



Afrapportering af paneldebat i Region Nordjylland

August 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 på paneldebatterne	5
1.7	Format	5
2.	Fakta om paneldebatterne	6
3.	Afrapportering og resultater fra paneldebatterne	8
3.1	Tema 1: Land og by	8
3.2	Tema 2: Central/decentral styring.....	9
3.3	Tema 3: Fremtidens finansiering af kollektiv transport.....	9
3.4	Tema 4: Klimaudfordringer og kollektiv transport	10
3.5	Tema 5: Organisering og ansvarsfordeling	11
4.	Data fra Passagerpulsens befolkningsundersøgelse	12
5.	Om Passagerpulsens og passagerrådet	24
5.1	Om Passagerpulsens	24
5.2	Om passagerrådet	24
6.	Bilag 1: Spørgsmål fra paneldebatten	26

1. Baggrund

En forligskreds på Christiansborg har i foråret 2020 givet Passagerpuls den opgave at oprette passagerråd i hele landet. 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 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 Nordjylland har bestået af 3 elementer:

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

2. Udsendelse af pressemeddelelse og telefonisk opfølgning hos lokale og regionale nyhedsmedier
3. Debatindlæg fra forpersonen i Region Nordjyllands Passagerråd.

Facebook-event

Facebook-begivenheden¹ fik i alt 260 svar – 34 har trykket ”Deltager”, mens 226 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 Nordjylland, og er over 18 år. Annoncen er nået ud til 29.047 personer, og 219 af de 260 svar på begivenheden kom fra annoncen. Annoncen har derudover fået 154 reaktioner, 65 kommentarer og 32 delinger.

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 seneste befolkningsundersøgelse, citater fra såvel Forbrugerrådet Tænks formand som to kandidater til valget samt praktiske informationer om valgdebatten.

Indsatsen resulterede desværre ikke i nogen medieomtale af debatten, så vidt vi er orienteret.

Debatindlæg

Maj Ingemann-Molden, der er forperson for Region Nordjyllands Passagerråd, skrev et debatindlæg med opfordring til at deltage i debatarrangementet. Indlægget blev publiceret i Nordjyske Stiftstidende Aalborg, Himmerland, Vendsyssel og Thy-Mors den 31. august.

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. Den 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 engagerede sig endvidere med en moderator til alle debatterne:

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

¹ www.facebook.com/events/243278687528650

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 på paneldebatterne

De passagerråd, som nåede at afholde ordinære møder inden paneldebatten, fik mulighed for at formulere et spørgsmål til politikerne. Ligeledes fik følgegruppen mulighed for at stille et spørgsmål. Passagerrådet i Region Nordjylland var et af de råd, der ikke nåede at mødes forinden og havde derfor ikke formuleret spørgsmål på forhånd. I stedet 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 Passagerpulsen:

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 Nordjylland blev afholdt på CREATE Aalborg Universitet tirsdag d. 31. august, klokken 19.00 – 20.30. Journalist og politisk analytiker Søren Wormslev var moderator for paneldebatten.



Ud af 11 inviterede partier var 10 partier repræsenteret. Herudover deltog Anders Wested fra Trafikalt Folkeparti. Nedenfor ses en oversigt over, hvilke politikere der deltog:

Navn	Parti
Erik Høgh-Sørensen	Dansk Folkeparti
Per De Fries Andreassen	Nye Borgerlige
Gitte Lobdrup	Radikale Venstre
Henning Jørgensen	Socialistisk Folkeparti
Jens Henrik Kirk	Konservative
Jesper Veiby	Kristendemokraterne
Martin Bech	Venstre
Hans-Henning Terp Hansen	Liberal Alliance
Ole Stavad	Socialdemokratiet
Susanne Flydtkjær	Enhedslisten
Anders Wested	Trafikalt Folkeparti

Fremmødet blandt publikum estimeres til at være omkring 30 personer, herunder tre via online tilkobling til Microsoft Teams.

Foruden den folder, som Passagerpuls 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 universitet og have en dialog med borgerne.

Inden debatten havde Passagerpulsens 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 Nordjylland 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 Nordjylland?
 - Færre forsinkelser
 - Kortere rejsetid
 - Tilgængeligheden på togstationer
 - Lavere billetpriser
- Hvilket af disse to muligheder, vil passagererne i Nordjylland helst?
 - Det er som udgangspunkt muligt at tage sin cykel med i tog eller bus.
 - Der skabes bedre mulighed for at bruge en dele-/lejesykel 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 Nordjylland**

Forbrugerrådet
Tænk

Passagerpuls

Passagerernes stemme i den kollektive transport

Hvad laver Passagerpulsens hos Forbrugerrådet 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, togeselskaber, øvrige brancheforeninger, 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 høringsvarer og lignende. Via Forbrugerrådet Tænk er vi repræsenteret 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 Nordjylland består af 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 Nordjyllands Trafikelskab, DSB og Region Nordjylland.

