



Mobilitet i landdistrikter

**Notat
September 2023**

FORBRUGERRÅDET
 **tænk**

Indhold

Indledning	3
Sammenfatning af resultater	4
Anbefalinger	5
Bilag: Uddybning af hovedresultater	7
Kilder	11

Indledning

Mobilitet er en grundlæggende forudsætning for et godt liv. Kan man ikke komme rundt, hænger det moderne liv dårligt sammen, og turen til og fra arbejde, uddannelse, familiebesøg eller fritidsaktiviteter skal gerne forløbe hurtigt og problemfrit.

Men mange er udfordrede i hverdagen. For nogle borgere i tyndtbefolkede områder er den kollektive transport afgørende for deres mobilitet og adgang til uddannelse, arbejdsmarked, indkøb og sundhedsydelse. Det er ikke alle, der har mulighed for eller råd til at købe en bil eller en bil mere, hvis busruten lukkes. Ifølge Danmarks Statistik har hver fjerde familie i tyndt befolkede kommuner slet ikke nogen bil¹.

Arbejdspladser, uddannelsessteder og indkøbsmuligheder koncentrerer sig i stigende grad i og omkring de større byer, hvilket for mange betyder, at de må transportere sig over lange afstande for at få hverdagen til at hænge sammen. Har man ikke bil, er afstanden ofte for lang til at gå eller cykle, og kollektiv transport er for nogle dermed den eneste mulighed.

Det er derfor en udfordring, at der i disse år mange steder sker en reduktion i den kommunale og regionale busdrift, og der er behov for at finde nye løsninger, så alle borgere kan få dækket deres transportbehov. I dette notat sammenfattes resultater fra Passagerpulsens undersøgelse *Mobilitet i tyndtbefolkede områder* fra 2019 og vores seneste befolkningsundersøgelse fra 2022. Notatet skal give et vidensgrundlag for, hvordan passagererne oplever kollektiv transport i landdistrikter og give inspiration og anbefalinger til udviklingen af den kollektive transport i de tyndtbefolkede områder af Danmark.

¹ [Danmarks Statistik, 2022](#)

Sammenfatning af resultater

Kollektiv transport opfylder ikke behovene hos passagererne i landdistrikterne

Hovedparten af de, der bor i landdistrikterne, oplever, at kollektiv transport sjældent kan opfylde deres transportbehov. Kun 11 procent af befolkningen i landdistrikter mener, at kollektiv transport i høj eller meget høj grad kan opfylde deres transportbehov. Det betyder reduceret mobilitet for de borgere, der ikke har andre transportmuligheder.

Som konsekvens heraf er tilfredsheden med kollektiv transport markant lavere i landdistrikterne end i byerne. Næsten halvdelen af befolkningen i landdistrikterne er direkte utilfredse med den kollektive trafikbetjening.

Utilfredshed skyldes for få afgang, afgangstider og afstand til nærmeste station eller stoppested

De primære årsager til utilfredsheden er for få afgang eller afgangstider, der ikke passer til behovene, samt at der er for langt til nærmeste station eller stoppested.

Mange i landdistrikterne peger desuden på pris og lettere adgang fra deres bopæl til kollektiv transport som forudsætninger, hvis de skal bruge den kollektive transport mere. Prisen er dog mindre afgørende for de, der bor i landdistrikterne end befolkningen i de større byer.

Mange oplever at situationen bliver værre

Blandt de, der ikke har bil, svarer en tredjedel, at deres transportmuligheder er blevet dårligere de sidste to år. Det handler især om færre afgang, nedlæggelse af busruter og dårligere forbindelser. Men også blandt husstande med bil er der en mindre gruppe, der svarer, at deres transportmuligheder er blevet forringet, og hovedparten af denne gruppe peger på forringelser af den kollektive transport som årsag.

