

A man in a dark suit, white shirt, and dark tie is seated on a train. He is wearing large blue headphones and looking down at a smartphone in his hands. The train interior features blue seats and orange handrails. The lighting is dramatic, with a strong light source from the right creating a lens flare effect.

Danskerne og kollektiv transport 2023

FORBRUGERRÅDET TÆNK



**PASSAGER
PULSEN**



Forord

Der findes mange holdninger, synsninger og meninger om, hvordan den kollektive transport fungerer, og hvordan den kunne blive bedre.

Denne befolkningsundersøgelse fra Passagerpuls i Forbrugerrådet Tænk indeholder derimod dokumentation af, hvad passagererne i tog, bus og metro konkret oplever og har af ønsker og behov. Viden, der er uundværlig, når vi som samfund skal finde ud af, hvordan vi bedst udvikler den kollektive transport.

Den kollektive transport står her i 2023 ved en skillevej. En vel-fungerende kollektiv transport er afgørende for sammenhængskraften i vores land og for den grønne omstilling. Men trafikelskaberne har, særligt efter Covid-19, rapporteret om store fald i antallet af rejser og billetindtægter. Samtidig har der været øgede omkostninger – bl.a. på grund af øgede lønudgifter og prisstigninger på energi. Det har dels resulteret i højere priser på billetter og periodekort i 2023, dels resulteret i at mange kommuner og regioner har reduceret antallet af busruter og –afgange. Der er varslet yderligere stigninger i billetpriserne og reduktion af ruter i 2024; det kan få passagertallene til at falde yderligere - og så er den kollektive transport fanget i en negativ spiral.

Befolkningsundersøgelsen 2023 viser, at passagererne er mindre tilfredse med den kollektive transport i dag end de var tidligere. Faktisk er tilfredsheden den laveste i fem år. Det skyldes, ifølge passagererne, at de oplever, at den kollektive transport er blevet for dyr og for ustabil.

Men samtidig viser undersøgelsen, at der er en lille overvægt af danskere, der forventer at benytte kollektiv transport mere om et år, end de gør i dag, og at syv ud af ti danskere gerne vil bruge kollektiv transport oftere, hvis der sker nogle helt konkrete forbedringer. Hvis vi lytter til passagerernes ønsker til forbedringer, når vi skal indrette og udvikle den kollektive transport, er det med andre ord muligt, at vi kan stoppe tilbagegangen og skabe fremgang.

Passagerpulsens har gennemført befolkningsundersøgelser siden 2016 og har i denne hidtil største af slagsen så mange besvarelser med, at der også er vigtig viden at hente, når vi bryder tallene ned på mindre grupper indenfor fx regioner, urbaniseringsgrad og alder.

Rapporten har også undersøgt passagerernes forhold til nyere transportformer, som fx samkørsel og flextrafik, og leverer derfor vigtig viden om, hvad der kan blive en del af løsningen for fremtidens kollektive transport.

Viden skal bruges til at skabe værdi, og vi håber, at denne og Passagerpulsens mange andre uafhængige og tværgående undersøgelser om passagerernes ønsker, behov og oplevelser vil blive brugt af alle interessenter på transportområdet de kommende måneder og år, hvor sporene for alvor skal lægges for den fremtidige kollektive transport i Danmark.

God læselyst!

Venlige hilsner

Anja Philip

Formand, Forbrugerrådet Tænk



Indhold

Konklusioner	05
Udvikling i brug af kollektiv transport	06
Danskernes holdning til kollektiv transport	08
De unges holdninger	11
Udfordringer i landdistrikter	13
Anbefalinger	16
Indfri potentialet i den kollektive transport	17
Gør prisen i kollektiv transport mere konkurrencedygtig	18
Prioritér fortsat rejsetid, frekvens og pålidelighed	19
Understøt unges brug af kollektiv transport	20
Prioritér kollektiv transport i landdistrikterne	21
Bilag 1: Udvikling i brug af kollektiv transport.	22
Bilag 2: Danskernes holdning til kollektiv transport.	36
Bilag 3: Danskernes holdninger til forbedringer af kollektiv transport.	56
Bilag 4: Alternative transportformer og konsekvenser af ikke at have bil til rådighed	65
Om deltagerne.	107

Konklusioner

Undersøgelsen afdækker potentialer og udfordringer i den kollektive transport. Her kan du læse mere om danskernes holdninger til og brug af kollektiv transport, samt hvilke ønsker de har til forbedringer.

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

Baseret på danskernes egne angivelser af deres bopælsområde har vi inddelt nogle af besvarelserne i følgende segmenter:

- **De fire store byer:** Byer med mindst 100.000 indbyggere
- **Større provinsbyer:** Byer med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere
- **Mindre byer:** Byer med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere
- **Landdistrikter/landsbyer:** Byer med under 1.000 indbyggere



Udvikling i brug af kollektiv transport

Antallet af danskere, som bruger kollektiv transport, har ikke ændret sig væsentligt

Af undersøgelsen fremgår det, at antallet af danskere, som bruger kollektiv transport, ikke har ændret sig væsentligt siden før Covid-19. Dog foretager de færre rejser. Helt konkret angiver 78 procent et uændret forbrug siden Covid-19, mens ti procent siger, at de bruger kollektiv transport mindre og otte procent siger, at de bruger den mere.

Den primære årsag til at bruge kollektiv transport mindre er forsat anskaffelse af og øget kørsel i bil (to ud af fem), mens knap hver fjerde cykler mere. 15 procent angiver, at de arbejder mere hjemme.



To ud af fem angiver, at den primære årsag til at bruge kollektiv transport mindre forsat er anskaffelse af og øget kørsel i bil





Forventning om let stigende passagertal

Mere end tre ud af fire forventer uændret brug af kollektiv transport inden for det næste år. Syv procent forventer, at de vil bruge den mindre, mens otte procent forventer, at brugen vil stige. Det er det samme billede, der tegner sig for alle fem regioner med minimale afvigelser.

Der er med andre ord grund til svag optimisme i forhold til brugen af den kollektive transport, som på den baggrund kan forventes en let stigning, hvis danskernes egne forventninger holder stik.

Der er dog variationer på forventningerne i forhold til, om man bor i byen eller på landet. Særligt i de større provinsbyer er der markant flere, som siger, at de vil bruge kollektiv transport mindre end tidligere. Det hænger formentlig sammen med, at det særligt er her, at der er blevet skåret i driften de seneste år.



Mere end tre ud af fire forventer uændret brug af kollektiv transport inden for det næste år.

Danskernes holdning til kollektiv transport

Tilfredsheden er faldet

Den kollektive transports evne til at dække danskernes behov er uændret. Ligesom de tidligere år angiver tre ud af ti således, at den kollektive transport "i høj grad" eller "meget høj grad" dækker deres behov. Alligevel er flere end tidligere utilfredse.

Overordnet set er tilfredsheden med den kollektive transport faldet i hele landet, hvor to ud af fem angiver, at de er tilfredse eller meget tilfredse med den kollektive transport generelt, mens én ud af fem angiver, at de er direkte utilfredse. I 2021 var hver anden dansker "tilfreds" eller "meget tilfreds". Der er altså tale om et forholdsvist markant fald på ti procent på to år og det laveste niveau siden 2016.

Tilfredsheden er fortsat højest i Hovedstaden og lavest i Syd- og Sønderjylland. Desuden ses der særligt i de større provinsbyer et fald i tilfredsheden, hvilket kan skyldes, at det især er her, der er nedlagt ruter og reduceret i antallet af afgang. Tendensen er dog den samme både i byerne og på landet.



Tilfredsheden er højere med kollektiv transport i lokalområdet

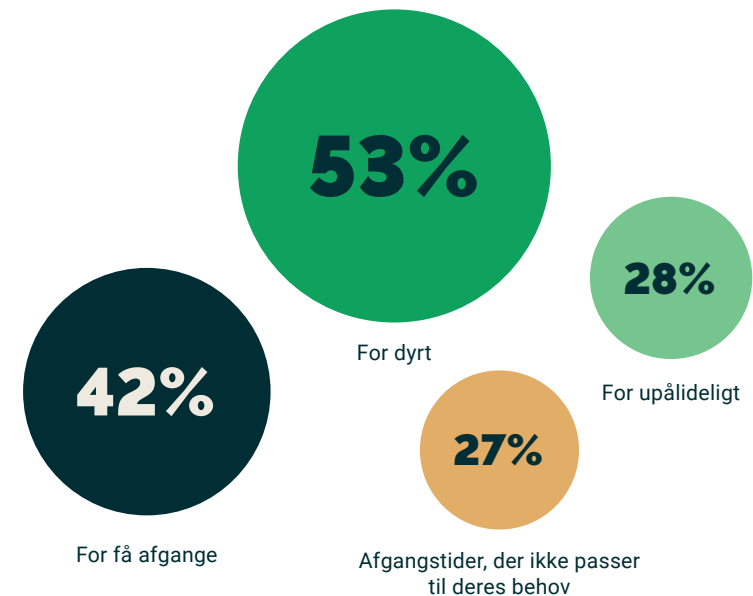
Tilfredsheden med den kollektive transport, der hvor man bor, er fortsat højere end den generelle tilfredshed med kollektiv transport. Der er dog også her tale om et fald i tilfredsheden, der nu ligger lidt under niveauet fra før Covid-19.

I forhold til 2021 er andelen af tilfredse og meget tilfredse faldet fra 47 procent til 42 procent.

Tilfredsheden er stort set uændret på Sjælland (én procent), Fyn og Øerne (én procent) samt Nordjylland (to procent), mens den er faldet signifikant i Syd- og Sønderjylland (seks procent), Midtjylland (fire procent) og Hovedstaden (fire procent).

Utilfredshed skyldes for høje priser, upålidelighed og afgange, der ikke passer til behovene

Ligesom det forrige år peger danskerne på for høje priser, for få afgange, upålidelighed og afgange, der ikke passer til deres behov, som årsager til utilfredsheden med den kollektive trafik.



I forhold til sidste år er der markant flere, som angiver "for dyrt" som årsag til utilfredshed. Det hænger formentlig sammen med de prisstigninger, som er indført i år og de yderligere prisstigninger, som er varslet for det kommende år.



Mere end tre ud af fem danskere mener, at billigere billetter kan få dem til at bruge kollektiv transport mere.



Danskernes holdninger til forbedringer af kollektiv transport

Flere afgange og billigere billetter kan få flere til at bruge kollektiv transport

Når mere end hver anden angiver, at det er for dyrt at bruge kollektiv transport, kommer det næppe som en overraskelse, at billigere billetter kan få flere til at bruge den mere. Således siger mere end tre ud af fem, at billigere billetter vil kunne medvirke til, at de vil bruge kollektiv transport mere.

Det gælder særligt for unge, hvor knap tre ud af fire peger på billigere billetter. Også flere afgange har betydning for danskernes valg af kollektiv transport, hvor 29 procent af danskerne siger, at det kan være medvirkende til at få dem til at bruge kollektiv transport mere.

Det er særligt i Hovedstaden, at prisen har stor betydning, hvor knap tre ud af fire angiver billigere billetter som en medvirkende årsag til øget brug, mens det kun gælder for hver anden i Nordjylland og i Syd- og Sønderjylland.

Med undtagelse af Hovedstaden angiver knap hver tredje i de øvrige fire regioner, at flere afgange vil kunne få dem til at bruge den kollektive transport mere.

De unges holdninger

Større tilfredshed og bedre dækning af behov

Mere end halvdelen af de unge mener, at kollektiv transport "i høj" eller "i meget høj grad" dækker deres behov, og mere end halvdelen er tilfredse med den kollektive transport generelt, mens tre ud af fem er tilfredse med den i deres lokalområde. Det er både bedre end tidligere og bedre end i de øvrige aldersgrupper. En stor del af de unge bor i landets fire største byer, blandt andet på grund af uddannelse, og det er selvfølgelig med til at præge deres oplevelse af god kollektiv transport.

For dyrt og upålideligt

Hver anden af de unge angiver, at det er for dyrt at benytte kollektiv transport. Det er der ikke noget nyt i. I modsætning til de 30-50-årige er der imidlertid ikke sket en stigning i antallet af unge, der synes, det er for dyrt at anvende kollektiv transport, hvilket formentlig hænger sammen med, at der ikke har været de samme prisstigninger på ungdomskort mv. som for de øvrige billetprodukter.

Til gengæld er der et stigende antal unge, der påpeger, at kollektiv transport er for upålideligt. To ud af fem i alderen 18-29 år oplever således hyppige aflysninger og forsinkelser, når de bruger den kollektive transport.

Oplevelsen af hyppige aflysninger og forsinkelser kan muligvis hænge sammen med, at denne gruppe er særligt følsomme over for at komme for sent med faste starttidspunkter i skolen og på de øvrige uddannelsessteder.





To ud af fem i alderen 18-29 år oplever hyppige aflysninger og forsinkelser, når de bruger den kollektive transport



Billigere og mere fleksible billetter, flere afgang og kortere rejsetid kan få flere unge til at bruge kollektiv trafik

Knap tre ud af fire unge peger på billigere billetter, som den vigtigste ændring, der vil kunne få dem til at bruge kollektiv transport mere. Det er en del mere end de øvrige aldersgrupper og en vigtig pointe at holde sig for øje, hvis man gerne vil fastholde eller flytte flere unge over i den kollektive transport. Samtidig efterspørger 16 procent af unge mere fleksible billetter end dem, der allerede tilbydes.

Cirka en tredjedel efterspørger flere afgang, mens hver fjerde lægger vægt på kortere rejsetid, og knap hver femte af de unge efterspørger afgang, der passer bedre til uddannelse og arbejde. Det understreger, at de unge i høj grad har brug for transportløsninger, der passer til deres behov. Nogen af de samme tendenser ses dog også for de øvrige aldersgrupper.

Udfordringer i landdistrikter

Flere afgang er vigtigt for danskere i landdistrikter

Flere afgang vil have særligt stor betydning for danskerne i de mindre byer og landdistrikterne. Her svarer mere end hver tredje, at det ville medvirke til, at de ville bruge kollektiv transport mere. Samtidig har prisen ikke lige så stor betydning her som i den øvrige del af landet. I landdistrikterne angiver flere også lettere adgang til kollektiv transport fra deres bopæl som en faktor, der vil kunne få dem til at benytte kollektiv transport mere.

Danskere i landdistrikter må fravælge aktiviteter, hvis de ikke har adgang til bil

På landsplan angiver knap hver fjerde, at de ville være nødt til at fravælge besøg hos familie og venner, såfremt de ikke havde adgang til bil. I landdistrikterne er der langt flere, der oplever, at de må fravælge aktiviteter, hvis de ikke har adgang til bil. Cirka fire ud af ti af dem, der ikke har adgang til bil, angiver, at de har vanskeligt ved at nå eller må fravælge byture, fx biograftur eller restaurantbesøg på grund af manglende transportmuligheder. En tredjedel af dem uden bil har svært ved at nå eller må fravælge besøg hos venner og familie.



En ud af tre af dem uden bil har svært ved at nå eller må fravælge besøg hos venner og familie.



Få kender eller bruger Flextur og Plustur

Selvom Flextur og Plustur er indført som løsninger, der skal supplere den kollektive transport i de områder, hvor der er dårligere forbindelser, er der stadig få som kender og bruger løsningerne. Knap tre ud af ti i landdistrikterne kender ikke Flextur, og mere end halvdelen kender det, men har aldrig prøvet det. Det er en del bedre end på landsplan, men i betragtning af at løsningerne særligt er målrettet disse områder, er det ikke prangende.

Det er dog langt værre med Plustur, hvor mere end fire ud af fem i landdistrikterne ikke kender til konceptet, og blot tre procent kender og anvender det. Samme tendens ses på landsplan. Det er dog værd at bemærke, at der er langt flere, der kender til Plustur i Nordjylland, hvor det blot er 68 procent, der angiver, at de ikke kender til Plustur. Det kan skyldes, at Nordjyllands Trafikselskab har markedsført Plustur langt mere, end det har været tilfældet andre steder i landet.

Blandt de få, der rent faktisk kender og bruger Flextur og Plustur, angiver knap én ud af seks, at det er for ufleksibelt, at det skal bestilles én til to timer i forvejen og cirka én ud af syv siger, at Flextur giver for lang transporttid i forhold til de alternative transportformer, de har til rådighed.



Knap tre ud af ti i landdistrikterne kender ikke Flextur. Mere end halvdelen kender det, men har aldrig prøvet det.





Danskerne foretrækker at køre alene eller med folk de kender, men øget tilskud kan motivere

Øget samkørsel ses ligeledes som en måde at skabe bedre mulighed for at komme rundt i landdistrikterne og de mindre byer. Cirka tre ud af fem danskere med egen bil fravælger dog organiseret samkørsel som fører, fordi de foretrækker at køre alene og/eller med folk, de kender. Samtidig oplyser cirka en femtedel, at de generelt fravælger samkørsel, fordi de ikke ønsker at køre med fremmede. Det er en gruppe, som det formentligt vil være svært at overbevise om fordelene ved samkørsel.