Læs mere på: passagerpulsens.taenk.dk/passagerraad

Hvad mener nordjyderne om den kollektive transport?

41 %

af passagererne i Region Nordjylland er tilfredse med den kollektive transport i deres område.

67 %

af passagererne i Region Nordjylland mener, at der skal være et toilet for, at et tranknudepunkt er attraktivt.

1 ud af 4

oplever, at den kollektive transport kan opfylde deres transportbehov.

41 %

af passagererne i Region Nordjylland 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) Land og by, 2) Central/decentral styring, 3) Fremtidens finansiering af kollektiv transport, 4) Klimaudfordringer og kollektiv transport og 5) Organisering og ansvarsfordeling.

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: Land og by

Et centralt tema i debatten omhandlede den forskellighed, der er mellem regionens tyndt- og tætbefolkede områder. Landområderne er særligt udfordret på tilgængeligheden af den kollektive transport, hvor de større byer er udfordret med hensyn til trængslen af biltrafik.

Et bredt udsnit af paneldeltagerne pointerede vigtigheden af en stærk og tilgængelig, kollektiv transport i hele Nordjylland. Dette blev underbygget med argumenter om at understøtte de lokale samfund i regionen samt at styrke sammenhængskraften, som én deltager formulerede det: "Fordi en velfungerende kollektiv transport er helt afgørende for et Nordjylland, der hænger sammen, så man både kan bo, arbejde, studere, få kulturelle oplevelser, uanset hvor i Nordjylland man bor". I panelet var der bred enighed om, at den kollektive transport er nødvendig for at kunne betjene børn, ældre og andre, der ikke kan transportere sig med egen bil, uden at de skal være afhængige af andre. Samtidig nævnte flere af paneldeltagerne, at den kollektive transport skal ses som et supplement til privatbilismen.

Særligt de problemstillinger, der gør sig gældende for regionens tyndt befolkede områder, blev diskuteret i panelet. Et stort udsnit af paneldeltagerne var enige om, at løsningen på udfordringerne skal findes i fleksible løsninger fremfor et fokus på rutebusser. Her blev eksisterende tilbud som plus- og flextrafik fremhævet som tiltag, der kan forbedres, gøres bredt tilgængelige og markedsføres mere, så flere bliver informeret om de muligheder, der eksisterer. Hertil blev samkørsel og delebilsordninger også nævnt som mulige alternativer. I forhold til nye transportløsninger nævnte et par paneldeltagere, at civilsamfundene i højere grad skal involveres med argumentet om, at det er de lokale behov, der skal tilgodeses, for at gøre den kollektive transport attraktiv. En enkelt foreslog, at der skal afprøves flere forsøgsordninger i tyndtbefolkede dele af regionen. Et stort udsnit af paneldeltagerne var enige om, at privatbilismen i disse områder er en nødvendig transportform for mange mennesker. Et sidste forslag til at forbedre den kollektive transport handlede om at gøre det nemmere og mere tilgængeligt at komme til knudepunkterne i landdistrikterne ved at etablere knudepunkter langs motorvejen.

Paneldeltagerne var bredt set enige om, at kollektiv transport i de store byer giver god mening. Flere fremhævede, at den centrale udfordring ved transporten i de større byer var trængslen af biler, særligt i Aalborg. Flere politikere var enige i, at en del af løsningen kunne være

Landområderne er særligt udfordret på adgang til kollektiv transport. De større byer er udfordret på trængsel.

Et bredt udsnit af panelet mente, at sammenhængskraften skal styrkes.

Der var bred enighed om, at den kollektive transport er nødvendig for at kunne betjene børn, ældre og andre, der ikke kan transportere sig med egen bil.

Et stort udsnit af panelet var enige om, at løsningerne skal være fleksible.

at etablere parkeringspladser enten ved indfaldsvejene eller langs motorvejene. Herfra skulle det så være muligt at tage kollektiv transport ind til centrum af Aalborg. En politiker foreslog, at det skal være mere besværligt at køre med bil i Aalborg bymidte, eksempelvis ved at fjerne gratis parkering i visse områder.

