?

Den besparelse, som Region Hovedstaden fuldførte sidste år, skal den geninvesteres igen? Eller skal der mere til for at løse problematikken med det faldende passagertal? Og hvad skal man udover?

Hvordan skal de små samfund dækkes med kollektiv transport?

Skal hver rute være økonomisk dækkende for den enkelte routes omkostninger?

Hvordan skal transport efter bestilling organiseres?

Hvorfor skal andre betale for, at offentlig transport skal blive gratis? Og synes I, at offentlig transport skal privatiseres?

Vil en ny organisering af den kollektive transport, hvor alle transporttyper lægges sammen i ét selskab, være en god idé? Således at det sikres, at al trafik samordnes og passer sammen.

Vil man arbejde på at tilbageføre linje 350s til Ballerup St? Det er et kæmpe tilbageskridt for den kollektive transport, der kun kører til Malmparken St.

Hvordan tænkes førerløse transportmidler ind? – Teknologien vil formentlig inden længe kunne gøre den kollektive transport langt mere fleksibel. – Hvor tænkes den ind?

Jeg bor i Nordsjælland på landet. Der er ingen tog (eller Bus 9 når jeg skal møde på job eller har fri (I Glostrup). – Hvorfor må vi ikke få S-tog i Nordsjælland? Det er hurtigere at cykle de 50 km i weekenderne end at tage toget, når der altså er et.

Hvad vil I sige til offentlig transport, der dækker hele regionen hele døgnet til de nuværende billetpriser? Der kan betales af alle og være attraktiv for langt de fleste bilister, der er miljømæssigt rigtig, ikke øger tilsandingen og er en beskedent omkostning for det offentlige?

En kombination af bane, bus, taxa og Flextrafik. Løsningen findes i dag.

Letbane:

Letbanen kommer ikke til at koste 6,2 mia kr, men 16,2 mia kr.

Letbanen ryster 60 m. fra letbanen, skal beboerne leve med det?

Kan elektromagnetiske strålinger give kræft?

DTU skal flytte bygninger for 500 mio. kr. Er der andre muligheder?

Hvilken rolle mener du, at den kollektive transport skal varetage i en fremtid med stigende trængsel og klimaudfordringer? Og hvordan skal den rolle understøttes?

Hvilke ambitioner har I for den kollektive transport i Region Hovedstaden, og hvordan vil I samarbejde omkring det kommunerne imellem, så trafikken samtænkes og helhedstænkes?

Passagerpulsens nye undersøgelse viser, at 7 ud af 10 danskere vil bruge den kollektive transport mere, hvis der sker forbedringer. Hvad vil være din vigtigste prioritet, når det handler om at forbedre den kollektive transport og tiltrække flere passagerer?