Der er imidlertid også en gruppe, som blot synes, det er besværligt. Knap hver fjerde fravælger samkørsel som fører, fordi det giver ekstra tidsforbrug at skulle køre en omvej og samle medpassagerer op, mens knap hver femte mener, at det er for besværligt at planlægge en tur med samkørsel.

15 procent angiver imidlertid, at det er overvejende sandsynligt eller helt sikkert, at de vil lægge bil til en samkørselsordning, hvis de får et tilskud til kørselsudgifterne.



Knap hver fjerde fravælger samkørsel som fører, fordi det giver ekstra tidsforbrug at skulle køre en omvej og samle medpassagerer op

Anbefalinger

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

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

01.

Indfri potentialet i den kollektive transport

02.

Gør prisen i kollektiv transport mere konkurrencedygtig

03.

Prioritér rejsetid, frekvens og punktlighed

04.

Understøt unges brug af kollektiv transport

05.

Prioritér kollektiv transport i landdistrikterne

¹ Se fx Passagerpulsens anbefalingskatalog fra 2019: <https://passagerpulsens.taenk.dk/system/files/2022-11/Passagernes%20bud%20p%C3%A5%20bedre%20kollektiv%20transport.pdf>

01.

Indfri potentialet i den kollektive transport

En presset økonomi har tvunget regioner og kommuner til at træffe kortsigtede økonomiske beslutninger om nedskæringer med store konsekvenser for danskernes mobilitet, klima, miljø og trængsel. Samtidig med nedskæringerne har de fleste trafikselskaber set sig nødsaget til at hæve priserne med op til ti procent fra 2024, på grund af stigende udgifter for at få økonomien til at løbe rundt. Danskerne kan med andre ord se frem til et dårligere udbud til en højere pris. Det er den helt forkerte vej at gå, hvis man gerne vil have flere til at transportere sig mere bæredygtigt. Ikke mindst i lyset af at det netop er høje priser og manglende afgange, der gør passagererne utilfredse med den kollektive trafik.

Der investeres allerede i toginfrastruktur rundt om i landet, men der er ligeledes brug for at se på den sammenhængende rejse på tværs af transportformer og for at holde hånden under den øvrige kollektive transport, som bringer passagererne til og fra toget og rundt i lokalsamfundene.

For at vende den negative spiral anbefaler Passagerpulsens derfor et større fokus på en sammenhængende kollektiv transport. Fra tidligere undersøgelser ved vi, at dette kan ske ved:

- **At investeringerne foretages på baggrund af fælles, ambitiøse og bindende mål** om passagerudvikling for trafikselskaber, togselskaber, operatører, myndigheder, infrastrukturforvaltere og ejendomsforvaltere, så der automatisk bliver større fokus på bedre sammenhæng og mobilitet
- **At kollektiv transport tilrettelægges med udgangspunkt i passagerernes behov** og på baggrund af løbende brugerinddragelse

02.

Gør prisen i kollektiv transport mere konkurrencedygtig

Over de seneste 20 år er prisen på den kollektive transport i gennemsnit steget mere end øvrige forbrugerpriser, mens prisen på at købe og køre bil er faldet. Af Passagerpulsens undersøgelse kan vi se, at det særligt er utilfredshed med stigende priser på kollektiv transport kombineret med anskaffelsen af bil, der får folk til at reducere brugen af kollektiv transport. Samtidig er "billigere billetter" dét, som flest danskere peger på som en forbedring, der ville få dem til at bruge kollektiv transport mere. Det er derfor oplagt, at både trafikvirksomheder og politikere har fokus på at gøre prisen på kollektiv transport mere konkurrencedygtig.

Passagerpulsens anbefaler at gøre prisen på den kollektive transport mere konkurrencedygtig. Fra tidligere undersøgelser ved vi, at man kan gøre det ved at have særligt fokus på:

- **Omstrukturering af taksterne**, så prisen sænkes på de længere rejser, hvor konkurrencen med bilen er størst
- **At indføre billige års- eller månedskort** med inspiration fra udlandet, hvor billige års- eller månedsbilletter på kort tid har betydet stor vækst i passagertallene
- **Se på incitament, der kan gøre det mere attraktivt at rejse flere sammen**, så den kollektive transport bliver mere konkurrencedygtig i forhold til brugen af bil.



03.

Priorité fortsat rejsetid, frekvens og pålidelighed

Næstefter pris er rejsetid, frekvens og pålidelighed vigtigst for passagererne ifølge Passagerpulsens undersøgelse og dét, som flest angiver vil kunne få dem til at bruge den kollektive transport mere. Infrastrukturplanens investeringer i jernbaner, busbaner, letbaner og BRT-løsninger har fokus på at forbedre disse forhold¹, men der er behov for yderligere tiltag. Vi ved fra tidligere undersøgelser, at småjusteringer også kan have stor betydning for fremkommelighed og den gode rejseoplevelse.

Passagerpulsens anbefaler derfor særligt at fokusere på en forbedring af rejsetid, frekvens og pålidelighed, hvilket kan ske ved:

- **At øge fremkommelighed** fx med dedikerede busbaner og prioritering i lyskryds
- **At tilrettelægge sporarbejder ud fra et hensyn til passagererne.** Herunder have fokus på justering af de øvrige køreplaner så passagererne oplever, at der så vidt muligt bliver taget højde for skift og ansvar for den samlede rejse
- **At en stor del af busserne planlægges, så rejsetid, punktlighed og høj frekvens prioriteres,** selvom det betyder færre stop og mindre geografisk dækning



¹ Transportministeriet, 2021: <https://www.trm.dk/media/rt1h51td/endelig-aftaletekst-infrastrukturplan-2035-final-a.pdf>



04.

Understøt unges brug af kollektiv transport

Erfaringer viser, at det er sværere at få folk til at vælge kollektiv transport til, når først bilen står i garagen. Af samme årsag er det vigtigt at understøtte og fremme de unges brug af kollektiv transport for at få flere til at transportere sig mere bæredygtigt i fremtiden.

Denne undersøgelse viser, at unge gerne vil transportere sig klimavenligt, men ofte rammes af, at den kollektive transport er for ufleksibel og dyr til at imødekomme deres behov.

Af den grund anbefaler Passagerpulsen at gøre den kollektive transport mere attraktiv for unge, hvilket kan ske ved:

- **At styrke rabatterne for unge** da lavere priser særligt vil påvirke netop denne gruppes transportvaner. Fx via landsdækkende ungdomsrabat på rejsekortet og billigere ungdomskort til en større målgruppe
- **At udvide ungdomskortenes geografiske dækning**, så det gælder til mere end blot til og fra uddannelse, så det fx også bliver attraktivt til og fra fritidsaktiviteter, familiebesøg mv.
- **At øge fleksibiliteten**. Fx ved at indføre billige sidste øjeblikks-billetter på lavt besatte afgang. På den måde bliver der bedre kollektive alternativer til bil for de unge, som ikke planlægger så langt ud i fremtiden
- **At se på tilrettelæggelsen af afgang** så der ikke kun tages højde for de unges transport til og fra uddannelse, men også til tilbud efter skole og fritidsaktiviteter

05.

Prioritér kollektiv transport i landdistrikterne

For mange danskere må bus- og togrejsen kombineres med en cykeltur, en biltur, samkørsel eller delebil, Flextur eller Plustur for at komme hele vejen fra A til B. Det gælder ikke mindst i tyndtbefolkede områder, hvor store afstande og et lille passagergrundlag skaber behov for at gentænke den kollektive transport. Det vil gøre, at danskerne i landdistrikterne, som ikke har kørekort eller bil, stadig har mulighed for at klare indkøb, komme til lægen og deltage i familiesammenkomster og andre sociale aktiviteter.

Passagerpulsens anbefaler, at man prioriterer den kollektive transport i landdistrikterne. Vores tidligere undersøgelser viser, at det kan ske ved:

- **At man etablerer et hovednet af hurtige buslinjer med høj frekvens** suppleret med god adgang til regulære buslinjer og øvrige tilbud såsom Flextur, Plustur og samkørsel
- **At man udbreder kendskabet til Flextur og Plustur** og ser på, om det kan gøres lettere at anvende fx gennem etablering af flere knudepunkter. Fra Nordjyllands Trafikselskab kan vi fx se, at markedsføring øger kendskabet til ordningerne markant
- **At man ser på, om man kan fremme samkørsel** ved at justere de økonomiske incitamenter



Bilag 1:

Udvikling i brug af kollektiv transport

Passagererne er tilbage efter Covid-19, men de rejser gennemsnitligt lidt mindre, så derfor er der et samlet fald i antal rejser. Størstedelen af danskernes brug af kollektiv transport er dog ikke anderledes nu, end det var før Covid-19. De primære årsager til at bruge kollektiv transport mindre er, at danskerne i stedet tager bilen, cykler, går eller har mere hjemmearbejde. Hvis danskernes egne forventninger holder stik, er der dog grund til at tro, at der vil ske en lille stigning i antallet af rejser i løbet af det næste år.

Markering med fed i tabellerne angiver, at tallet er signifikant højere end gennemsnittet.

Markering med rød angiver, at tallet er signifikant lavere end gennemsnittet.

Oversigt over tabeller og figurer i bilaget

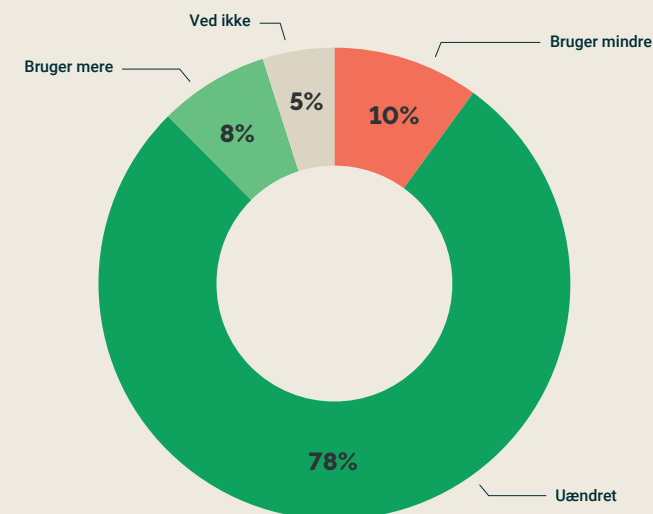
Tabel 1.1, Figur 1.1: Udvikling i brug af kollektiv transport i forhold til før Covid-19 – danskernes oplevelse	23
Tabel 1.2: Udvikling i brug af kollektiv transport i forhold til før Covid-19 – danskernes oplevelse – regional opdeling	24
Tabel 1.3: Udvikling i brug af kollektiv transport i forhold til før Covid-19 – danskernes oplevelse – opdeling på urbaniseringsgrad	25
Figur 1.2: Udvikling i brug af kollektiv transport i forhold til før Covid-19 – danskernes rejsefrekvens	26
Figur 1.3: Årsager til faldende brug af kollektiv transport i forhold til før Covid-19.	27
Tabel 1.4: Årsager til faldende brug af kollektiv transport i forhold til før Covid-19 – regional opdeling	28
Tabel 1.5: Årsager til faldende brug af kollektiv transport i forhold til før Covid-19 – opdeling på urbaniseringsgrad.	29
Tabel 1.6, Figur 1.4: Forventninger til brug af kollektiv transport i fremtiden – danskernes oplevelse	30
Tabel 1.7: Forventninger til brug af kollektiv transport i fremtiden – danskernes oplevelse – regional opdeling	31
Tabel 1.8: Forventninger til brug af kollektiv transport i fremtiden – danskernes oplevelse – opdeling på urbaniseringsgrad	32
Figur 1.5: Forventninger til brug af kollektiv transport i fremtiden – danskernes gæt på rejsefrekvens	33
Figur 1.6: Årsager til faldende brug af kollektiv transport i fremtiden	34
Tabel 1.9: Årsager til faldende brug af kollektiv transport i fremtiden – opdeling på aldersgrupper	35

Udvikling i brug af kollektiv transport i forhold til før Covid-19 – danskernes oplevelse

Spørgsmål 8: Hvordan vil du betegne din brug af kollektiv transport i dag i forhold til før Covid-19?

Det store flertal mener, at de har en uændret brug af kollektiv transport i forhold til før Covid-19. Det er særligt tilfældet for de, der er over 40 år. Blandt de, der har ændret brug, er der lidt flere, der rejser mindre, end der rejser mere. Særligt blandt de 30-39-årige er det tilfældet.

	Landsgennemsnit	Køn		Alder				
		Mand	Kvinde	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Bruger mindre	10%	9%	11%	16%	14%	8%	8%	6%
Uændret	78%	80%	75%	60%	74%	85%	84%	82%
Bruger mere	8%	8%	8%	17%	7%	5%	5%	5%
Ved ikke	5%	3%	6%	7%	5%	2%	4%	7%
Besvarelser	3.611	1.763	1.848	680	425	636	917	953



Tabel 1.1: Udvikling i brug af kollektiv transport - fordelt på køn og aldersgrupper

Figur 1.1: N=3.611

Udvikling i brug af kollektiv transport i forhold til før Covid-19 – danskernes oplevelse – regional opdeling

Spørgsmål 8: Hvordan vil du betegne din brug af kollektiv transport i dag i forhold til før Covid-19?

På tværs af regioner og urbaniseringsgrad er der lidt flere, der svarer, at de benytter kollektiv transport mindre end før Covid-19, end der svarer, de benytter kollektiv transport mere. Særligt vest for Storebælt og i de større provinsbyer er der relativt flere, der svarer, at de benytter kollektiv transport mindre end før.

	Geografisk område						
	Lands gennemsnit	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn og Øerne	Syd- og Sønderjylland	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Bruger mindre	10%	12%	9%	10%	7%	10%	9%
Uændret	78%	74%	79%	80%	82%	78%	79%
Bruger mere	8%	10%	7%	6%	5%	6%	7%
Ved ikke	5%	4%	5%	5%	6%	6%	5%
Besvarelser	3.611	600	600	600	605	600	606

Tabel 1.2

Udvikling i brug af kollektiv transport i forhold til før Covid-19 – danskernes oplevelse – opdeling på urbaniseringsgrad

Spørgsmål 8: Hvordan vil du betegne din brug af kollektiv transport i dag i forhold til før Covid-19?

På tværs af regioner og urbaniseringsgrad er der lidt flere, der svarer, at de benytter kollektiv transport mindre end før Covid-19, end der svarer, de benytter kollektiv transport mere. Særligt vest for Storebælt og i de større provinsbyer er der relativt flere, der svarer, at de benytter kollektiv transport mindre end før.

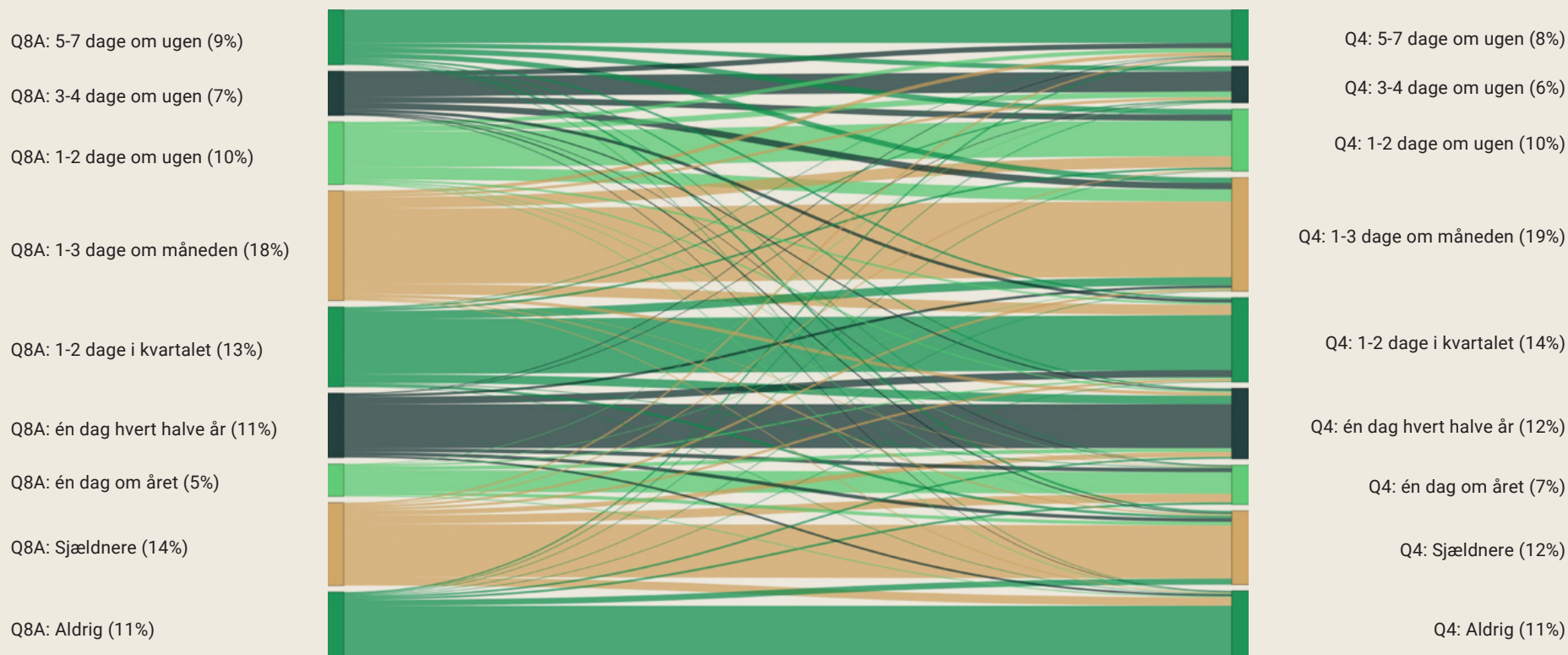
	Urbanisering				
	Landsgennemsnit	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Bruger mindre	10%	12%	11%	8%	5%
Uændret	78%	73%	79%	79%	85%
Bruger mere	8%	11%	6%	7%	4%
Ved ikke	5%	4%	4%	6%	6%
Besvarelser	3.611	1.133	921	975	582

Tabel 1.3

Udvikling i brug af kollektiv transport i forhold til før Covid-19 – danskernes rejsefrekvens

? Spørgsmål 8A: Hvor ofte benyttede du kollektive transport før Covid-19? og spørgsmål 4: Hvor ofte rejser du med kollektiv transport uanset rejseformål?