Grundlæggende var paneldeltagerne enige om, at den kollektive transport er vigtig for at betjene de borgere, der ikke har mulighed for at tage egen bil, samt at kollektiv transport også skal være tilgængelig i de tyndtbefolkede dele af regionen gennem fleksible løsninger og samkørselsordninger. I forhold til hvor den politiske og ressourcemæssige prioritering skal placeres, var paneldeltagerne ikke helt enige. Nogle mente, at der er for stort et fokus på forbindelserne mellem nord og syd og ikke nok fokus på forbindelser fra øst til vest i regionen. Modsat ønskede en i panelet, at den kollektive transport på tværs af Limfjorden skal udbygges. Hertil blev det nævnt, at Aalborg og andre større byer bliver prioriteret, hvorimod landdistrikterne negligeres. Andre fremhævede den kollektive transport som en løsning på trængselsproblemerne i de større byer.

3.2 Tema 2: Central/decentral styring

Et andet tema i paneldebatten handlede om, hvorvidt udviklingen af mobilitetstilbud i regionen skal udvikles og bestemmes centralt eller lokalt. På et nationalt plan nævnte flere af paneldeltagerne, at der fra statslig side prioriteres asfalt over kollektiv transport, hvilket giver regionen mindre råderum for udvikling af den kollektive transport. En enkelt politiker tilskrev en generel centralisering som problematisk i forholdet til at tilgodese lokale og private transportbehov. I forlængelse heraf nævnte et par, at den kollektive transport i højere grad skal privatiseres og gøres økonomisk bæredygtig. Modsat nævnte flere af deltagerne, at en centraliseret varetagelse netop gør det muligt fra politisk side at sikre en bredt dækkende kollektiv transport.

Samtlige paneldeltagere var inde på, at privatbilismen fylder en central rolle for mobiliteten i regionen, i særdeleshed i de mere tyndtbefolkede områder. Derfor omhandlede en del af debatten, hvordan ordninger omkring delebilisme og samkørsel kan fremdyrkes og støttes.

Uenigheden blandt paneldeltagerne gik på, hvorvidt og i hvilken grad civilsamfundet skal være styrende for den udvikling, eller om der laves politiske tiltag for at fremdyrke samkørsel. Til sidstnævnte foreslog et par af deltagerne, at der fra politisk side skal skabes økonomiske incitamenter, eksempelvis via et befordringsbidrag, der i højere grad tilgodeser samkørsel. En anden politiker foreslog tiltag, der via nudging skal få bilisterne til at køre flere sammen, herunder særligt allokere vejbaner til delebiler og el-biler. I forhold til inddragelse af civilsamfundet foreslog en af deltagerne, at man fra politisk side skal agere fødselshjælper for samkørselsordninger, hvorefter driften skal overgå til den private sektor, såfremt tilbuddene bliver anvendt. Generelt var der en bred tilslutning til inddragelsen af lokale initiativer, hvor flere også var positivt stemt overfor forsøgsordninger.

Overordnet set var panelet delt om, hvorvidt den kollektive transport skal styres af offentlige instanser såsom trafikskaberne, kommunerne og regionen, eller hvorvidt driften i højere grad skal privatiseres. Der var dog bred opbakning til at lytte til lokale behov og støtte tiltag som for eksempel delebilsordninger.

3.3 Tema 3: Fremtidens finansiering af kollektiv transport

I forlængelse af foregående tema handlede debatten også om, hvorledes den kollektive transport skal finansieres. Centralt for dette

Offentlige investeringer i den kollektive transport er et politisk spørgsmål, som flere paneldeltagere gerne ville støtte op om.

Panelet var delt om, hvorvidt den kollektive transport skal styres offentligt eller i højere grad skal privatiseres. Der var dog opbakning til at lytte til lokale behov og støtte tiltag som delebilsordninger.

tema var billetpriser og økonomisk bæredygtighed.

Flere af paneldeltagerne nævnte, at offentlige investeringer i den kollektive transport var et politisk spørgsmål, som de gerne ville støtte op om. En nævnte specifikt, at en investering i kollektiv transport skal være på bekostning af andre offentlige udgifter. Infrastrukturplanen blev fremhævet af en af politikerne som et eksempel på, at den kollektive transport bliver prioriteret fra politisk side. Modsat nævnte en af paneldeltagerne, at infrastrukturplanen ikke indeholder nok midler.

Hvorledes de offentlige midler skal anvendes blev ligeledes diskuteret under debatten. Et par af paneldeltagerne nævnte, at den teknologiske udvikling på området skal prioriteres, hvortil en enkelt nævnte, at der skal drages mere nytte af fageksperter. En enkelt påpegede dog, at trods store investeringer i teknologi og infrastruktur falder passagertallene stadig. Vedkommende tilskrev et lavere prisniveau som den vigtigste faktor for at vinde passagererne tilbage. Flere andre paneldeltagere nævnte ligeledes billetpriserne, hvortil en pointerede, at den kollektive transport skal være konkurrencedygtig med privatbilismen, særligt på prisniveauet. Flere af paneldeltagerne foreslog ordninger med gratis transport i forskellige udstrækninger. I forhold til spørgsmålet om en havnebus i Aalborg var panelet splittet med en tredjedel på henholdsvis ja, nej og måske.