Manglende transportmuligheder påvirker danskernes mobilitet og livskvalitet. I husstande uden bil svarer 39 procent, at de har vanskeligt ved at nå - eller af og til helt må fravælge - at besøge familie og venner, og lidt færre svarer det samme med hensyn til læge- og sygehusbesøg.

De få, der anvender Flextrafik eller samkørselsordninger, er tilfredse

Alternativer til den kollektive trafik, såsom Flextrafik eller samkørselsordninger er der ikke mange, der anvender. De fleste i landdistrikterne kender lidt til Flextrafik, men kun få anvender det. Brugen er noget højere blandt dem, der ikke har bil og blandt de ældre. Den hyppigste årsag til at Flextrafik ikke anvendes, er, at forbrugerne har andre (og bedre) transportmuligheder. For de unge er prisen dog også en væsentlig barriere. Derudover kan det også spille ind, at mange forbinder Flextrafik med kørsel for ældre og mennesker med handicap.

Mange har et vist kendskab til samkørselsordninger, men kun få, primært unge, bruger det. De, der har prøvet en samkørselsordning, er generelt tilfredse.

Fravalg af samkørselsordninger begrundes især med praktiske årsager og privatliv. For nogle passagerer føles det utrygt at køre med folk, man ikke kender. De begrundes også fravalget med, at det er for upålideligt eller besværligt. En anden årsag til fravalget er, at de ikke kender til mulighederne eller ikke mener, det er relevant for dem.

Anbefalinger

Overordnede anbefalinger:

1. Fastholdelse og forbedring af transportmuligheder i landdistrikterne

Der bør gøres en indsats for at fastholde og gerne forbedre de kollektive transportmuligheder og dermed mobiliteten i landdistrikterne. Det vil være med til at gøre det muligt at bo og leve i landdistrikterne – også uden adgang til bil. Det vil modvirke affolkningen og vil være i overensstemmelse med SMV-regeringens regeringsgrundlag.

2. Inddragelse af brugerne ved udvikling og ændring i transportmuligheder

Udviklingen af de kollektive transportmuligheder bør ske i samarbejde med brugerne fx de regionale passagerråd. Der bør særligt ses på at udvikle kvaliteten og sammenhængen mellem forskellige transporttilbud. Det samme gør sig gældende ved nedlæggelse af busruter, som også bør ske i dialog med de berørte brugere.

3. Forbedring af alternative transportmuligheder, fx Flextur og Plustur

Der bør gøres en indsats for at forbedre alternativer, fx i form af Flextur og Plustur, der hvor den klassiske kollektive trafikløsning ikke er den gode løsning og/eller økonomisk realistisk. Alternativerne bør udvikles sammen med brugerne, og de skal være på plads og markedsført, inden der foretages reduktioner i den trafik, de erstatter.

Passagerpulsens anbefaler desuden:

Om bus og tog:

- Tilrettelæggelse af busruter så de kører alle ugens dage, også i tyndtbefolkede dele af landet, også selvom det kan betyde lavere frekvens udenfor de tidspunkter, hvor der er flest passagerer.
- En stor del af busserne bør planlægges, så rejsetid og frekvens prioriteres, selvom det betyder færre stop og mindre geografisk dækning. Passagerer i de tyndtbefolkede dele af Danmark skal også have adgang til kollektiv transport, fx ved at et hovednet af hurtigere buslinjer med høj frekvens suppleres af god adgang til regulære buslinjer og øvrige tilbud såsom Flextur og Plustur.
- Sammenhæng mellem bus, tog, færger, fly og så videre betyder ekstra meget i de tyndtbefolkede områder, hvor der kan være langt mellem afgangene. Passagerpulsens anbefaler øget koordinering på tværs af transportformer for at sikre kortest mulig rejsetid. Der skal være særligt fokus på koordinering ved forsinkelser. Dette kræver blandt andet effektiv deling af realtidsinformation.
- Trafik- og togselskaber skal gå i tæt dialog med uddannelsesinstitutioner og store arbejdspladser om at tilpasse køreplanerne til mødetider.