Danskernes oplevelse af ændringer i deres brug af kollektiv transport fra før Covid-19 til i dag stemmer godt overens med de ændringer i rejsefrekvens, som de også selv har angivet. I de fleste tilfælde har brugen af kollektiv transport ikke ændret sig meget. De fleste, der har ændret brugsfrekvens, har ændret til en kategori lige under eller over den, de havde tidligere. Fx fra "1-2 dage om ugen" til "1-3 dage om måneden". Og som det fremgår sker skiftene både i opadgående og i nedadgående retning. Det er primært blandt de, der tidligere brugte kollektiv transport mest ("5-7 dage om ugen" og "3-4 dage om ugen"), at man ser store fald i brugsfrekvensen.



Figur 1.2: Ændring i brugsfrekvens af kollektiv transport. Linjerne viser hvordan svarpersonerne har ændret brugsfrekvens. Jo kraftigere linjen er, jo flere har skiftet til den brugsfrekvens.

Årsager til faldende brug af kollektiv transport i forhold til før Covid-19

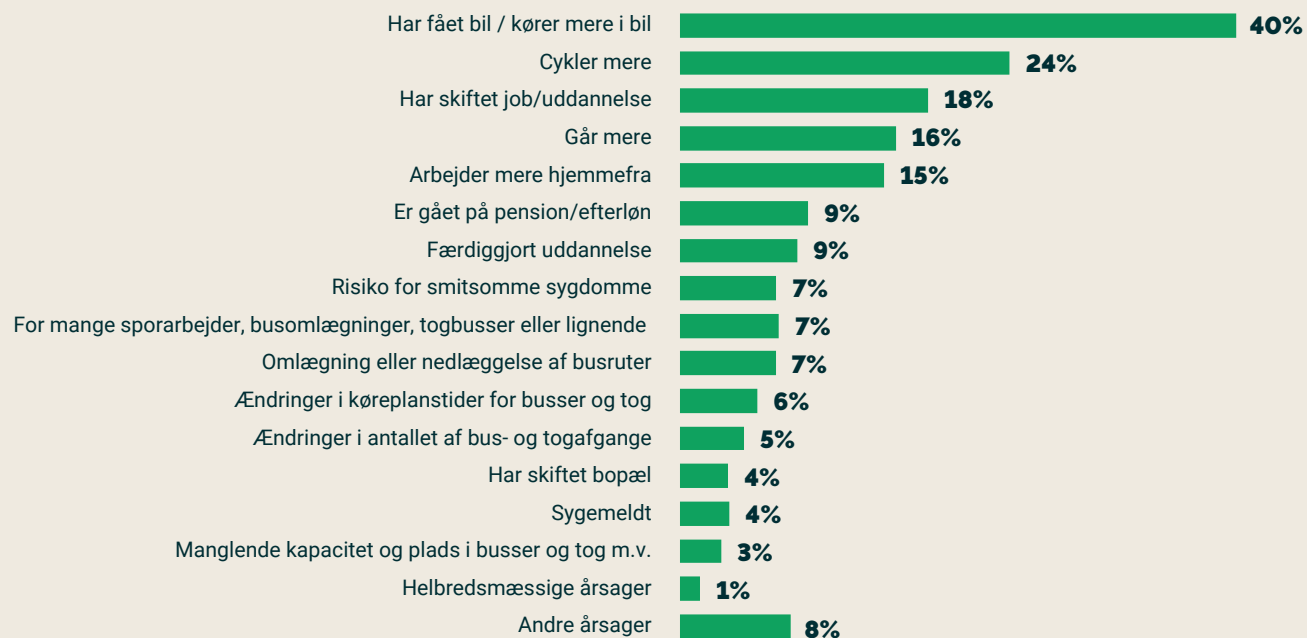
Spørgsmål 8B: Hvad er de primære årsager til, at du bruger kollektiv transport mindre i dag end før Covid-19? (Vælg mindst 1 og højst 3 svarmuligheder)

Skift af transportform er den væsentligste årsag til mindre brug af kollektiv transport: Flest kører mere i bil, mange cykler mere og en del går mere.

Ændringer i arbejds- eller studieliv betyder også meget: Ca. hver femte har skiftet job eller uddannelse, hver syvende arbejder mere hjemmefra og hver tiende er gået på pension eller efterløn. Det er også ca. hver tiende, der har færdiggjort en uddannelse.

Udfordringer med kollektiv transport er også en væsentlig årsag: Sporarbejder, omlægning/nedlæggelse af busser, ændringer i køreplaner og antallet af afgang, nævnes hver af fem til syv procent.

Endelig har Covid-19 ikke helt sluppet sit tag i befolkningen: Syv procent svarer, at risiko for smitsomme sygdomme er årsag til, at de bruger kollektiv transport mindre.



Figur 1.3: N=331. Filter: Har svaret "Bruger mindre" i Spm. 8: Hvordan vil du betegne din brug af kollektiv transport i dag i forhold til før Covid-19?

Årsager til faldende brug af kollektiv transport i forhold til før Covid-19 – regional opdeling

Spørgsmål 8B: Hvad er de primære årsager til, at du bruger kollektiv transport mindre i dag end før Covid-19? (Vælg mindst 1 og højst 3 svarmuligheder)

Grundlæggende er årsagerne til faldende brug af kollektiv transport de samme over hele landet, men der er forskelle: Vest for Lillebælt er der flere, der kører mere i bil. I Region Hovedstaden er der flest, der cykler mere. Det er også her, at der er flest, der arbejder mere hjemmefra, og flest, der synes, at der er risiko for smitsomme sygdomme. Der er flest, der peger på om- eller nedlægning af busruter og ændringer i køreplanstider i Region Syddanmark.

	Geografisk område						
	Lands gennemsnit	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn og Øerne	Syd- og Sønderjylland	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Har fået bil / kører mere i bil	40%	28%	40%	39%	54%	52%	54%
Cykler mere	24%	30%	11%	24%	18%	27%	14%
Har skiftet job/uddannelse	18%	16%	15%	17%	26%	22%	12%
Går mere	16%	18%	8%	16%	13%	15%	19%
Arbejder mere hjemmefra	15%	19%	14%	9%	9%	15%	6%
Er gået på pension/efterløn	9%	10%	11%	12%	0%	10%	8%
Færdiggjort uddannelse	9%	7%	8%	13%	11%	8%	11%
Risiko for smitsomme sygdomme	7%	11%	6%	11%	0%	4%	3%
For mange sporarbejder, busomlægninger, togbusser eller lign.	7%	10%	9%	5%	7%	3%	6%
Omlægning eller nedlæggelse af busruter	7%	6%	5%	19%	2%	5%	9%
Ændringer i køreplanstider for busser og tog	6%	2%	5%	13%	13%	7%	6%
Ændringer i antallet af bus- og togafgange	5%	1%	7%	12%	7%	3%	9%
Har skiftet bopæl	4%	3%	0%	0%	9%	5%	8%
Sygemeldt	4%	3%	8%	3%	4%	4%	0%
Manglende kapacitet og plads i busser og tog m.v.	3%	6%	0%	2%	2%	0%	4%
Helbredsmæssige årsager	1%	2%	0%	2%	0%	2%	4%
Andre årsager	8%	8%	9%	10%	6%	7%	11%
Besvarelser	331	71	52	57	44	56	51

Tabel 1.4: Filter: Har svaret "Bruger mindre" i Spm.8: Hvordan vil du betegne din brug af kollektiv transport i dag i forhold til før Covid-19?

Årsager til faldende brug af kollektiv transport i forhold til før Covid-19 – opdeling på urbanisering

Spørgsmål 8B: Hvad er de primære årsager til, at du bruger kollektiv transport mindre i dag end før Covid-19? (Vælg mindst 1 og højst 3 svarmuligheder)

Grundlæggende er årsagerne til faldende brug af kollektiv transport de samme over hele landet, men der er forskelle: I de mindre provinsbyer og i landdistrikterne er der flere, der kører mere i bil. I de fire største byer og de større provinsbyer er der flest, der cykler mere og går mere. I de fire største byer er der flere, der angiver risiko for smitsomme sygdomme, som årsag til deres faldende brug af kollektiv transport, og i landdistrikterne flere, der svarer, at det skyldes om- eller nedlægninger af busruter og ændringer i køreplanstider eller antallet af bus- og togafgange.

	Urbanisering				
	Landsgennemsnit	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Har fået bil / kører mere i bil	40%	34%	37%	57%	48%
Cykler mere	24%	31%	24%	11%	14%
Har skiftet job/uddannelse	18%	19%	15%	21%	11%
Går mere	16%	18%	19%	7%	9%
Arbejder mere hjemmefra	15%	14%	14%	18%	11%
Er gået på pension/efterløn	9%	7%	9%	7%	30%
Færdiggjort uddannelse	9%	9%	7%	13%	4%
Risiko for smitsomme sygdomme	7%	11%	2%	9%	0%
For mange sporarbejder, busomlægninger, togbusser eller lign.	7%	7%	9%	7%	0%
Omlægning eller nedlæggelse af busruter	7%	9%	2%	7%	11%
Ændringer i køreplanstider for busser og tog	6%	3%	7%	9%	12%
Ændringer i antallet af bus- og togafgange	5%	4%	3%	7%	10%
Har skiftet bopæl	4%	4%	2%	6%	4%
Sygemeldt	4%	1%	7%	2%	9%
Manglende kapacitet og plads i busser og tog m.v.	3%	4%	3%	1%	2%
Helbredsmæssige årsager	1%	3%	0%	0%	2%
Andre årsager	8%	8%	11%	5%	5%
Besvarelser	331	132	88	78	33

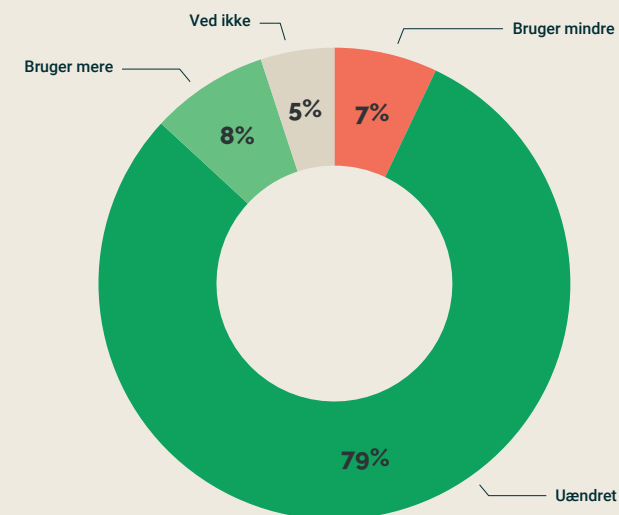
Tabel 1.5: Filter: Har svaret "Bruger mindre" i Spm. 8: Hvordan vil du betegne din brug af kollektiv transport i dag i forhold til før Covid-19?

Forventninger til brug af kollektiv transport i fremtiden – danskernes oplevelse

Spørgsmål 9: Hvordan forventer du, at din brug af kollektiv transport vil være om 1 år sammenlignet med i dag?

De fleste danskere forventer en uændret brug af kollektiv transport inden for det kommende år. Af de, der forventer ændringer i brugen, er der flest, der forventer at bruge kollektiv transport mere. Blandt de 18-29-årige er der naturligt nok flest, der svarer både højere og lavere brug. Det skyldes med stor sikkerhed, at de flytter hjemmefra, skifter/afslutter uddannelse, får nye job, får råd til en bil osv. Netto ("vil bruge mere" minus "vil bruge mindre") er der mest positive forventninger for kvinderne, de 50-64-årige, og de der har rundet 65 år.

	Landsgennemsnit	Køn		Alder				
		Mand	Kvinde	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Bruge mindre	7%	8%	6%	14%	9%	7%	4%	4%
Uændret	79%	79%	79%	65%	80%	84%	87%	79%
Bruge mere	8%	9%	8%	15%	9%	5%	6%	8%
Ved ikke	5%	4%	6%	5%	3%	4%	3%	9%
Besvarelser	3.611	1763	1848	680	425	636	917	953



Tabel 1.6: Opdeling på aldersgrupper

Figur 1.4: Hele landet. N=3.611

Forventninger til brug af kollektiv transport i fremtiden – danskernes oplevelse – regional opdeling

Spørgsmål 9: Hvordan forventer du, at din brug af kollektiv transport vil være om 1 år sammenlignet med i dag?

Det er særligt befolkningen i Region Hovedstaden, der regner med at bruge kollektiv transport mere om et år, end de gør i dag. Ti procent vil bruge kollektiv transport mere og blot syv procent mindre. Også i Region Nordjylland, i Region Midtjylland og på Fyn er der et lille flertal, der regner med at komme til at bruge kollektiv transport mere.

	Geografisk område						
	Lands gennemsnit	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn og Øerne	Syd- og Sønderjylland	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Bruge mindre	7%	7%	7%	6%	8%	7%	7%
Uændret	79%	78%	81%	82%	79%	79%	77%
Bruge mere	8%	10%	7%	7%	8%	8%	9%
Ved ikke	5%	5%	5%	4%	5%	6%	6%
Besvarelser	3.611	600	600	600	605	600	606

Tabel 1.7

Forventninger til brug af kollektiv transport i fremtiden – danskernes oplevelse – opdeling på urbaniseringsgrad

Spørgsmål 9: Hvordan forventer du, at din brug af kollektiv transport vil være om 1 år sammenlignet med i dag?

Der er ikke de store forskelle i forventningerne til, hvor meget man vil bruge kollektiv transport i fremtiden i de fire store byer og i provinsbyerne. Lidt flere vil bruge kollektiv transport mere end mindre. Kun i landdistrikterne er der et lille flertal, der forventer at benytte kollektiv transport mindre.

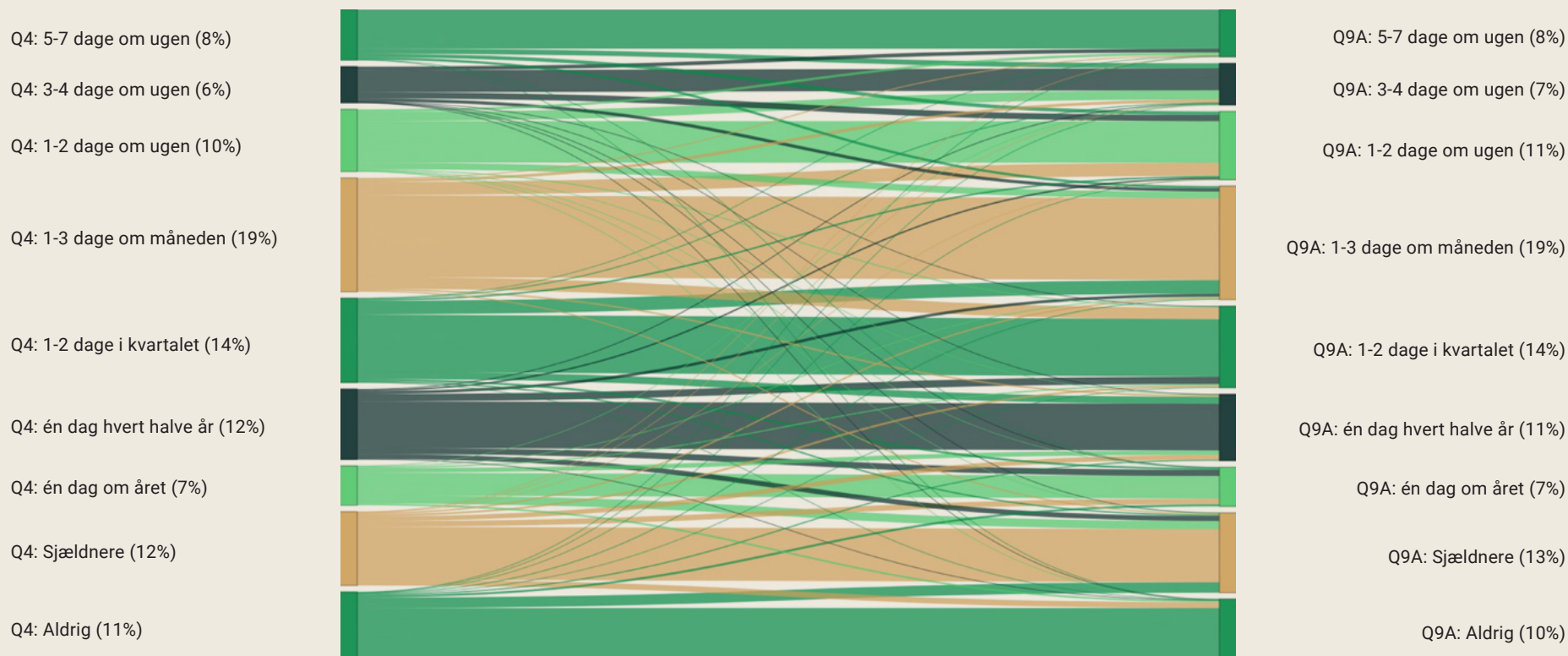
	Urbanisering				
	Landsgennemsnit	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Bruge mindre	7%	9%	8%	6%	6%
Uændret	79%	77%	78%	81%	83%
Bruge mere	8%	10%	9%	8%	5%
Ved ikke	5%	4%	5%	6%	6%
Besvarelser	3.611	1.133	921	975	582

Tabel 1.8

Forventninger til brug af kollektiv transport i fremtiden – danskernes gæt på rejsefrekvens

Spørgsmål 4: Hvor ofte rejser du med kollektiv transport uanset rejseformål? Og spørgsmål 9A: Hvor ofte forventer du at rejse med kollektiv transport om 1 år?