Blandt flere af paneldeltagerne blev en øget privatisering nævnt som en mulighed for at skabe et mere økonomisk bæredygtigt grundlag for driften af den kollektive transport. Her blev blandt andet foreslået reklamer på NT's busser for at skabe en ekstra indtægt. Ideen om den kollektive transport som i højere grad selvfinansieret blev kritiseret af andre paneldeltagere. Her gik argumenterne på, at en privatisering potentielt ville føre til en nedlæggelse af ruter og forringet tilgængelighed i områder, hvor den kollektive transport ikke var rentabel. Hertil blev af flere af paneldeltagerne pointeret, at dette går imod det politiske ansvar, der ligger for at sikre et økonomisk grundlag for en bredt dækkende, kollektiv transport. En enkelt paneldeltager nævnte de midler, der bliver brugt på administration i NT som et muligt besparelespunkt. Dette var ingen andre paneldeltagere enige i.

Samlet set var et flertal af paneldeltagerne enige om, at den kollektive transport har brug for flere ressourcer for at kunne løse de aktuelle problemstillinger. Uenigheden lå i højere grad i, om midlerne skulle findes i en omlægning af offentlige tilskud, øget privatisering eller besparelser på administrative udgifter. I forholdet til forvaltningen af midler var der også uenighed i panelet om, hvorvidt der skal investeres i teknologisk nyudvikling, eller om billetpriserne skal sænkes, for at gøre den kollektive transport mere attraktiv.

3.4 Tema 4: Klimaudfordringer og kollektiv transport

Klimadebatten blev også berørt. Her blev der debatteret, om transportsektorens klimabelastning bedst bliver reduceret ved øget brug af klassiske, kollektive transportformer eller gennem mere samkørsel.

Bredt set blev den kollektive transport beskrevet som vigtig for at nå klimamålene, samt at elektriske og andre bæredygtige teknologier skal prioriteres i udviklingen af den kollektive transport, så den er CO₂ neutral. En enkelt paneldeltager pointerede dog, at forskellen på CO₂ udledningen mellem en privatbil og kollektive transportformer i høj grad afhænger af passagerantallet, samt at udbredelsen af elbiler vil gøre det klimamæssige argument for kollektiv transport mindre relevant.

Som nævnt i Tema 2 foreslog flere af paneldeltagerne, at man fra

Flere paneldeltagere foreslog incitamenter for at få borgerne til at køre sammen; fx vejbaner til samkørsel og elbiler.

Flere paneldeltagere nævnte kombinationen af kollektiv transport og samkørsel som den mest realistiske løsning ud fra regionens geografi.

Et flertal af paneldeltagerne var enige om, at den kollektive transport har brug for flere ressourcer for at kunne løse de aktuelle problemstillinger.

Panelet var uenigt om, hvorvidt der skal investeres i teknologisk udvikling eller lavere billetpriser for at gøre den kollektive transport mere attraktiv.

Bredt set blev den kollektive transport beskrevet som vigtig for at nå klimamålene.

politisk side kan anvende incitamenter for at få borgerne til at køre sammen; fx vejbaner til samkørsel og elbiler. Foruden incitamenter blev afgifter også nævnt som et tiltag for at minimere brugen af privatbiler, der udleder fossile brændstoffer. Her pointerede flere paneldeltagere, at det har en social slagside, hvorfor de ikke støttede op.

Flere paneldeltagere nævnte en kombination af kollektive transportformer og samkørsel som den mest realistiske løsning i forholdet til regionens geografi. I forbindelse hermed fremkom forslagene om parkeringspladser og opsamlingsstationer ved indfaldsveje (jf. Tema 1). En anden pointe i debatten var, at de regionale klimapuljer skal gives direkte til trafikselskaberne for at støtte dem økonomisk i at sikre en grøn omstilling af transportsektoren i stedet for, at puljerne forsvinder i administration.