Om flexløsninger:

- Trafikselskaberne bør gøre en ekstra indsats for at udbrede kendskabet til fleksible løsninger, som trafikselskaberne tilbyder, såsom Flextur, Flexbus og Plustur, der henvender sig til alle passagerer.
- Trafikselskaberne bør arbejde på at integrere køb og bestilling af Flextur, Flexbus og Plustur endnu mere i Rejseplanen og de øvrige almindelige billetplatforme.
- Det bør være muligt at bestille Flextrafik via flere forskellige kanaler, så de er tilgængelige på lige vilkår for alle borgere, uanset om de er digitale eller ej. Det vil sige fx både via app, hjemmesider og telefonisk kundeservice.
- Trafikselskaberne bør arbejde på at nedbringe bestillingstiden på Flextrafik mest muligt.

Om andre delebils- og samkørselsordninger:

- Vi anbefaler, at man arbejder på at overkomme utrygheden ved at køre med folk, man ikke kender. Fx ved at gøre det nemt at indberette ubehagelige oplevelser med en chauffør og/eller en form for certificering.
- Passagerer, der benytter de nye mobilitetsløsninger, skal have de samme passagerrettigheder som brugere af den klassiske kollektive transport. Det vil sige fx ret til kompensation, en ny billet eller erstatningstransport, hvis fx en delecycel eller delebil ikke er til rådighed, selvom den er bestilt.
- Passagerpulsens anbefaler, at man arbejder på at indrette stationer, busterminaler og andre knudepunkter med henblik på at skabe sammenhæng på tværs af transportformer.

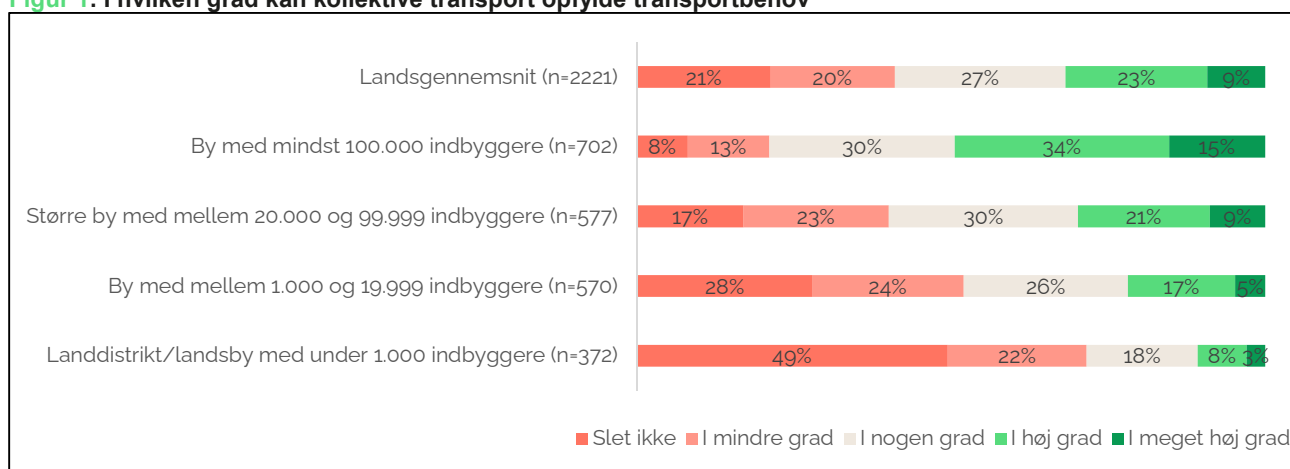
Bilag: Uddybning af hovedresultater

Den kollektive transport kan sjældent opfylde transportbehovet i landdistrikterne

I undersøgelsen fra 2022 bad vi respondenterne svare på, hvor tilfredse de er med den kollektive transport i det område, hvor de bor.