Af danskernes forventninger til konkrete brugsfrekvenser for kollektiv transport om et år fremgår, at det særligt er i grupperne "3-4 dage om ugen" og "1-2 dage om ugen", at der forventes en fremgang. Som det fremgår af figuren, forventes der ikke meget markante ændringer, men i de fleste tilfælde status quo eller flytning til nærmeste højere eller lavere brugsfrekvens.

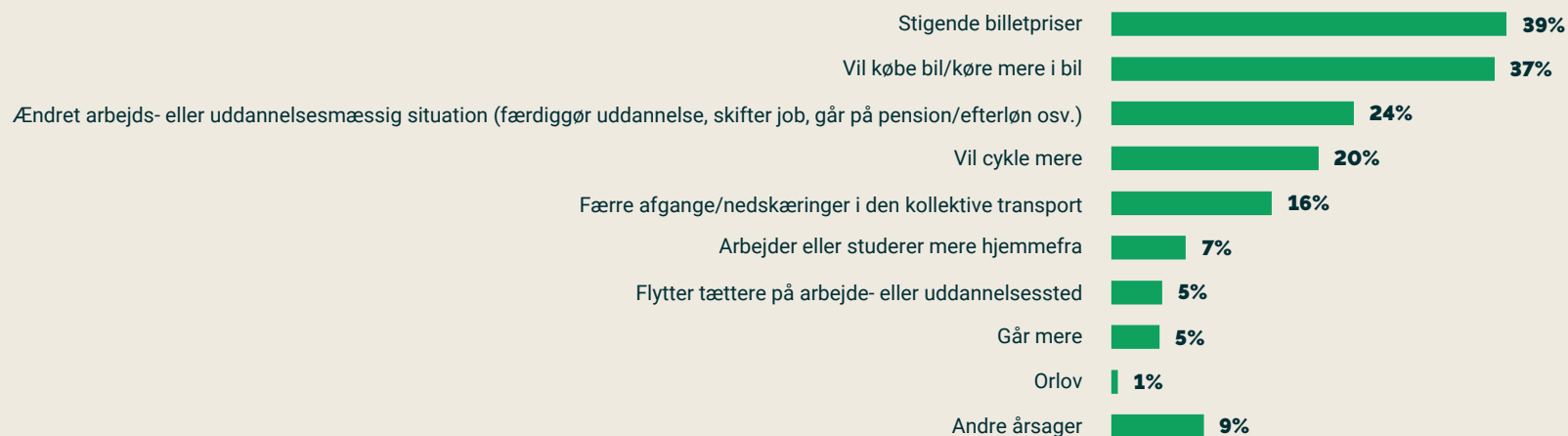


Figur 1.5: Ændring i brugsfrekvens af kollektiv transport. Linjerne viser, hvordan svarpersonerne regner med at ændre brugsfrekvens. Jo kraftigere linjen er, jo flere ændrer til den brugsfrekvens.

Årsager til faldende brug af kollektiv transport i fremtiden

Spørgsmål 9B: Hvad er de primære årsager til, at du forventer at foretage færre rejser med kollektiv transport om 1 år? (Vælg mindst 1 og højst 3 svarmuligheder)

Blandt den relativt lille gruppe af danskere, der forventer et faldende brug af kollektiv transport om et år, er de stigende billetpriser den mest anførte årsag. Mange forventer, at ville køre mere i bil og en stor del at cykle mere, i stedet for at tage tog og bus. En anden væsentlig årsag er, at mange forventer en ændring i deres arbejds- eller uddannelsesmæssige situation. Færre afgang og andre nedskæringer i kollektiv transport er også en årsag til fravalget.



Figur 1.6: N=261. Filter: Har svaret "Bruger mindre" i Spm. 9: Hvordan forventer du, at din brug af kollektiv transport vil være om 1 år sammenlignet med i dag?

Årsager til faldende brug af kollektiv transport i fremtiden – opdeling på aldersgrupper

Spørgsmål 9B: Hvad er de primære årsager til, at du forventer at foretage færre rejser med kollektiv transport om 1 år? (Vælg mindst 1 og højst 3 svarmuligheder)

Blandt den relativt lille gruppe af danskere, der forventer et faldende brug af kollektiv transport om et år, er de stigende billetpriser den mest anførte årsag. Mange forventer, at ville køre mere i bil og en stor del at cykle mere, i stedet for at tage tog og bus. En anden væsentlig årsag er, at mange forventer en ændring i deres arbejds- eller uddannelsesmæssige situation. Færre afgang og andre nedskæringer i kollektiv transport er også en årsag til fravalget.

	Landsgennemsnit	Alder				
		18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Vil købe bil/køre mere i bil	37%	39%	61%	33%	21%	24%
Stigende billetpriser	39%	29%	38%	65%	43%	32%
Ændret arbejds- eller uddannelsesmæssig situation (færdiggør uddannelse, skifter job, går på pension/efterløn osv.)	24%	33%	17%	20%	18%	17%
Vil cykle mere	20%	27%	21%	12%	23%	6%
Færre afgang/nedskæringer i den kollektive transport	16%	7%	12%	24%	28%	21%
Arbejder eller studerer mere hjemmefra	7%	15%	2%	5%	5%	0%
Flytter tættere på arbejde- eller uddannelsessted	5%	9%	3%	7%	0%	0%
Går mere	5%	4%	7%	9%	2%	2%
Orlov	1%	0%	0%	5%	0%	0%
Andre årsager	9%	1%	9%	4%	17%	28%
Besvarelser	261	98	40	46	39	38

Tabel 1.9: Filter: Har svaret "Bruger mindre" i Spm. 9: Hvordan forventer du, at din brug af kollektiv transport vil være om 1 år sammenlignet med i dag?

Bilag 2:

Danskernes holdning til kollektiv transport

Overordnet set er tilfredsheden med ”kollektiv transport i hele landet” faldet og er på det laveste niveau siden 2016. Tilfredsheden er faldet mindre med kollektiv transport i det område, hvor man bor. Utilfredsheden skyldes overvejende for høje priser, upålidelighed og for få afgang eller afgangstider, som ikke passer til deres behov. Interessant nok mener lige så mange i 2023 som i 2022 (30 procent), at kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov.

Markering med fed i tabellerne angiver, at tallet er signifikant højere end gennemsnittet.

Markering med rød angiver, at tallet er signifikant lavere end gennemsnittet.



Oversigt over tabeller og figurer i bilaget

Tabel 2.1 / Figur 2.1: Udvikling i danskernes tilfredshed med kollektiv transport i Danmark, 2016-2023	38
Figur 2.2: Udvikling i danskernes tilfredshed med kollektiv transport i Danmark, 2016-2023 – regional opdeling	39
Figur 2.3: Udvikling i danskernes tilfredshed med kollektiv transport i Danmark, 2019-2023 – opdeling på aldersgrupper	40
Tabel 2.2 / Figur 2.4: Udvikling i danskernes tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor de bor, 2016-2023	41
Figur 2.5: Udvikling i danskernes tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor de bor, 2016-2023 – regional opdeling	42
Figur 2.6: Udvikling i danskernes tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor de bor, 2022-2023 – opdeling på urbaniseringsgrad	43
Tabel 2.3 / Figur 2.7: Udvikling i danskernes holdning til om kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov, 2016-2023	44
Figur 2.8: Udvikling i danskernes holdning til om kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov, 2016-2023 – regional opdeling	45
Figur 2.9: Udvikling i danskernes holdning til om kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov, 2022-2023 - opdeling på urbaniseringsgrad	46
Figur 2.10: Udvikling i danskernes holdning til om kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov, 2019-2023 – opdeling på aldersgrupper	47

Tabel 2.4 / Figur 2.11: Udvikling i danskernes holdning til om kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov ved pendlerrejser, 2021-2023	48
Figur 2.12: Udvikling i danskernes holdning til om kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov ved pendlerrejser, 2021-2023 – regional opdeling	49
Figur 2.13: Danskernes holdning til om kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov ved øvrige rejser – regional opdeling	50
Figur 2.14: Danskernes holdning til om kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov ved øvrige rejser – opdeling på urbaniseringsgrad	51
Figur 2.15: Årsager til manglende tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor man bor, 2022-2023	52
Tabel 2.5: Årsager til manglende tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor man bor – regional opdeling	53
Tabel 2.6: Årsager til manglende tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor man bor – opdeling på urbaniseringsgrad	54
Tabel 2.7: Årsager til manglende tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor man bor – opdeling på aldersgrupper	55

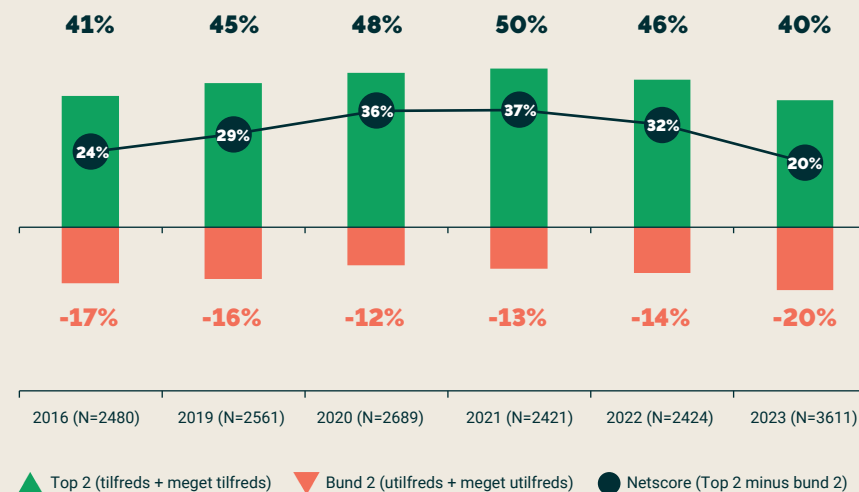
Udvikling i danskernes tilfredshed med kollektiv transport i Danmark, 2016-2023

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

Den generelle tilfredshed med den kollektive transport fortsætter sit fald, som vi også så det i 2022. Andelen af tilfredse og meget tilfredse er på det laveste niveau siden 2016 og tilsvarende er andelen af utilfredse og meget utilfredse på det højeste niveau. I 2023 er sammenlagt fire ud af ti tilfredse og to ud af ti utilfredse.

	2016	2019	2020	2021	2022	2023
Meget utilfreds	5%	4%	3%	3%	3%	5%
Utilfreds	13%	12%	9%	10%	11%	15%
Hverken eller	26%	28%	24%	24%	26%	29%
Tilfreds	33%	37%	38%	40%	36%	33%
Meget tilfreds	8%	8%	10%	10%	10%	7%
Ved ikke / ikke relevant	16%	12%	16%	13%	14%	12%
Besvarelser	2.480	2.561	2.689	2.421	2.424	3.611

Tabel 2.1

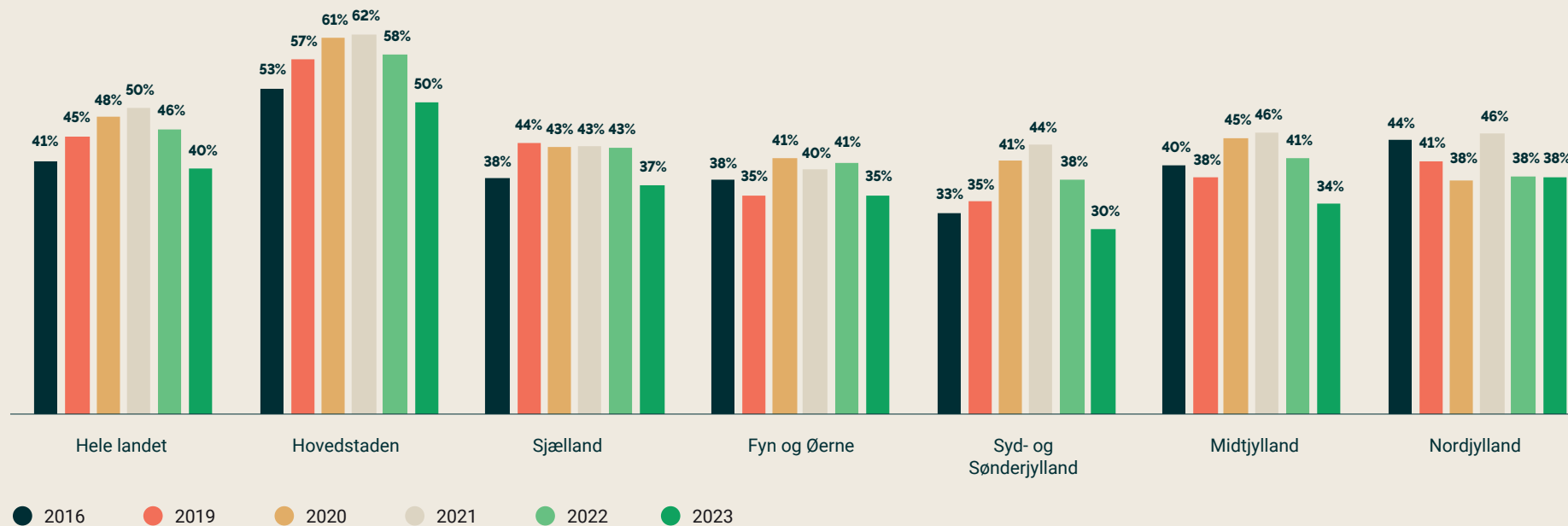


Figur 2.1

Udvikling i danskernes tilfredshed med kollektiv transport i Danmark, 2016-2023 – regional opdeling

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

Tilfredsheden med kollektiv transport i Danmark er højest blandt befolkningen i Region Hovedstaden. De største fald i tilfredsheden sker i Region Hovedstaden, Syd- og Sønderjylland og Region Midtjylland. Kun i Region Nordjylland fastholdes tilfredsheden i forhold til 2022.

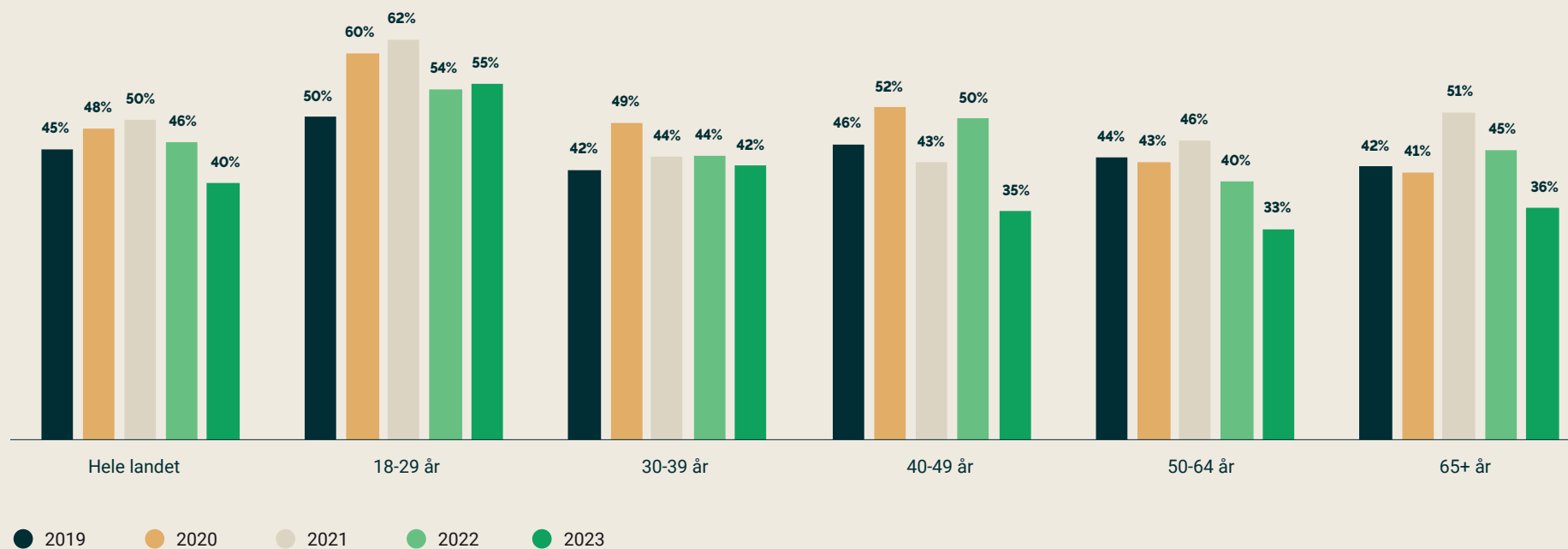


Figur 2.2: Top 2 (andel der har svaret "tilfreds" eller "meget tilfreds")

Udvikling i danskernes tilfredshed med kollektiv transport i Danmark, 2019-2023 – opdeling på aldersgrupper

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

Tilfredsheden med kollektiv transport i Danmark er fortsat højest blandt de unge (18-29 år). De største fald i tilfredsheden sker blandt de 40+ årige. Blandt de 18-29 og de 30-39 årige fastholdes tilfredsheden i forhold til 2022.