3.5 Tema 5: Organisering og ansvarsfordeling

Sidste tema, der blev berørt i debatten, handlede om den ansvarsfordeling, der er mellem region, kommuner og trafikselskab(er). Særligt handlede dette emne om, hvorvidt en enklere organisering med færre aktører og en mindre fragmenteret fordeling af ansvarsområder potentielt vil kunne løse nogle af de aktuelle problemer og derved skabe en mere sammenhængende, kollektiv transport i regionen. I forbindelse med et spørgsmål om udbredelse af Plustur i regionen blev dette tema aktuelt. Her udtalte de fleste af paneldeltagerne et ønske om at give regionen større indflydelse frem for, at kommunerne selv kan vælge, hvorvidt de vil have Plustur. Hertil nævnte én, at Plusturs-problematikken var et tydeligt eksempel på, at der er et ansvarsmæssigt og bureaukratisk problem, der vil kunne løses med en sammenlægning. Hertil kan man spare penge på administration, mente samme paneldeltager. Yderligere nævnte en enkelt af paneldeltagerne, at Flex- og Plustur helt skal nedlægges.

En af paneldeltagerne fremhævede, at det har været gavnligt, at regionen har overtaget meget af ansvaret for den kollektive transport ved at sikre mod forringelser. En anden nævnte, at kommunerne er vigtige i forbindelse med opstarten af lokale mobilitetsløsninger. Dette havde ingen paneldeltagere indsigelser imod. Samlet set var der en generel tilslutning til større regional indflydelse på tilbud som Plus- og Flextur, der krydser kommunegrænser. Samtidig var også en stor åbenhed overfor lokale tiltag, hvor kommunerne i højere grad blev anset som centrale i etableringen.

Et flertal af paneldeltagerne udtrykte ønske om at give regionen større indflydelse på udbuddet af Plustur.

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 406 fra Region Nordjylland.

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

Har du kørekort til personbil?

%	Region Nordjylland	Lands-gennemsnit
Ja	95%	90%
Nej	5%	10%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	406	2421

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

%	Region Nordjylland	Lands-gennemsnit
Ja, der er 1 bil i husstanden	56%	51%
Ja, der er 2 biler i husstanden	27%	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	4%	6%
Der er ikke bil i husstanden, men jeg har køreøjelighed, når jeg har brug for det	1%	3%
Nej, jeg har ikke bil til rådighed	8%	12%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	406	2421

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

%	Region Nordjylland	Lands- gennemsnit
Egen bil (fører)	71%	67%
Egen bil (passager)	13%	10%
Delebil/lånebil/udlejningsbil (fører)	2%	3%
Delebil/lånebil/udlejningsbil (passager)	2%	1%
Andet motorkøretøj (fører)	2%	1%
Samkørsel (F.eks. GoMore eller privat samkørselsordning)	2%	1%
Bus	15%	15%
Tog (alle tog undtagen metro)	3%	18%
Metro	1%	7%
Letbane	0%	1%
Flextransport	0%	0%
Almindelig cykel	24%	26%
Elcykel	6%	4%
El-løbehjul	0%	1%
Andet transportmiddel, angiv:	3%	3%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	196	1170

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

%	Region Nordjylland	Lands- gennemsnit
Under 5 km	26%	18%
5-10 km	19%	20%
10-15 km	14%	11%
15-20 km	7%	9%
20-30 km	10%	13%
30-50 km	15%	14%
50-100	5%	10%
Over 100 km	4%	5%
Ved ikke	0%	0%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	196	1170

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

%	Region Nordjylland	Lands- gennemsnit
Under 600 meter	55%	62%
600-1200 meter	23%	24%
1200-2000 meter	8%	5%
2-5 km	8%	4%
5-10 km	3%	1%
Over 10 km	1%	0%
Ved ikke	2%	2%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	406	2421

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

%	Region Nordjylland	Lands- gennemsnit
Under 600 meter	7%	13%
600-1200 meter	13%	23%
1200-2000 meter	11%	14%
2-5 km	23%	21%
5-10 km	7%	12%
Over 10 km	33%	16%
Ved ikke	4%	2%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	406	2421

Hvor ofte rejser du med kollektiv transport uanset rejseformål?

%	Region Nordjylland	Lands- gennemsnit
5-7 dage om ugen	2%	4%
3-4 dage om ugen	4%	5%
1-2 dage om ugen	5%	9%
1-3 dage om måneden	10%	15%
1-2 dage i kvartalet	12%	13%
Ca. en dag hvert halve år	13%	13%
Ca. en dag om året	7%	10%
Sjældnere	23%	17%
Aldrig	23%	14%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	406	2421

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

%	Region Nordjylland	Lands- gennemsnit
Meget utilfreds	5%	3%
Utilfreds	7%	10%
Hverken eller	24%	24%
Tilfreds	33%	40%
Meget tilfreds	12%	10%
Ved ikke / ikke relevant	18%	13%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	406	2421

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

%	Region Nordjylland	Lands- gennemsnit
Meget utilfreds	9%	7%
Utilfreds	14%	13%
Hverken eller	19%	21%
Tilfreds	28%	35%
Meget tilfreds	13%	12%
Ved ikke / ikke relevant	17%	12%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	406	2421