I landdistrikterne kan den kollektive transport kun i "høj" eller "meget høj" grad opfylde transportbehovet for 11 procent af svarpersonerne. Til sammenligning er andelen 49 procent i de fire største byer.

Figur 1: I hvilken grad kan kollektive transport opfylde transportbehov

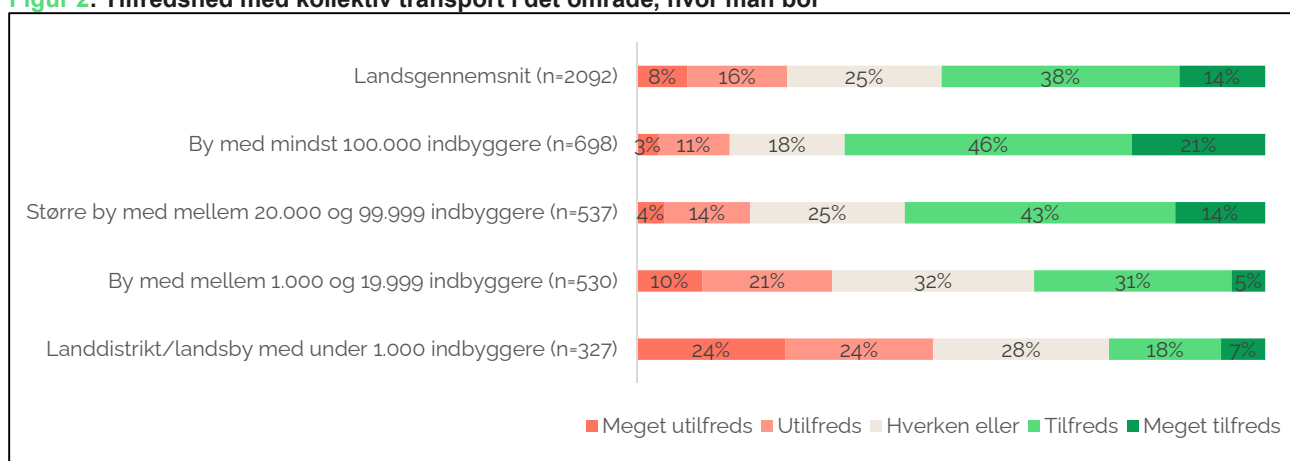


Kilde: Passagerpuls (2022), N = 2.221

Note: "Ved ikke"-svar er ikke medtaget i resultaterne

Tilfredsheden med den kollektive transport er lavest i landdistrikterne.

Figur 2: Tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor man bor



Kilde: Passagerpuls (2022), N = 2.092

Note: "Ved ikke"-svar er ikke medtaget i resultaterne

Som det ses i **Figur 2** hænger tilfredsheden med den kollektive transport tæt sammen med urbaniseringsgrad. Således er blot 25 procent "tilfreds" eller "meget tilfreds" med den kollektive trafik i landdistrikterne mod 67 procent i de fire største byer. Næsten halvdelen af befolkningen i landdistrikterne er direkte utilfredse med den kollektive trafikbetjening i det område, hvor de bor.

De primære årsager til utilfredshed med den kollektive transport i landdistrikterne er:²

- For få afgange (59 procent)
- Afgangstiderne passer ikke til mine behov (37 procent)
- For langt til nærmeste station / stoppested (30 procent)

Kollektiv transport er ofte ikke et alternativ til bilen i landdistrikterne

For at belyse i hvilket omfang kollektiv transport kan supplere og eventuelt erstatte ture, der bliver foretaget i bil, bad vi i undersøgelsen fra 2019 1.506 danskere bosat i tyndtbefolkede områder om at angive, hvilke af de ture, de normalt foretager i bil, der også vil kunne foretages med kollektiv transport.