Figur 2.3: Top 2 (andel der har svaret "tilfreds" eller "meget tilfreds")

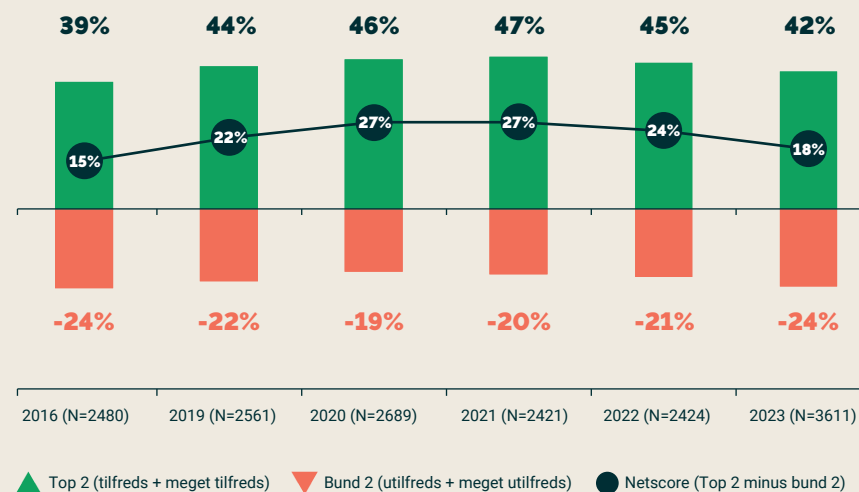
Udvikling i danskernes tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor de bor, 2016-2023

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

Den generelle tilfredshed med den kollektive transport, hvor man bor, fortsætter sit fald, som vi også så det i 2022. Faldet er knap så stort, som man ser det for tilfredsheden med kollektiv transport i Danmark generelt. I 2023 er sammenlagt godt fire ud af ti tilfredse og cirka hver fjerde utilfreds.

	2016	2019	2020	2021	2022	2023
Meget utilfreds	9%	8%	6%	7%	7%	8%
Utilfreds	15%	14%	14%	13%	14%	16%
Hverken eller	21%	22%	21%	21%	22%	23%
Tilfreds	30%	32%	33%	35%	33%	31%
Meget tilfreds	9%	12%	13%	12%	12%	11%
Ved ikke / ikke relevant	16%	12%	14%	12%	12%	11%
Besvarelser	2.480	2.561	2.689	2.421	2.424	3.611

Tabel 2.2

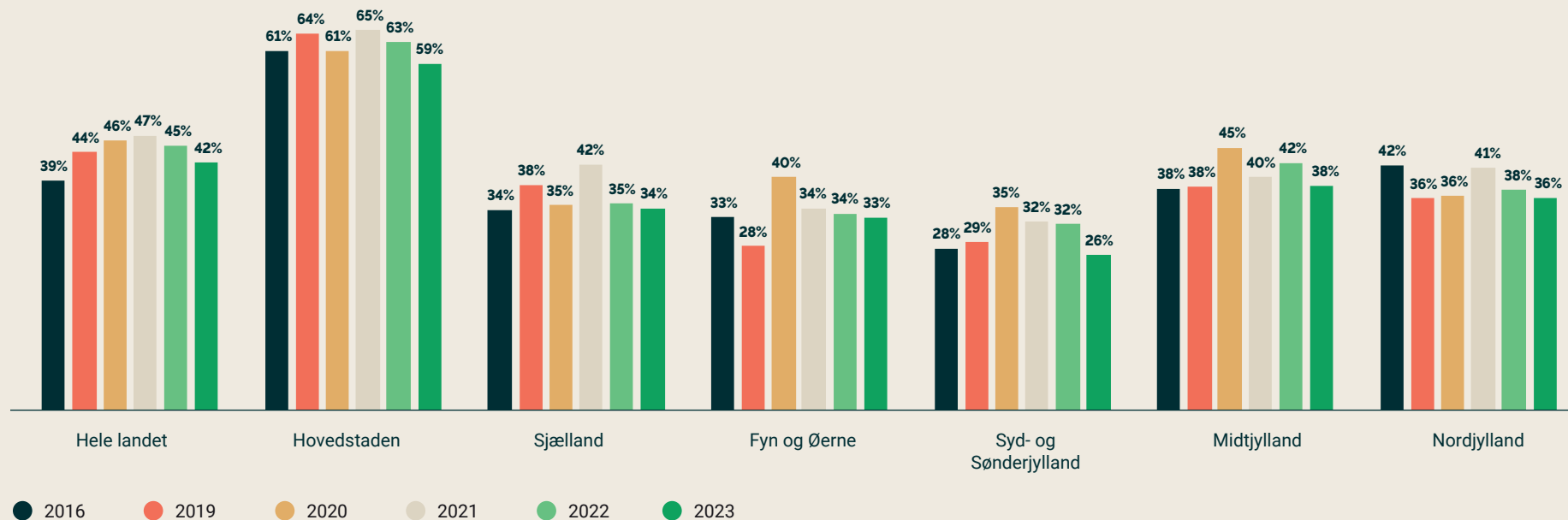


Figur 2.4

Udvikling i danskernes tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor de bor, 2016-2023 – regional opdeling

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

Tilfredsheden med kollektiv transport, der hvor man bor, er højest blandt befolkningen i Region Hovedstaden. De største fald i tilfredsheden sker i Region Hovedstaden, Syd- og Sønderjylland og Region Midtjylland. I de øvrige områder er der kun mindre fald.

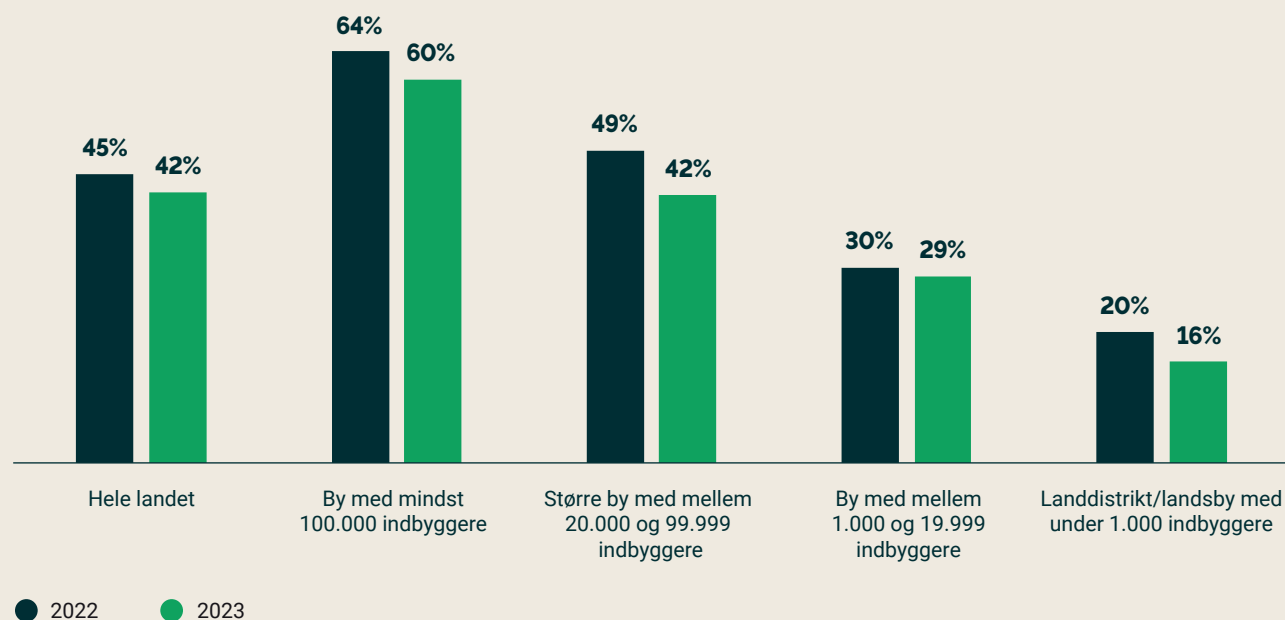


Figur 2.5: Top 2 (andel der har svaret "tilfreds" eller "meget tilfreds")

Udvikling i danskernes tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor de bor, 2022-2023 – opdeling på urbaniseringsgrad

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

Tilfredsheden med kollektiv transport, der hvor man bor, er klart højest blandt befolkningen i de fire største byer og klart lavest blandt befolkningen i landdistrikterne. Det største fald i tilfredsheden sker i de større provinsbyer, men der er fald i tilfredsheden overalt.



Figur 2.6: Top 2 (andel der har svaret "tilfreds" eller "meget tilfreds")

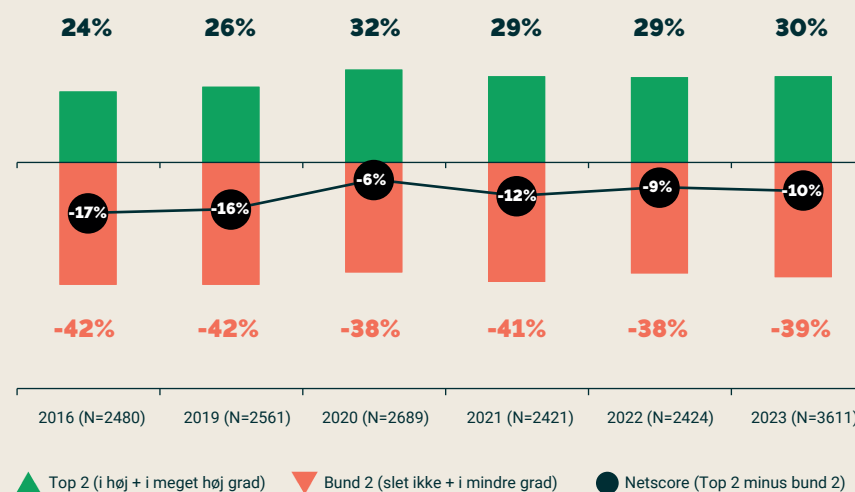
Udvikling i danskernes holdning til om kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov, 2016-2023

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

Andelen af befolkningen, der oplever, at den kollektive transport kan opfylde deres transportbehov, er stort set uforandret i forhold til 2022. Således mener knap tre ud af ti, at kollektiv transport "i høj grad" eller "i meget høj grad" kan opfylde deres transportbehov, og fire ud af ti, at det "slet ikke" eller kun "i mindre grad" er tilfældet.

	2016	2019	2020	2021	2022	2023
Slet ikke	20%	21%	20%	21%	20%	21%
I mindre grad	21%	21%	18%	20%	18%	19%
I nogen grad	27%	28%	21%	23%	25%	25%
I høj grad	20%	20%	24%	21%	21%	22%
I meget høj grad	5%	6%	8%	9%	8%	7%
Ved ikke	7%	5%	9%	6%	8%	6%
Besvarelser	2.480	2.561	2.689	2.421	2.424	3.611

Tabel 2.3

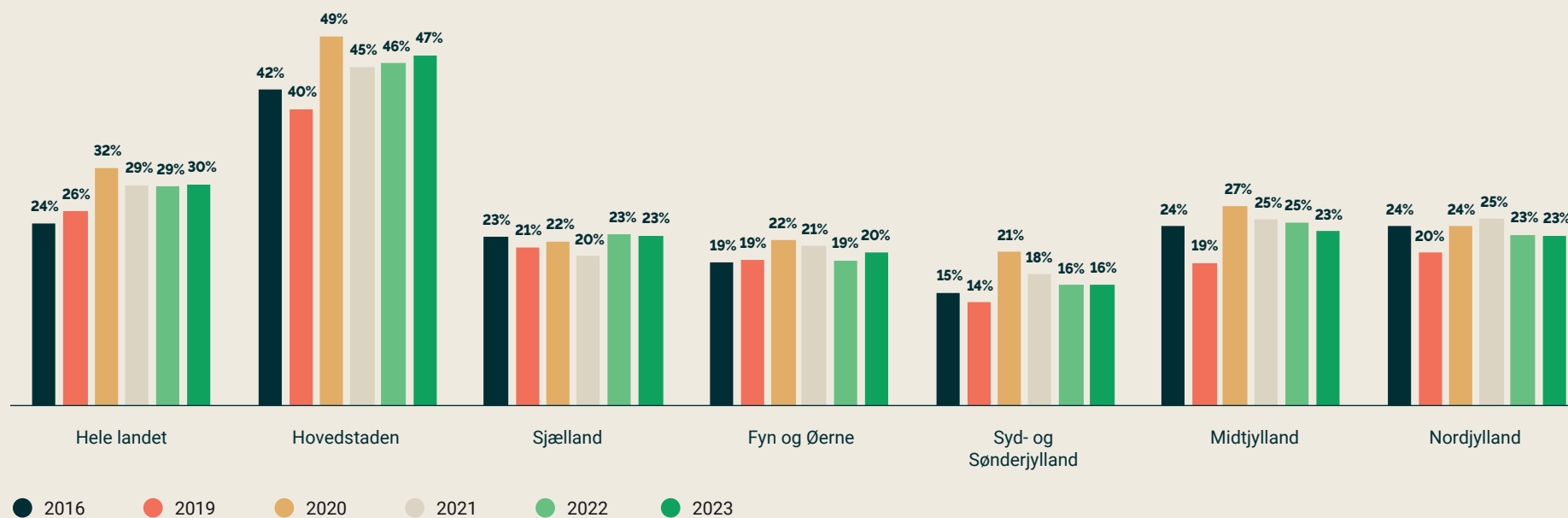


Figur 2.7

Udvikling i danskernes holdning til om kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov, 2016-2023 – regional opdeling

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

I Region Hovedstaden er der dobbelt så mange som i de øvrige regioner, der mener, at kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov. I de fleste regioner er der desuden kun ganske små positive eller negative udsving fra 2021 til 2023. Sammenligner man med 2016 er det tydeligt, at det kun er i Region Hovedstaden, at der er en positiv udvikling i hvor mange, der mener, at kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov.

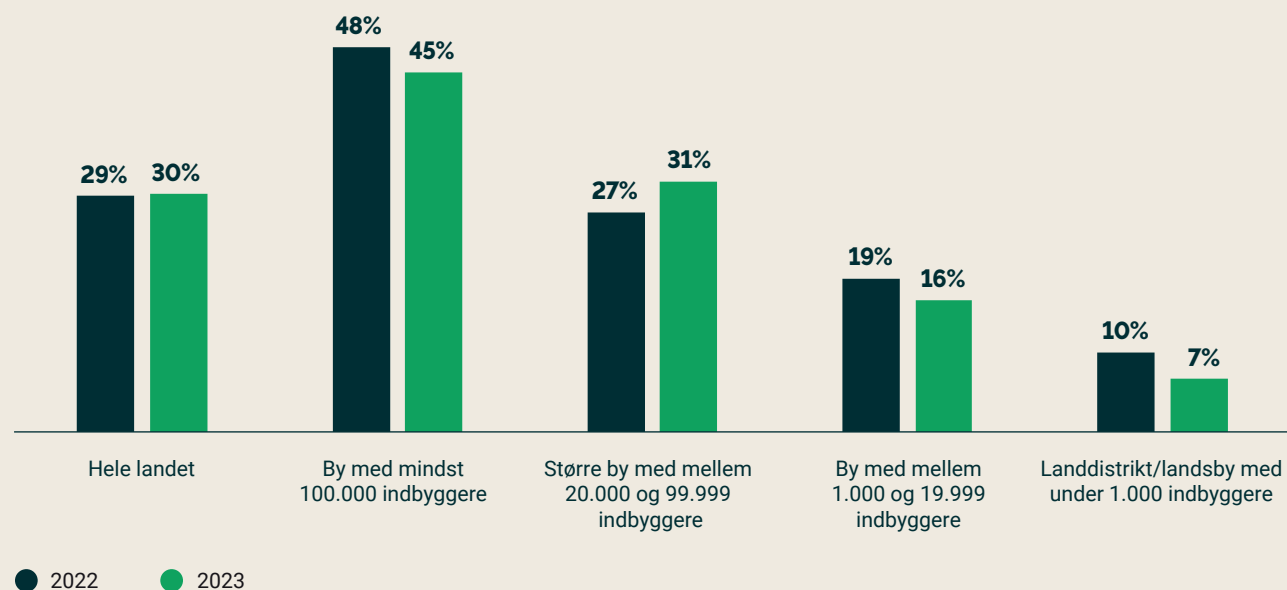


Figur 2.8: Top 2 (andel der har svaret "i høj grad" eller "i meget høj grad")

Udvikling i danskernes holdning til om kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov, 2022-2023 – opdeling på urbaniseringsgrad

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

I de fire største byer er andelen, der mener, at kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov klart højere end i resten af landet, især sammenlignet med de mindre byer og landdistrikterne.