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

%	Region Nordjylland	Lands- gennemsnit
Slet ikke	28%	21%
I mindre grad	18%	20%
I nogen grad	18%	23%
I høj grad	18%	21%
I meget høj grad	7%	9%
Ved ikke	10%	6%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	406	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 Nordjylland	Lands- gennemsnit
Slet ikke	36%	33%
I mindre grad	12%	15%
I nogen grad	10%	14%
I høj grad	11%	11%
I meget høj grad	5%	5%
Ved ikke	26%	22%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	406	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 Nordjylland	Lands- gennemsnit
Slet ikke	39%	32%
I mindre grad	22%	19%
I nogen grad	16%	19%
I høj grad	8%	13%
I meget høj grad	2%	5%
Ved ikke	13%	12%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	406	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.

Hvad synes du om denne idé?

%	Region Nordjylland	Lands- gennemsnit
Synes meget dårligt om	7%	5%
Synes dårligt om	7%	5%
Synes hverken godt eller dårligt om	31%	31%
Synes godt om	32%	33%
Synes meget godt om	9%	10%
Ved ikke	14%	15%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	406	2421

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

%	Region Nordjylland	Lands- gennemsnit
Ingen	70%	43%
1	20%	41%
2	10%	13%
3 eller flere	0%	2%
Det varierer	0%	2%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	36	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 Nordjylland	Lands- gennemsnit
Under 10 minutter	4%	3%
10-15 minutter	20%	7%
16-20 minutter	19%	12%
21-30 minutter	21%	17%
31-40 minutter	9%	19%
41-50 minutter	4%	15%
51-60 minutter	14%	9%
61-90 minutter	6%	10%
91-120 minutter	0%	5%
Over 120 minutter	4%	3%
Ved ikke	0%	0%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	36	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 Nordjylland	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	0%	10%
Vil gerne foretage et ekstra skift undervejs, hvis det giver 6-7 minutters kortere rejsetid	10%	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	36%	28%
Ved ikke	10%	8%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	36	286

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

%	Region Nordjylland	Lands- gennemsnit
Den planlagte skiftetid, dvs. den tid, der er indlagt til at skifte bus/tog ifølge køreplanen/rejseplanen	55%	57%
Den faktiske skiftetid, dvs. den tid, du i gennemsnit venter, inklusive forsinkelser, aflysninger m.v.	48%	43%
Det generelle informationsniveau ved forsinkelser og aflysninger	15%	46%
TOTAL	55%	71%
Besvarelser	11	159

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

%	Region Nordjylland	Lands- gennemsnit
Mulighed for at købe mad og drikke i ventetiden	45%	45%
Mulighed for at købe ind i ventetiden	16%	14%
Mulighed for at hente pakker i ventetiden (pakkeboks)	15%	14%
Gratis bilparkering	49%	50%
Ladestandere til el- og hybridbiler	18%	21%
Mulighed for at leje delecykel/bycykel	7%	9%
Aflåst cykelparkering	26%	26%
Toilet (gratis eller mod betaling)	67%	63%
Elevator	11%	22%
Rulletrappe	7%	17%
Betjent billetsalg	17%	18%
Gode cykelparkeringsmuligheder	29%	31%
Mulighed for niveaufri indstigning til tog og bus	16%	14%
Mulighed for opladning af elcykler	7%	8%
Behagelige ventesale/venteområder	51%	43%
Andre, notér:	3%	2%
Ved ikke	9%	11%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	223	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 Nordjylland	Lands- gennemsnit
Skiltning og vejvisning	63%	60%
Mulighederne for at få information om næste afgang (afgangsskærme, køreplaner m.v.)	71%	69%
Adgangsforholdene (elevatorer, trapper, rulletrapper)	56%	67%
Gåafstand fra et transportmiddel til et andet, når du skifter bus/tog	73%	73%
Parkeringsforhold for cykler	48%	43%
Parkeringsforhold for biler	36%	27%
Mulighederne for opladning af el- og hybridbiler	7%	9%
Mulighederne for at købe mad og drikke i ventetiden	51%	52%
Mulighederne for at købe dagligvarer i ventetiden	37%	31%
Tryghed	67%	63%
Muligheden for at købe billet	49%	54%
Muligheden for at få hjælp og vejledning til din rejse	29%	32%
TOTAL	92%	91%
Besvarelser	223	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 Nordjylland	Lands- gennemsnit
Mulighederne for at få information om næste afgang (afgangsskærme, køreplaner m.v.)	65%	65%
Ventetiden inden næste bus afgår	60%	53%
Parkeringsforhold for cykler	39%	33%
Tryghed	71%	71%
TOTAL	90%	87%
Besvarelser	87	536