38 procent svarede, at en eller flere af de ture, de normalt foretager i bil, også kan gennemføres med kollektiv transport. Blandt de 18-29-årige var andelen højere (55 procent), mens den var lavere hos personer med fysisk funktionsnedsættelse (29 procent).³

Samlet set viser resultaterne dog, at et flertal af de ture, der foretages i bil ifølge svarpersonerne, ikke kan gennemføres med kollektiv transport.

I landdistrikterne peger mange på pris og lettere adgang fra deres bopæl, hvis de skal bruge den kollektive transport mere

I undersøgelsen fra 2022 bad vi respondenterne svare på, hvad der skal til for, at de vil bruge den kollektive transport mere, end de gør i dag.⁴

Et flertal af danskerne (53 procent) pegede på "lavere priser", men andelen var markant lavere i landdistrikterne (37 procent).

Hvis den kollektive transport blev gratis, ville 49 procent bosat i landdistrikterne bruge den kollektive transport mere, end de gør i dag, mod 69 procent i de fire største byer.

I landdistrikterne pegede 41 procent på "lettere adgang til kollektiv transport fra bopælen" mod 33 procent i hele befolkningen.

Undersøgelsen indikerer, at lavere billetpriser i et vist omfang kan få flere til at bruge kollektiv transport i landdistrikterne, men effekten hænger sammen med kvaliteten af det lokale kollektive trafiktilbud.

Mange kender lidt til Flextrafik, men få bruger det

I undersøgelsen fra 2019 spurgte vi om kendskabet til og brugen af Flextrafik.⁵

82 procent af de adspurgte respondenter i tyndtbefolkede områder har kendskab til Flextrafik, men kun 8 procent har et stort kendskab til Flextrafik.

Brug af Flextrafik er meget begrænset - særligt blandt dem, der har bil. I gennemsnit er det kun ca. 15 procent af alle respondenter, der af og til benytter Flextrafik. Brugen er noget højere blandt dem, der ikke har bil, og blandt de ældre.

Mange har et vist kendskab til samkørselsordninger, men få, primært unge, bruger det

Udover Flextrafik kan samkørsel være et alternativ de steder i landet, hvor den kollektive transport har begrænset dækning.

² [Passagerpulsens, 2022 \(side 27\)](#)

³ [Passagerpulsens, 2019 \(side 26\)](#)

⁴ [Passagerpulsens, 2022 \(side 41\)](#)

⁵ [Passagerpulsens, 2019 \(side 29-31\)](#)

I undersøgelsen fra 2019 svarede 75 procent, at de kendte til samkørselsordninger. Dog havde kun godt 5 procent et stort kendskab.⁶ Det skal bemærkes, at kendskabet kan være øget, siden undersøgelsen blev foretaget.

Kendskabet til samkørsel i form af blandt andet delebilsordninger er størst blandt de 18-29-årige, hvor 15 procent har svaret, at de kender meget eller alt til delebilsordninger. Kun 13 procent i denne gruppe har intet kendskab. Generelt er brugen af samkørselstjenester lav i de tyndbefolkede områder. Kun 9 procent har angivet, at de har prøvet en samkørselstjeneste som for eksempel GoMore. Blandt de 18-29-årige har lidt flere prøvet en samkørselsordning (15 procent), mens færre har i de ældre aldersgruppe (4 procent).⁷ De, der har prøvet en samkørselsordning, er generelt tilfredse. Således er 71 procent af dem, der har prøvet en samkørselsordning, enten "tilfredse" eller "meget tilfredse", mens kun 8 procent er "utilfredse" eller "meget utilfredse".

Årsagerne til fravalg af samkørselsordninger fordeler sig på stort set de samme overordnede temaer som Flextrafik:⁸

- Praktiske årsager/privatliv
- Servicekvalitet
- Kendskab/relevans

Under temaet "praktiske årsager/privatliv" er den hyppigst nævnte årsag til fravalg, at respondenterne "ikke vil køre sammen med personer, de ikke kender" (34 procent), at de "ikke har haft et behov" (22 procent), at "transporttiden er for lang i forhold til alternativerne" (7 procent), og at det er "nemmere at køre i egen bil" (8 procent).