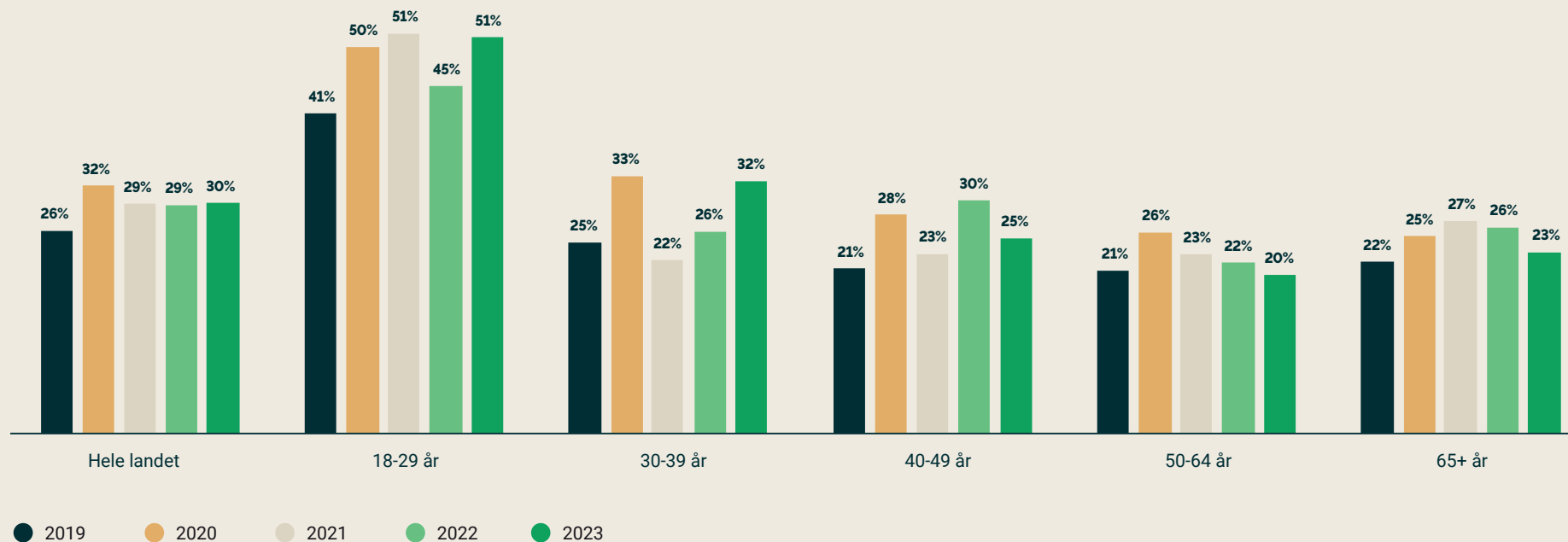


Figur 2.9: Top 2 (andel der har svaret "i høj grad" eller "i meget høj grad")

Udvikling i danskernes holdning til om kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov, 2019-2023 – opdeling på aldersgrupper

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

Andelen der mener, at kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov er klart højest blandt unge (18-29 år), og der er sket en positiv udvikling siden 2022. Der er også sket en positiv udvikling for de 30-39 årige, mens andelen til gengæld er faldet blandt de 40+ årige, hvilket indikerer en stigende generationskløft.



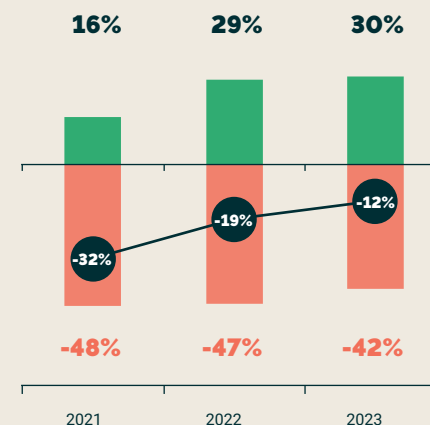
Figur 2.10: Top 2 (andel der har svaret "i høj grad" eller "i meget høj grad")

Udvikling i danskernes holdning til om kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov ved pendlerrejser, 2021-2023

Spørgsmål 7A: I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag, når det gælder dine pendlerrejser?

Andelen af befolkningen, der oplever, at den kollektive transport kan opfylde deres transportbehov ved pendlerrejser, er stort set uforandret i forhold til 2022. Således mener knap tre ud af ti, at kollektiv transport "i høj grad" eller "i meget høj grad" kan opfylde deres transportbehov og fire ud af ti, at det "slet ikke" eller kun "i mindre grad" er tilfældet.

	2021	2022	2023
Slet ikke	33%	30%	25%
I mindre grad	15%	18%	18%
I nogen grad	14%	19%	23%
I høj grad	11%	20%	22%
I meget høj grad	5%	9%	8%
Ved ikke	22%	5%	5%
Besvarelser	2.421	1.284	1.899



▲ Top 2 (i høj + i meget høj grad) ▼ Bund 2 (slet ikke + i mindre grad) ● Netscore (Top 2 minus bund 2)

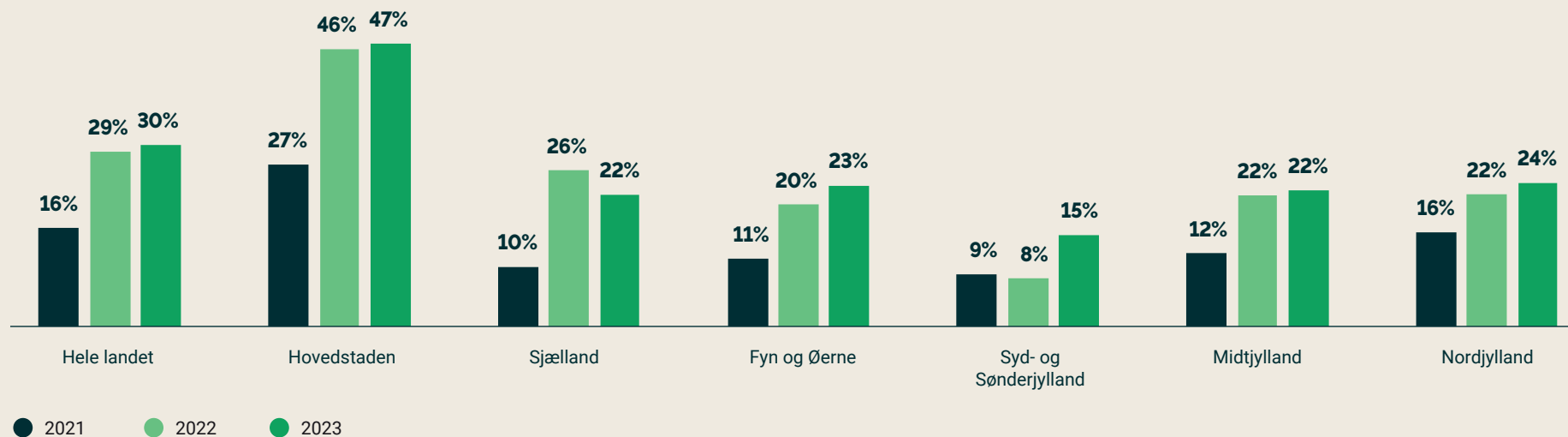
Tabel 2.4: Filter: Lønmodtager, selvstændig eller studerende

Figur 2.11: Filter: Lønmodtager, selvstændig eller studerende

Udvikling i danskernes holdning til om kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov ved pendlerrejser, 2021-2023 – regional opdeling

Spørgsmål 7A: I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag, når det gælder dine pendlerrejser?

I Region Hovedstaden er der dobbelt så mange som i de øvrige regioner, der mener, at kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov ved pendlerrejser. I alle regioner er der små positive og negative udsving fra 2022 til 2023.

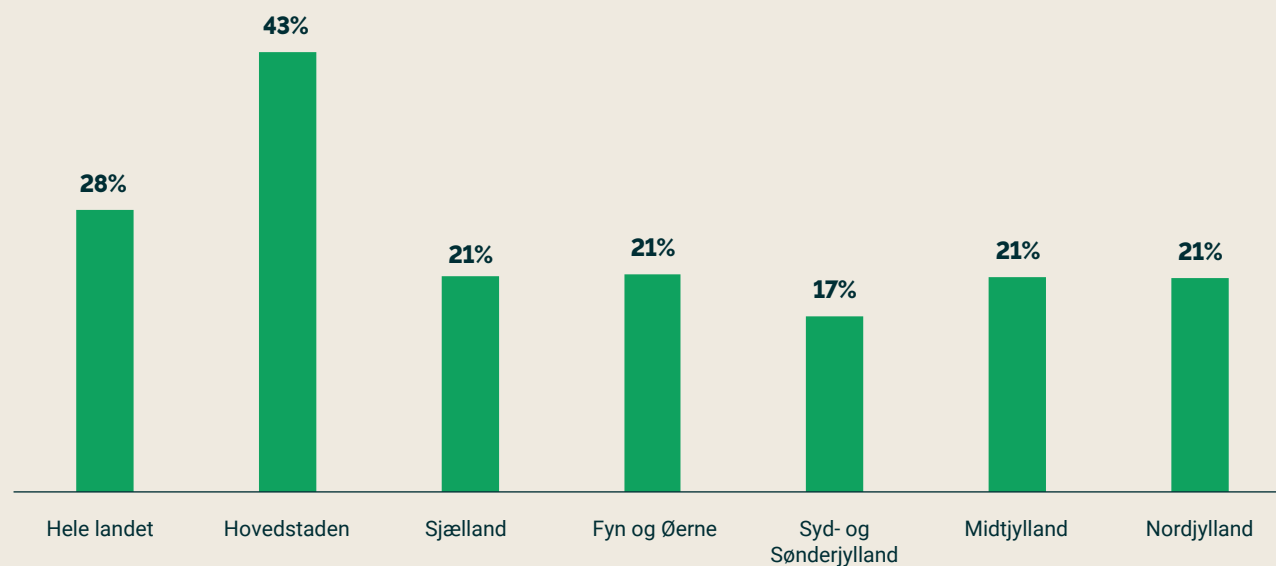


Figur 2.12: Top 2 (andel der har svaret "I høj grad" eller "I meget høj grad")

Danskernes holdning til om kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov ved øvrige rejser – regional opdeling

Spørgsmål 7B: I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag, når det gælder dine øvrige rejser?

Knap tre ud af ti angiver, at kollektiv transport "i høj grad" eller "i meget høj grad" kan opfylde deres transportbehov ved øvrige rejser. Andelen er også her markant højere i Hovedstaden sammenlignet med de øvrige regioner.



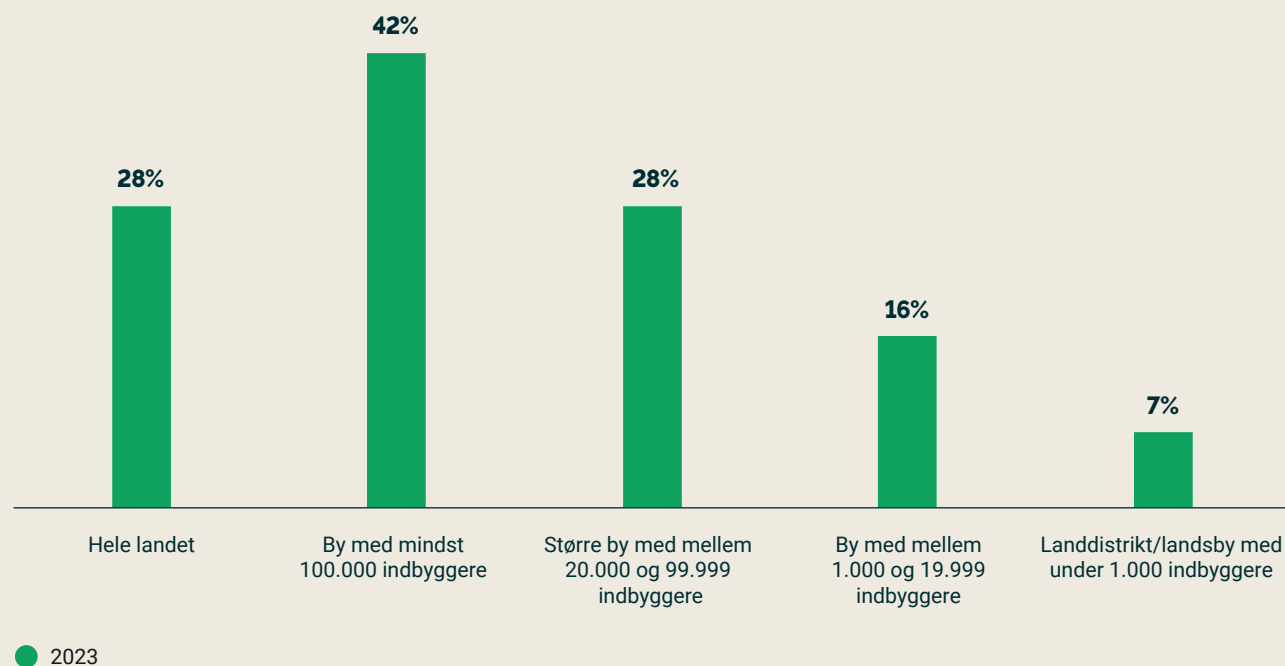
● 2023

Figur 2.13: N=3.434. Filter: Foretager mindst 1 årlig rejse med kollektiv transport. Top 2 (andel der har svaret "I høj grad" eller "I meget høj grad")

Danskernes holdning til om kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov ved øvrige rejser – opdeling på urbaniseringsgrad

Spørgsmål 7B: I hvilken grad kan den kollektive transport opfylde de behov, du har for transport i dag, når det gælder dine øvrige rejser?

Andelen der mener, at kollektiv transport kan opfylde deres transportbehov for øvrige rejser er højest i de fire største byer og lavest i landdistrikterne.

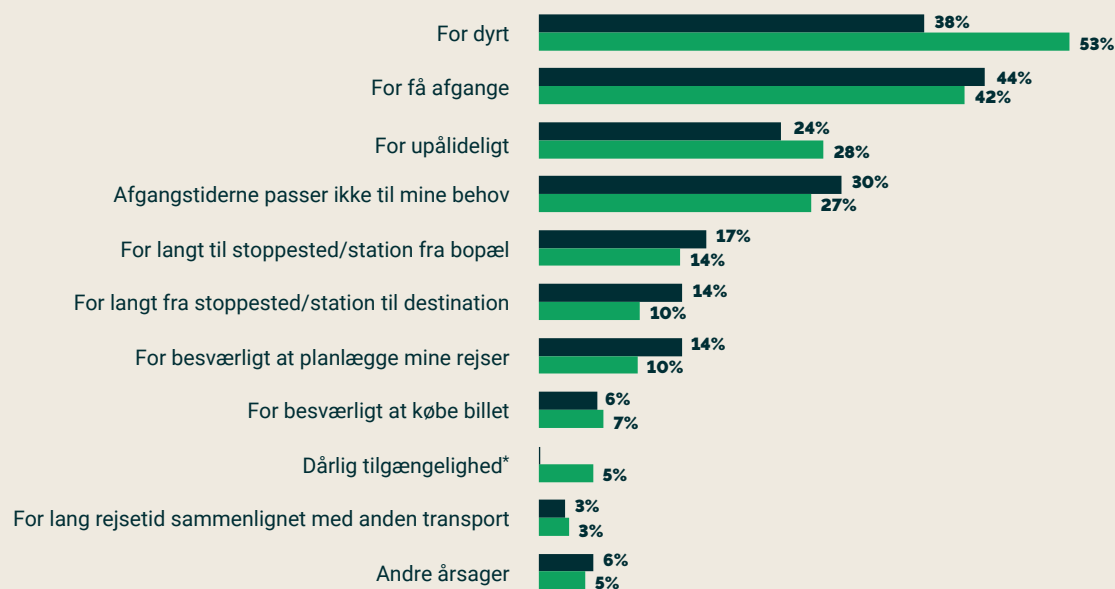


Figur 2.14: N=3.434. Filter: Foretager mindst 1 årlig rejse med kollektiv transport. Top 2 (andel der har svaret "1 høj grad" eller "1 meget høj grad")

Årsager til manglende tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor man bor, 2022-2023

? **Spørgsmål 6A:** Hvad er de vigtigste årsager til, at du ikke er tilfreds med den kollektive transport i det område, hvor du bor? (Vælg mindst 1 og højst 3 årsager)

Prisen for at rejse er klart den væsentligste årsag til manglende tilfredshed med kollektiv transport. "For få afgange" er ligesom i 2022 en væsentlig faktor, men altså i 2023 ikke så betydende som prisen på rejserne. Manglende pålidelighed og afgangstider, der ikke passer til rejsebehovet, er andre væsentlige årsager til utilfredsheden.