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

%	Region Nordjylland	Lands- gennemsnit
Flere siddepladser og kortere afstand til medpassagerer	16%	29%
Færre siddepladser og bedre afstand til medpassagerer	53%	45%
Ved ikke	31%	25%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	87	536

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

%	Region Nordjylland	Lands- gennemsnit
Flere siddepladser og ingen mulighed for cykelmedtagning i lokale og regionale busser	41%	38%
Færre siddepladser og mulighed for cykelmedtagning i lokale og regionale busser	34%	42%
Ved ikke	25%	20%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	87	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 Nordjylland	Lands- gennemsnit
Direkte busruter med få stop undervejs og kort rejsetid	70%	66%
Busruter med flere stop undervejs og længere rejsetid	19%	20%
Ved ikke	11%	14%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	223	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 Nordjylland	Lands- gennemsnit
Flere ruter, der dækker et stort geografisk område, men længere mellem afgange	40%	31%
Færre ruter, der dækker et mindre geografisk område, men kortere mellem afgange	34%	43%
Ved ikke	25%	25%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	223	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 Nordjylland	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	51%	53%
Ved ikke	17%	18%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	223	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 Nordjylland	Lands- gennemsnit
Høj komfort med god benplads, men risiko for at skulle stå op ind imellem i myldretiden	49%	39%
Mindre komfort og benplads, men lille sandsynlighed for ikke at få en siddeplads	38%	48%
Ved ikke	13%	12%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	223	1607

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

%	Region Nordjylland	Lands- gennemsnit
Toilet på stationen der er rent 9 af 10 gange til 5 kr. pr. besøg	52%	52%
Gratis toilet på stationen uden garanti for, at det fremstår rent og pænt	37%	34%
Ved ikke	11%	14%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	223	1607

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

%	Region Nordjylland	Lands- gennemsnit
Princip 1: Tog hver halve time og samme rejsetid fra A til B for alle tog.	43%	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).	31%	31%
Ved ikke	26%	25%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	223	1607

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

%	Region Nordjylland	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.	45%	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.	12%	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.	24%	28%
Ved ikke	20%	23%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	223	1607

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

%	Region Nordjylland	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.	53%	59%
Princip 2: Der skabes bedre muligheder for at bruge en dele-/lejecykel ved togstationer og andre større trafikknudepunkter.	20%	16%
Ved ikke	27%	25%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	223	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 Nordjylland	Lands- gennemsnit
Lavere priser	42%	51%
Kortere rejsetid	35%	40%
Flere afgang	33%	36%
Kortere afstand til nærmeste station/stoppested	22%	24%
Kortere ventetider ved skift mellem transportmidler	30%	27%
Færre forsinkelser for busser / tog	34%	39%
Bedre muligheder for at parkere bilen ved busstoppestedet / togstationen	19%	27%
Bedre muligheder for at parkere cyklen ved busstoppestedet / togstationen	17%	19%
Bedre tilgængelighed på togstationer (ramper, elevatorer, rulletrapper, bedre mulighed for assistance)	12%	15%
Nemmere at finde og købe billet	25%	24%
Bedre mulighed for at bruge samkørsel eller delebiler til en station/stoppested	10%	9%
Bedre tilgængelighed til busser (automatiske ramper, bedre mulighed for assistance)	13%	13%
Større tryghed på stationerne	20%	27%
Bedre mulighed for at få en siddeplads	27%	29%
TOTAL	61%	72%
Besvarelser	406	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 Nordjylland	Lands- gennemsnit
Meget mere	2%	6%
En del mere	19%	23%
Lidt mere	47%	40%
Jeg vil ikke bruge den kollektive transport mere, end jeg gør i dag	32%	31%
TOTAL	100%	100%
Besvarelser	307	2001

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

%	Region Nordjylland	Lands- gennemsnit
Kollektiv transport	37%	38%
Caféer/restauranter	23%	22%
Supermarkeder	21%	22%
Indkøbscentre/stormagasiner	29%	28%
Fodboldstadions/håndboldhal el. lign.	54%	52%
Svømmehaller	34%	38%
Fitnesscentre	57%	54%
Tandlæge/læge	11%	9%
TOTAL	77%	77%
Besvarelser	406	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 Passagerpulsens 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 Passagerpulsens i perioden fra den 1. januar 2020 indtil den 31. december 2023.

I aftalen står der:

Ny rolle for Passagerpulsens

Passagerpulsens 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 Passagerpulsens 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 Passagerpulsens publicere fem årlige rapporter.