Under servicekvalitet nævnes hyppigst, at samkørsel er "for upålideligt" (6 procent), og at det er "besværligt at bestille en tur" (5 procent).

Under kendskab/relevans nævnes "kender ikke nok til mulighederne" (5 procent) og "ingen mulighed for samkørsel i mit område" (3 procent).

Prisen nævnes kun af 1 procent og er således ikke en væsentlig årsag til fravalg.

Manglende transportmuligheder påvirker danskernes mobilitet og livskvalitet

I undersøgelsen fra 2019 spurgte vi om holdningen til mobilitet og transport.⁹

Blandt de, der ikke har bil, svarede 33 procent, at deres transportmuligheder var blevet dårligere de seneste to år. 60 procent pegede i den forbindelse på forringelser i den kollektive transport som den væsentligste årsag, mens 28 procent pegede på, at de ikke længere havde mulighed for at transportere sig i bil. Gruppen er dog for lille til håndfaste konklusioner.

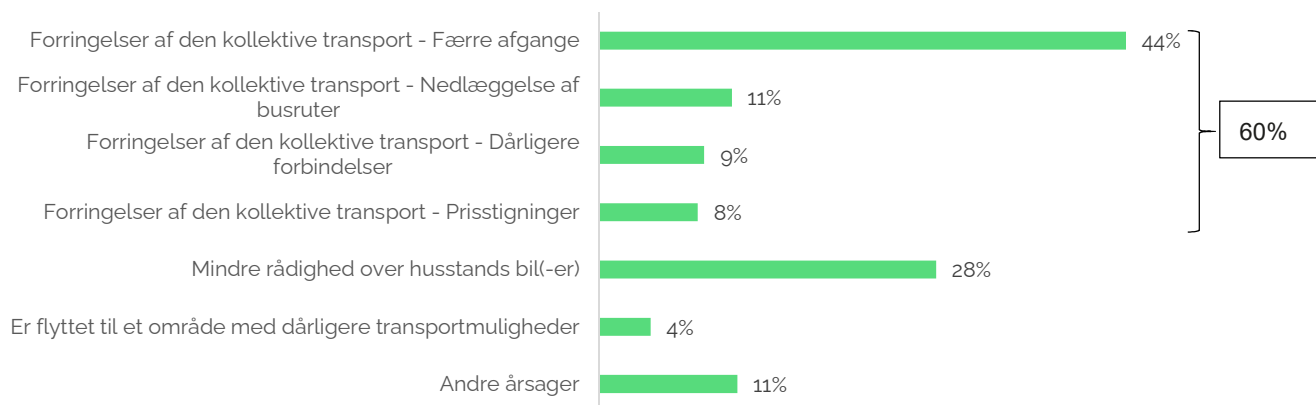
⁶ [Passagerpulsens, 2019 \(side 31\)](#)

⁷ [Passagerpulsens, 2019 \(side 32\)](#)

⁸ [Passagerpulsens, 2019 \(side 33\)](#)

⁹ [Passagerpulsens, 2019 \(side 20-22\)](#)