● 2022 (n=1.058) ● 2023 (n=1.790)

Figur 2.15: Filter: Har svaret "meget utilfreds", "utilfreds" eller "hverken eller" på Spm. 6.2 om tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor de bor.

*kategorien indgik ikke i spørgeskemaet fra 2022.

Årsager til manglende tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor man bor – regional opdeling

Spørgsmål 6A: Hvad er de vigtigste årsager til, at du ikke er tilfreds med den kollektive transport i det område, hvor du bor? (Vælg mindst 1 og højst 3 årsager)

I Hovedstaden er andelen der peger på pris, dårlig pålidelighed og dårlig tilgængelighed markant højere end i de øvrige regioner. Vest for Storebælt peger markant flere på, at der er "for få afgang", og "afgangstiderne passer ikke til mine behov".

Forhold	Landsgennemsnit	Region					
		Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn og øerne	Syd- og Sønderjylland	Region Midtjylland	Region Nordjylland
For dyrt	53%	66%	47%	48%	46%	52%	42%
For få afgang	42%	28%	39%	46%	46%	53%	50%
Afgangstiderne passer ikke til mine behov	27%	14%	26%	29%	34%	36%	29%
For upålideligt	28%	44%	34%	26%	17%	20%	19%
For langt til stoppested/station fra bopæl	14%	10%	14%	24%	14%	13%	20%
For langt fra stoppested/station til destination	10%	7%	11%	13%	12%	10%	10%
For besværligt at planlægge mine rejser	10%	8%	8%	12%	12%	10%	11%
For besværligt at købe billet	7%	3%	9%	8%	10%	4%	9%
Tilgængeligheden er for dårlig	5%	10%	4%	4%	3%	4%	5%
For lang rejsetid sammenlignet med anden transport	3%	2%	4%	2%	3%	4%	3%
Andre årsager	5%	7%	7%	3%	3%	3%	4%
Besvarelser	1.790	218	308	328	347	290	299

Tabel 2.5: Filter: Har svaret "meget utilfreds", "utilfreds" eller "hverken eller" på Spm. 6.2 om tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor de bor.

Årsager til manglende tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor man bor – opdeling på urbaniseringsgrad

Spørgsmål 6A: Hvad er de vigtigste årsager til, at du ikke er tilfreds med den kollektive transport i det område, hvor du bor? (Vælg mindst 1 og højst 3 årsager)

I de fire største byer er andelen, der peger på pris og dårlig pålidelighed markant højere sammenlignet med især de mindre byer og landdistrikterne. I de mindre byer og landdistrikterne peger markant flere på, at der er "for få afgange", og "afgangstiderne passer ikke til mine behov". I landdistrikterne peger en markant højere andel desuden på, at der er "for langt til station/stoppested fra bopæl".

	Urbanisering				
	Landsgennemsnit	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
For dyrt	53%	64%	55%	49%	38%
For få afgange	42%	32%	36%	50%	58%
Afgangstiderne passer ikke til mine behov	27%	16%	26%	32%	38%
For upålideligt	28%	37%	33%	24%	14%
For langt til stoppested/station fra bopæl	14%	12%	10%	10%	30%
For langt fra stoppested/station til destination	10%	6%	10%	12%	13%
For besværligt at planlægge mine rejser	10%	9%	11%	10%	8%
For besværligt at købe billet	7%	5%	8%	8%	5%
Tilgængeligheden er for dårlig	5%	9%	4%	4%	4%
For lang rejsetid sammenlignet med anden transport	3%	2%	3%	4%	2%
Andre årsager	5%	7%	6%	3%	2%
Besvarelser	1.790	433	437	536	384

Tabel 2.6: Filter: Har svaret "meget utilfreds", "utilfreds" eller "hverken eller" på Spm. 6.2 om tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor de bor.

Årsager til manglende tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor man bor – opdeling på aldersgrupper

Spørgsmål 6A: Hvad er de vigtigste årsager til, at du ikke er tilfreds med den kollektive transport i det område, hvor du bor? (Vælg mindst 1 og højst 3 årsager)

Andelen, der peger på prisen, er højest i aldersgrupperne 30-39 og 40-49 år, mens andelen, der peger på dårlig pålidelighed, er markant højere blandt de unge (18-29 år). Andelen, der peger på "for få afgang", er lidt højere blandt de ældre (65+ år).

	Landsgennemsnit	Alder				
		18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
For dyrt	53%	54%	63%	59%	53%	40%
For få afgang	42%	37%	40%	44%	40%	48%
Afgangstiderne passer ikke til mine behov	27%	22%	33%	27%	32%	21%
For upålideligt	28%	44%	36%	28%	25%	16%
For langt til stoppested/station fra bopæl	14%	13%	14%	12%	13%	17%
For langt fra stoppested/station til destination	10%	10%	9%	16%	11%	6%
For besværligt at planlægge mine rejser	10%	10%	10%	11%	10%	10%
For besværligt at købe billet	7%	3%	5%	6%	7%	10%
Tilgængeligheden er for dårlig	5%	4%	4%	6%	5%	7%
For lang rejsetid sammenlignet med anden transport	3%	1%	5%	4%	4%	2%
Andre årsager	5%	3%	7%	4%	4%	5%
Besvarelser	1.790	286	229	367	492	416

Tabel 2.7: Filter: Har svaret "meget utilfreds", "utilfreds" eller "hverken eller" på Spm. 6.2 om tilfredshed med kollektiv transport i det område, hvor de bor.

Bilag 3:

Danskernes holdninger til forbedringer af kollektiv transport

Danskerne angiver, at "billigere billetter" og "flere afgang" er de primære ændringer, der skal til for at få flere til at bruge kollektiv transport mere. Prisen har særligt betydning for unge. Derudover er det særligt i Hovedstaden, at prisen har betydning, hvor flere afgang har større betydning i de fire øvrige regioner. Flere afgang har også større betydning i landdistrikterne. Hvis de ændringer, danskerne har peget på, gennemføres vil syv ud af ti benytte kollektiv transport oftere end i dag.

Markering med fed i tabellerne angiver, at tallet er signifikant højere end gennemsnittet.

Markering med rød angiver, at tallet er signifikant lavere end gennemsnittet.

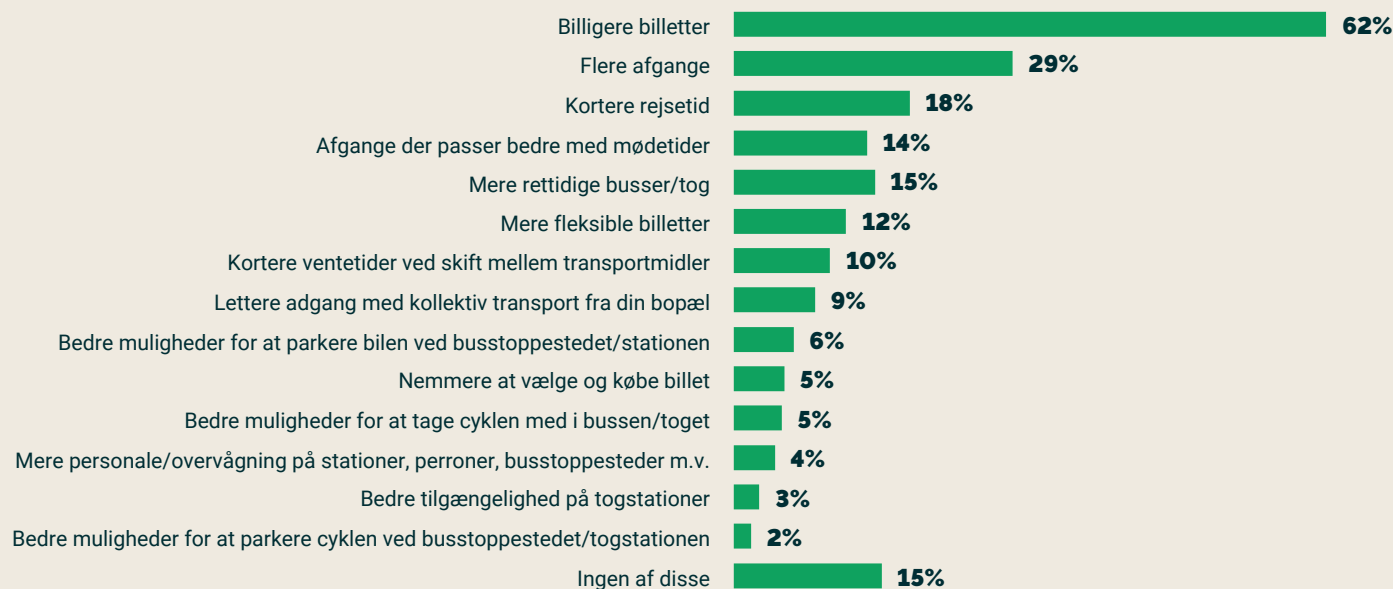
Oversigt over tabeller og figurer i bilaget

Figur 3.1: Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport	57
Tabel 3.1: Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport – regional opdeling	58
Tabel 3.2: Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport – opdeling på urbaniseringsgrad	59
Tabel 3.3: Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport – opdeling på aldersgrupper	60
Figur 3.2: Effekten af forbedringer i kollektiv transport	61
Tabel 3.4: Effekten af forbedringer i kollektiv transport – regional opdeling	62
Tabel 3.5: Effekten af forbedringer i kollektiv transport – opdeling på urbaniseringsgrad	63
Tabel 3.6: Effekten af forbedringer i kollektiv transport – opdeling på aldersgrupper	64

Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport

Spørgsmål 11: Hvilke af følgende ændringer kunne medvirke til, at du vil bruge kollektiv transport mere end du gør i dag?
(Vælg op til 3 ændringer fra listen)

Der er flest, der svarer, at lavere priser vil kunne medvirke til, at de vil bruge kollektiv transport mere, end de gør i dag. Det skal ses på baggrund af de allerede gennemførte - og varslingen af kommende – prisstigninger. En stor gruppe danskere efterspørger også flere afgange, kortere rejsetid, højere pålidelighed og køreplaner, der er bedre tilpasset mødetider på arbejde og uddannelse. Hver syvende svarer, at ingen af de nævnte ændringer vil kunne få dem til at benytte kollektiv transport oftere.



Figur 3.1: N=3.611

Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport – regional opdeling

Spørgsmål 11: Hvilke af følgende ændringer kunne medvirke til, at du vil bruge kollektiv transport mere end du gør i dag? (Vælg op til 3 ændringer fra listen)

Ønsket om billigere billetter kommer fra befolkningen i alle dele af landet, men er særligt markant i Region Hovedstaden. Det har utvivlsomt en sammenhæng med, at mange unge bor og studerer i Hovedstaden. Omvendt er ønsket om flere afgange og afgange, der er bedre tilpasset mødetider, mest fremtrædende vest for Storebælt. Endelig står ønsket om kortere rejsetider, mere pålidelige busser og tog, og kortere ventetider ved skift stærkest på Sjælland og i Hovedstaden.

	Geografisk område						
	Lands gennemsnit	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn og Øerne	Syd- og Sønderjylland	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Billigere billetter	62%	74%	57%	58%	55%	60%	51%
Flere afgange	29%	22%	30%	32%	33%	36%	31%
Kortere rejsetid	18%	19%	21%	15%	18%	18%	16%
Afgange der passer bedre med mødetider	14%	6%	14%	16%	20%	19%	19%
Mere rettidige busser/tog	15%	19%	19%	17%	8%	11%	11%
Mere fleksible billetter	12%	11%	11%	17%	14%	12%	9%
Kortere ventetider ved skift mellem transportmidler	10%	12%	12%	8%	10%	7%	8%
Lettere adgang med kollektiv transport fra din bopæl	9%	5%	10%	13%	9%	9%	12%
Bedre muligheder for at parkere bilen ved busstoppestedet/stationen	6%	8%	6%	7%	6%	5%	5%
Nemmere at vælge og købe billet	5%	3%	6%	6%	10%	4%	8%
Bedre muligheder for at tage cyklen med i bussen/toget	5%	7%	3%	4%	3%	5%	3%
Mere personale/overvågning på stationer, perroner, busstoppesteder m.v.	4%	6%	6%	3%	5%	2%	3%
Bedre tilgængelighed på togstationer	3%	4%	3%	2%	3%	1%	2%
Bedre muligheder for at parkere cyklen ved busstoppestedet/togstationen	2%	2%	1%	2%	1%	3%	1%
Ingen af disse	15%	11%	18%	14%	16%	18%	21%
Besvarelser	3.611	600	600	600	605	600	606

Tabel 3.1

Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport – opdeling på urbaniseringsgrad

Spørgsmål 11: Hvilke af følgende ændringer kunne medvirke til, at du vil bruge kollektiv transport mere end du gør i dag? (Vælg op til 3 ændringer fra listen)

Ønsket om lavere priser er mest fremtrædende i de fire store byer og mindst i landdistrikterne. I landdistrikterne er det i højere grad servicetilbuddet, der ønskes forbedret. Her ønsker de forbedringer i form af flere afgange, afgange, der er bedre tilpasset mødetider og lettere adgang til den kollektive transport fra hjemadressen. End ikke rettidigheden er en særlig efterspurgt forbedring. Det bemærkes i øvrigt, at næsten hver fjerde, der bor i landdistrikterne svarer, at der ikke er nogen af de oplistede ændringer, der vil kunne få dem til at benytte kollektiv transport mere.

	Urbanisering				
	Landsgennemsnit	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Billigere billetter	62%	72%	63%	59%	40%
Flere afgange	29%	26%	26%	35%	36%
Kortere rejsetid	18%	21%	19%	17%	12%
Afgange der passer bedre med mødetider (arbejde, uddannelse m.v.)	14%	9%	14%	18%	19%
Mere rettidige busser/tog	15%	16%	17%	15%	9%
Mere fleksible billetter	12%	14%	11%	11%	8%
Kortere ventetider ved skift mellem transportmidler	10%	10%	11%	10%	8%
Lettere adgang med kollektiv transport fra din bopæl	9%	5%	7%	8%	21%
Bedre muligheder for at parkere bilen ved busstoppestedet/stationen	6%	5%	9%	6%	8%
Nemmere at vælge og købe billet	5%	4%	6%	6%	5%
Bedre muligheder for at tage cyklen med i bussen/toget	5%	8%	4%	3%	2%
Mere personale/overvågning på stationer, perroner, busstoppesteder m.v.	4%	4%	6%	4%	2%
Bedre tilgængelighed på togstationer (ramper, elevatorer, rulletrapper)	3%	3%	3%	2%	2%
Bedre muligheder for at parkere cyklen ved busstoppestedet/togstationen	2%	3%	2%	1%	0%
Ingen af disse	15%	11%	16%	17%	23%
Besvarelser	3.611	1.133	921	975	582

Tabel 3.2

Præferencer vedrørende forbedringer af kollektiv transport – opdeling på aldersgrupper

Spørgsmål 11: Hvilke af følgende ændringer kunne medvirke til, at du vil bruge kollektiv transport mere end du gør i dag? (Vælg op til 3 ændringer fra listen)

De unge og personer i 30'erne og 40'erne nævner særligt billigere billetter som en forbedring, der kan få dem til at bruge kollektiv transport mere. Disse aldersgrupper har også de stærkeste ønsker om kortere rejsetid, afgang, der passer bedre med mødetider og mere fleksible billetter. De ældste svarpersoner i undersøgelsen peger helt generelt på færre forbedrings-/ændringsmuligheder og det er mellem hver fjerde og hver femte, der svarer, at ingen af de nævnte ændringsmuligheder vil kunne få dem til at benytte kollektiv transport oftere.