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

5.2 Om passagerrådet

Passagerpulsens 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 Nordjylland 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 Nordjylland 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 Nordjylland | Passagerpuls \(taenk.dk\)](#)

6. Bilag 1: Spørgsmål fra paneldebatten

Indledende spørgsmål til panelet, som politikerene baserede deres introtale 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.):

Må privatbilismen "rammes" i næste valgperiode? (Til Ø/S)

Hvor meget vil politikerne investere for at fastholde og udvikle en attraktiv kollektiv transport?

Hvor ofte bruger I selv den kollektive trafik? Og synes I, det er nemt?

Hvad er den største trafikale flaskehals og hvordan løses det inde 3. limfjordsforbindelse er klar... engang? (Til C/DF)

Hvad/Hvem skal betale for alle de gode forslag fra introoplæggene?

Hvad med sikkerheden? Tænker tryghed ved at vente på bussen eller toget, når man tænker på knivstikkeri med mere!

Kunne man tænke sig, at tilskynde hver familie til kun at have 1 bil? (Til RV)

I fremfører alle sammen, at kollektiv trafik er for dem, der ikke kan benytte en bil. – Kunne I slet ikke forstille jer, at nogen vælger det bevidst ex. af hensyn til klimaet?

Opklarende spørgsmål til V: Er det korrekt forstået, at: "Kollektiv trafik skal primært serviceres af økonomiske grunde, helbredsmaessige grunde, få en glad aften."

En meget stor del af pengene til infrastrukturen går i dag til udbygning og nybygning af veje og broen. Hvordan vil du sikre mere og bedre kollektiv trafik? / Hvordan vil du sikre, at der bliver investeret mere og HOVEDSAGELIGT i udbygning af den kollektive trafik, sådan at vi kan få flere mennesker til at tilvælge kollektiv trafik?

CO2 udledningen skal reduceres med 70 % inden 2030. Stort set ingen

nævner dette som begrundelse for at styrke den offentlige trafik. – er det en fejl eller...?

Bruges der for mange penge på administration i NT?

Lidt humor... bedste grund til at vælge kollektiv trafik fra?

Skal vi finansiere (offentligt bidrag!) delebiler, delebusser, delecykler som en del af den samlede kollektive trafik?

Hvordan får vi passagerne tilbage til den kollektive trafik efter corona?

Når man er så enig om at styrke den kollektive trafik, hvorfor sker der så ikke forbedringer?

Hvordan vil du medvirke til, at vi ikke i fremtiden ser flere sorte løsninger som fx Egholmtunnellen, som for de fleste kun sparer 2-6 minutters rejsetid, endda primært for dem, der har de bedste muligheder i forvejen (Brønderslev, Hjørring, Aalborg fx)?

Hvordan vil du medvirke til at sikre, at vi fremover investerer i trafikløsninger, der også sikrer, at mennesker uden bil og kørekort også kan passe job, uddannelse, fritidsaktiviteter og socialt liv. (Jeg er fx nødt til at gå 20.40 ellers kan jeg ikke komme hjem)?

Hvordan vil du sikre, at vi i fremtiden investerer i trafikløsninger, der også sikrer, at vi kan komme på tværs af regionen?

Hvilke investeringer i grøn transport ser du, som dem, der kan rykke mest?

Hvis du får plads i NT's bestyrelse, hvad er så det første forslag du rejser? (til S/V)

Bruger du selv den kollektive trafik? (Handsoprækning) Hvorfor/ Hvorfor ikke?

De 41 % tilfredse bor de i by eller på landet?

Hvad siger deltagerne til et forslag, som kan flytte meget trafik fra især private benzin- og dieslbiler til kollektiv trafik: Kraftig forhøjelse af prisen på benzin og diesel. ... kombineret med kompensation fx ved forhøjet bundfradrag? Alternativet er at gøre al offentlig trafik helt gratis, men er det økonomisk realistisk?

Hvordan vil I sikre, at plustur udvides, så det kan bruges af mennesker, der bor lige uden for bygrænsen? Jeg bor i Mariagerfjord, lige udenfor bygrænsen ved et industriområde. Der er ingen plustur til

mig, derfor er jeg bl.a. nødt til at gå allerede 20.40 i dag og må ofte takke nej til at deltage i noget som helst. Vi er jo en del, der jo sagtens kender til, at muligheden er der for "NOGEN". Hvornår bliver muligheden for alle?

Hvordan ser du fordelingen i 2030 mellem den private og den offentlige transport? (Procentfordeling)

Der bygges mange nye boligområder i udkanten af Aalborg. Skal der oprettes flere buslinjer, eller skal de eksisterende udvides?

Havnebus – Ja/Nej?