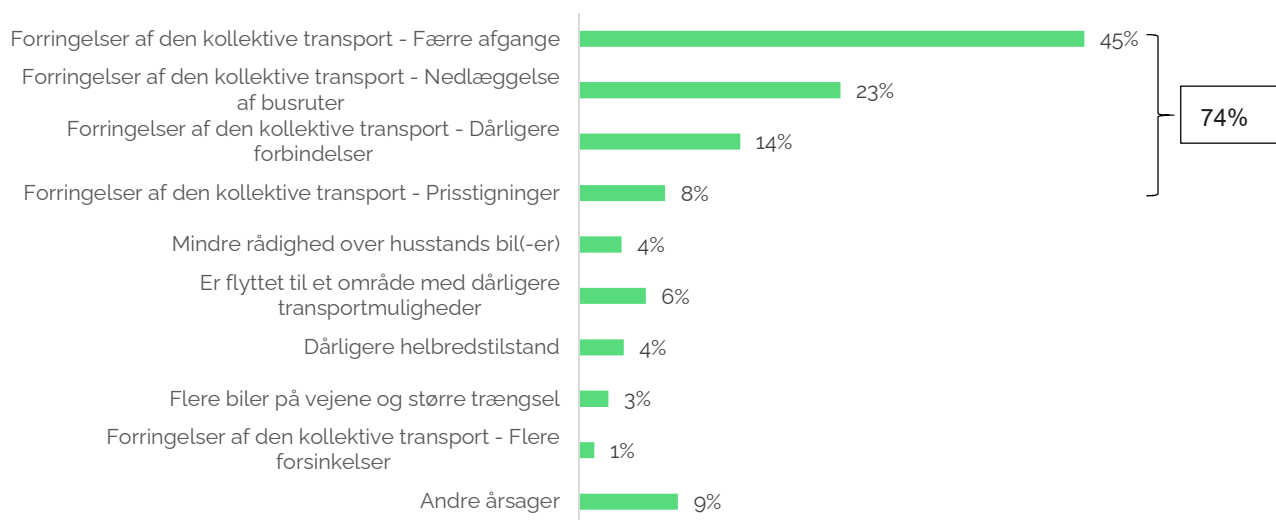
Figur 3: Årsager til at transportmuligheder er blevet dårligere de seneste 2 år – opdelt på husstande uden bil



Kilde: Passagerpuls (2019), N = 31

Blandt de svarpersoner, som har én eller flere biler i husstanden, svarede 12 procent, at deres transportmuligheder var blevet forringet de seneste to år. Blandt de 12 procent pegede 74 procent på forringelser i den kollektive transport som den primære årsag.

Figur 3: Årsager til at transportmuligheder er blevet dårligere de seneste 2 år – opdelt på husstande med en eller flere biler



Kilde: Passagerpuls (2019), N = 144

Ikke at have en bil til rådighed kan have store konsekvenser i de tyndtbefolkede områder. Imidlertid kan det være vanskeligt at estimere, hvor stor en gruppe der oplever manglende transportmuligheder, udelukkende ved at se på objektive faktorer såsom udbud af kollektiv transport og afstanden til nærmeste stoppested eller station.

Vi spurgte også til konsekvenserne af ikke at have en bil til rådighed. Svarene viste, at nogle typer af fritidsture fravælges af og til på grund af manglende transportmuligheder. 39 procent svarede, at de har vanskeligt ved at nå, eller at de af og til eller helt må fravælge at besøge familie eller venner. 31 procent svarede det samme, når det gælder læge- og sygehusbesøg.¹⁰ Begge dele kan potentielt have negative konsekvenser for henholdsvis den sociale og sundhedsmæssige trivsel.

¹⁰ [Passagerpuls, 2019 \(side 36\)](#)

Kilder

- **Mobilitet i tyndt befolkede områder, Passagerpulsen (2019):**
<https://passagerpulsen.taenk.dk/system/files/2022-12/Mobilitet%20i%20tyndt%20befolkede%20omr%C3%A5der.pdf>
- **Danskerne og kollektiv transport, Passagerpulsen (2022):**
<https://passagerpulsen.taenk.dk/system/files/2023-01/Unders%C3%B8gelse%20Danskerne%20og%20kollektiv%20transport%202022.pdf>

© Forbrugerrådet Tænk, København 2023

Notatet er udarbejdet af:

Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk

Passagerpulsens hos Forbrugerrådet Tænk

Ryesgade 3A, 2. th, 2200 København N.

Telefon: +45 77 41 77 41

E-mail: passagerpulsens@fbr.dk

Hjemmeside: www.passagerpulsens.taenk.dk