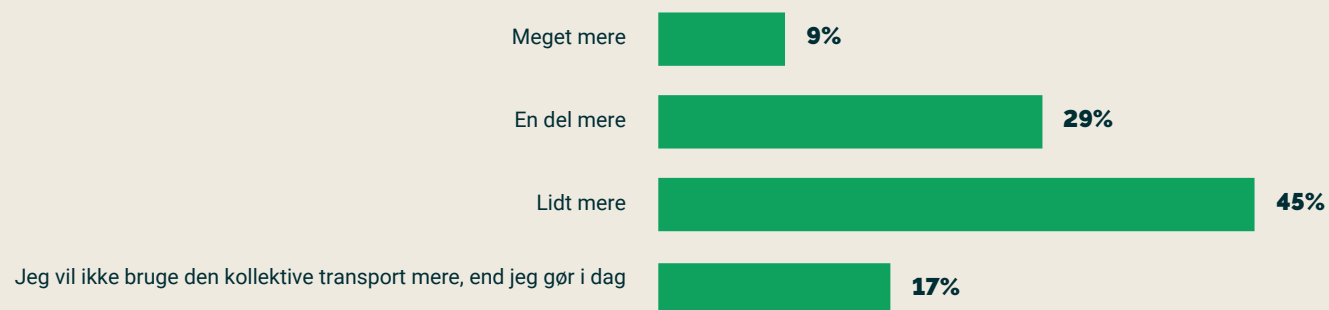
	Alder					
	Landsgennemsnit	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Billigere billetter	62%	74%	70%	67%	59%	49%
Flere afgang	29%	32%	27%	29%	30%	28%
Kortere rejsetid	18%	26%	30%	21%	15%	8%
Afgang der passer bedre med mødetider (arbejde, uddannelse m.v.)	14%	18%	20%	20%	13%	4%
Mere rettidige busser/tog	15%	14%	15%	15%	18%	12%
Mere fleksible billetter	12%	16%	15%	12%	9%	10%
Kortere ventetider ved skift mellem transportmidler	10%	11%	9%	8%	10%	11%
Lettere adgang med kollektiv transport fra din bopæl	9%	5%	6%	9%	9%	11%
Bedre muligheder for at parkere bilen ved busstoppestedet/stationen	6%	1%	5%	6%	6%	10%
Nemmere at vælge og købe billet	5%	3%	3%	4%	6%	9%
Bedre muligheder for at tage cyklen med i bussen/toget	5%	7%	6%	6%	4%	3%
Mere personale/overvågning på stationer, perroner, busstoppesteder m.v.	4%	4%	3%	2%	4%	7%
Bedre tilgængelighed på togstationer (ramper, elevatorer, rulletrapper)	3%	2%	3%	1%	3%	4%
Bedre muligheder for at parkere cyklen ved busstoppestedet/togstationen	2%	4%	1%	1%	1%	1%
Ingen af disse	15%	7%	10%	14%	19%	23%
Besvarelser	3.611	680	425	636	917	953

Tabel 3.3

Effekten af forbedringer i kollektiv transport

Spørgsmål 12: Hvis de ændringer du har valgt blev gennemført, hvor meget mere ville du så gøre brug af kollektiv transport?

Af de, der har kunnet pege på forbedringer af kollektiv transport, ville otte ud af ti rent faktisk benytte kollektiv transport mere, hvis ændringerne blev gennemført. Heraf ville hver tiende benytte kollektiv transport "meget mere". Det skal dog påpeges, at der var cirka 15 procent, der ikke kunne pege på ændringer ved kollektiv transport, der ville kunne få dem til at benytte det mere (se figur 3.1). Hvis man medregner denne gruppe svarer det til, at syv ud af ti danskere vil benytte kollektiv transport mere, hvis de konkrete ændringer, de har peget på, bliver gennemført.



Figur 3.2: N=3.015. Filter: Spørgsmålet er kun stillet til de svarpersoner, der i spørgsmål 11 har peget på én eller flere ændringer, der ville kunne få dem til at bruge kollektiv transport mere end i dag.

Effekten af forbedringer i kollektiv transport – regional opdeling

? **Spørgsmål 12:** Hvis de ændringer du har valgt blev gennemført, hvor meget mere ville du så gøre brug af kollektiv transport?

Særligt i Region Hovedstaden er der mange, der vil bruge kollektiv transport mere, hvis de ændringer, de har peget på, bliver gennemført. Men i alle regioner svarer undersøgelsens deltagere, at forbedringerne vil føre til mere brug.

	Geografisk område						
	Landsgennemsnit	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn og Øerne	Syd- og Sønderjylland	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Meget mere	9%	12%	9%	8%	5%	9%	9%
En del mere	29%	30%	30%	30%	22%	29%	28%
Lidt mere	45%	44%	41%	46%	52%	43%	45%
Jeg vil ikke bruge den kollektive transport mere, end jeg gør i dag	17%	14%	20%	16%	21%	19%	18%
Besvarelser	3.015	533	494	515	506	490	477

Tabel 3.4: Filter: Spørgsmålet er kun stillet til de svarpersoner, der i spørgsmål 11 har peget på én eller flere ændringer, der ville kunne få dem til at bruge kollektiv transport mere end i dag.

Effekten af forbedringer i kollektiv transport – opdeling på urbaniseringsgrad

Spørgsmål 12: Hvis de ændringer du har valgt blev gennemført, hvor meget mere ville du så gøre brug af kollektiv transport?

Der er stor forskel på by og land, i forhold til hvor meget forbedringer vil resultere i flere rejser med kollektiv transport. I de fire største byer vil hver ottende benytte kollektiv transport "meget mere", hvis de ændringer, de har peget på, bliver gennemført. I landdistrikterne er det kun hver femtende, der har svaret det samme. I landdistrikterne svarer hver fjerde, at de ikke vil bruge kollektiv transport hyppigere, selv hvis de forbedringer, de har peget på, gennemføres.

	Urbanisering				
	Landsgennemsnit	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Meget mere	9%	13%	8%	7%	7%
En del mere	29%	30%	30%	27%	24%
Lidt mere	45%	44%	45%	45%	44%
Jeg vil ikke bruge den kollektive transport mere, end jeg gør i dag	17%	14%	17%	21%	24%
Besvarelser	3.015	992	770	802	451

Tabel 3.5: Filter: Spørgsmålet er kun stillet til de svarpersoner, der i spørgsmål 11 har peget på én eller flere ændringer, der ville kunne få dem til at bruge kollektiv transport mere end i dag.

Effekten af forbedringer i kollektiv transport – opdeling på aldersgrupper

Spørgsmål 12: Hvis de ændringer du har valgt blev gennemført, hvor meget mere ville du så gøre brug af kollektiv transport?

Det er meget markant, at det er de unge, der vil benytte kollektiv transport "meget mere", hvis de forandringer, de har peget på (ofte "billigere billetter"), gennemføres. Næsten hver femte af de unge svarer dette. Blandt de ældste svarpersoner er det kun 1 ud af 25, der vil bruge kollektiv transport "meget mere". Billedet er i øvrigt tydeligt: jo ældre svarpersonen er, jo mindre er forøgelsen i brug af kollektiv transport. Det gælder dog ikke for dem, der siger, at de ikke vil bruge kollektiv transport mere end i dag. Der er stort set lige mange i hver aldersgruppe, der svarer, at de ikke vil bruge kollektiv transport mere, uanset om de ændringer, de selv har peget på, gennemføres.

	Lands gennemsnit	Alder				
		18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Meget mere	9%	19%	11%	10%	6%	4%
En del mere	29%	33%	31%	29%	26%	25%
Lidt mere	45%	37%	38%	43%	50%	51%
Jeg vil ikke bruge den kollektive transport mere, end jeg gør i dag	17%	11%	20%	18%	18%	20%
Besvarelser	3.015	634	376	539	738	728

Tabel 3.6: Filter: Spørgsmålet er kun stillet til de svarpersoner, der i spørgsmål 11 har peget på 1 eller flere ændringer, der ville kunne få dem til at bruge kollektiv transport mere end i dag.

Bilag 4:

Alternative transportformer og konsekvenser af ikke at have bil til rådighed

I landdistrikterne er der langt flere end i de større byer, der oplever, at de må fravælge aktiviteter, hvis de ikke har adgang til bil. Over halvdelen angiver, at de har vanskeligt ved at nå eller helt må fravælge byture som biograf- og restaurantbesøg samt besøg hos venner og familie på grund af manglende transportmuligheder. Og hvis de slet ikke havde adgang til bil ville ni ud af ti have aktiviteter, som de ville have vanskeligt ved at nå. Selvom løsninger som Flextur og Plustur er indført for at supplere den kollektive transport i tyndt-befolkede områder, er der få, der kender og bruger det.

Markering med fed i tabellerne angiver, at tallet er signifikant højere end gennemsnittet.

Markering med rød angiver, at tallet er signifikant lavere end gennemsnittet.

Oversigt over tabeller og figurer i bilaget

Figur 4.1: Fravalg af aktiviteter, hvis man ikke har bil til rådighed	67
Tabel 4.1: Fravalg af aktiviteter, hvis man ikke har bil til rådighed – regional opdeling	68
Tabel 4.2: Fravalg af aktiviteter, hvis man ikke har bil til rådighed – opdeling på urbaniseringsgrad	69
Tabel 4.3: Fravalg af aktiviteter, hvis man ikke har bil til rådighed – opdeling på aldersgrupper	70
Figur 4.2: Overvejelser om anskaffelse af ekstra bil	71
Tabel 4.4: Overvejelser om anskaffelse af ekstra bil – regional opdeling	72
Tabel 4.5: Overvejelser om anskaffelse af ekstra bil – opdeling på urbaniseringsgrad	73
Tabel 4.6: Overvejelser om anskaffelse af ekstra bil – opdeling på aldersgrupper	74
Figur 4.3: Aktiviteter det er vanskeligere at nå, hvis man slet ikke har adgang til at køre bil	75
Tabel 4.7: Aktiviteter det er vanskeligere at nå, hvis man slet ikke har adgang til at køre bil – regional opdeling	76
Tabel 4.8: Aktiviteter, det er vanskeligere at nå, hvis man slet ikke har adgang til at køre bil – opdeling på urbaniseringsgrad	77
Tabel 4.9: Aktiviteter, det er vanskeligere at nå, hvis man slet ikke har adgang til at køre bil – opdeling på aldersgrupper	78

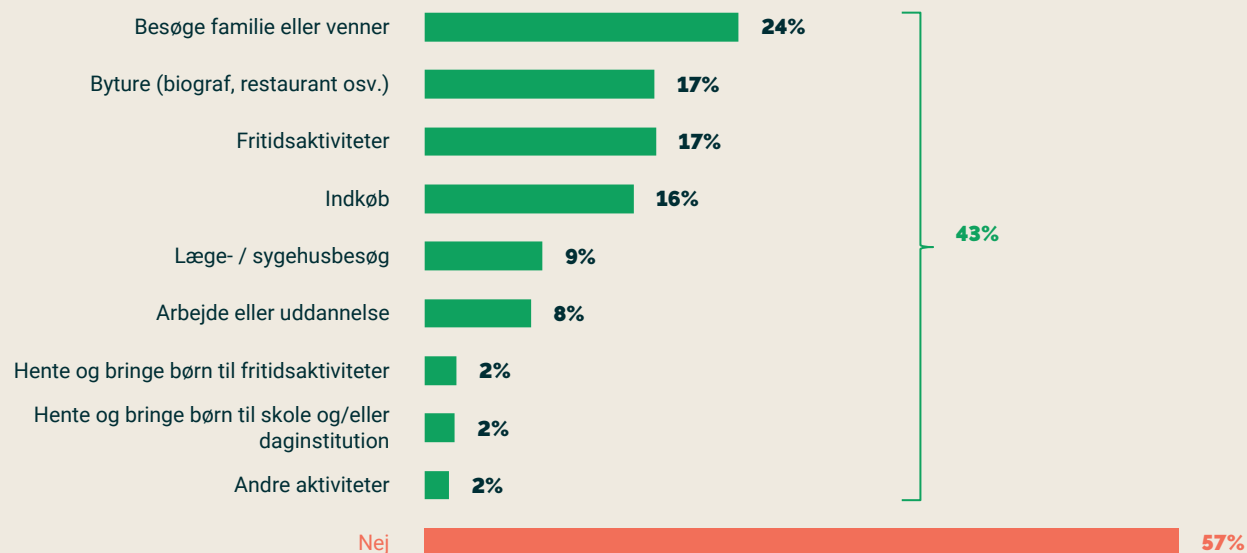
Figur 4.4: Aktiviteter der fravælges på grund af manglende transportmuligheder fordi man ikke har kørekort	79
Tabel 4.10: Aktiviteter der fravælges på grund af manglende transportmuligheder fordi man ikke har kørekort – opdeling på urbaniseringsgrad	80
Figur 4.5 Kendskab til Flextur	81
Tabel 4.11: Kendskab til Flextur – regional opdeling	82
Tabel 4.12: Kendskab til Flextur – opdeling på urbaniseringsgrad	83
Figur 4.6: Kendskab til Plustur	84
Tabel 4.13: Kendskab til Plustur – regional opdeling	85
Tabel 4.14: Kendskab til Plustur – opdeling på urbaniseringsgrad	86
Figur 4.7: Kendskab til samkørsel (organiseret), som passager	87
Tabel 4.15: Kendskab til samkørsel (organiseret), som passager – regional opdeling	88
Tabel 4.16: Kendskab til samkørsel (organiseret), som passager – opdeling på urbaniseringsgrad	89
Tabel 4.17: Kendskab til samkørsel (organiseret), som passager – opdeling på aldersgrupper	90
Figur 4.8: Kendskab til samkørsel (organiseret), som fører	91
Tabel 4.18: Kendskab til samkørsel (organiseret), som fører – regional opdeling	92
Tabel 4.19: Kendskab til samkørsel (organiseret), som fører – opdeling på urbaniseringsgrad	93

Figur 4.9: Årsager til, at Flextur ikke benyttes	94
Tabel 4.20: Årsager til, at Flextur ikke benyttes – opdeling på urbaniseringsgrad	95
Figur 4.10: Årsager til, at Plustur ikke benyttes	96
Tabel 4.21: Årsager til, at Plustur ikke benyttes – opdeling på urbaniseringsgrad	97
Figur 4.11: Årsager til, at organiseret samkørsel ikke benyttes (som passager)	98
Tabel 4.22: Årsager til, at organiseret samkørsel ikke benyttes (som passager) – opdeling på urbaniseringsgrad	99
Figur 4.12: Årsager til, at organiseret samkørsel ikke benyttes (som fører)	100
Tabel 4.23: Årsager til, at organiseret samkørsel ikke benyttes (som fører) – opdeling på urbaniseringsgrad	101
Figur 4.13: Interesse for at lægge bil til en samkørselsordning	102
Tabel 4.24: Interesse for at lægge bil til en samkørselsordning – regional opdeling	103
Tabel 4.25: Interesse for at lægge bil til en samkørselsordning – opdeling på urbaniseringsgrad	104
Tabel 4.26: Interesse for at lægge bil til en samkørselsordning – opdeling på aldersgrupper	105

Fravalg af aktiviteter, hvis man ikke har bil til rådighed

? Spørgsmål 17: Selvom du har adgang til at køre bil, er der så aktiviteter, du fravælger i tilfælde af, at du ikke har bilen til rådighed?

Godt fire ud af ti danskere vil fravælge aktiviteter, hvis/når de ikke har bil til rådighed. Det gælder især aktiviteter med et ikke-arbejdsrelateret formål, såsom familiebesøg, byture, fritidsaktiviteter og indkøb.



Figur 4.1: N=2.801. Filter: Personer med kørekort og med bil i husstanden

Fravalg af aktiviteter, hvis man ikke har bil til rådighed – regional opdeling

Spørgsmål 17: Selvom du har adgang til at køre bil, er der så aktiviteter, du fravælger i tilfælde af, at du ikke har bilen til rådighed?

Der er ikke signifikante forskelle mellem regionerne i forhold til, hvilke aktiviteter der fravælges og i hvilket omfang. Udfordringen er dermed lige aktuel i alle landsdele.

	Lands gennemsnit	Geografisk område					
		Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn og Øerne	Syd- og Sønderjylland	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Besøge familie eller venner	24%	24%	22%	22%	24%	24%	26%
Byture (biograf, restaurant osv.)	17%	14%	18%	17%	19%	18%	21%
Fritidsaktiviteter	17%	19%	17%	15%	17%	16%	21%
Indkøb	16%	14%	19%	14%	15%	16%	17%
Læge- / sygehusbesøg	9%	8%	10%	8%	8%	9%	10%
Arbejde eller uddannelse	8%	6%	8%	7%	9%	9%	9%
Hente og bringe børn til fritidsaktiviteter	2%	2%	2%	3%	3%	2%	4%
Hente og bringe børn til skole og/eller daginstitution	2%	2%	2%	2%	3%	2%	4%
Andre aktiviteter	2%	3%	2%	2%	1%	2%	2%
Nej	57%	56%	59%	59%	60%	56%	56%
Besvarelser	2.801	330	500	468	522	489	492

Tabel 4.1: Filter: Personer med kørekort og med bil i husstanden

Fravalg af aktiviteter, hvis man ikke har bil til rådighed – opdeling på urbaniseringsgrad

Spørgsmål 17: Selvom du har adgang til at køre bil, er der så aktiviteter, du fravælger i tilfælde af, at du ikke har bilen til rådighed?

I landdistrikterne vil manglende adgang til bil i højere grad føre til at byture og andre fritidsaktiviteter fravælges. Som helhed er der dog i landdistrikterne kun en lidt, ikke signifikant, højere andel, der vil fravælge ture i tilfældet af, at bilen ikke er til rådighed.

	Urbanisering				
	Landsgennemsnit	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Besøge familie eller venner	24%	22%	23%	24%	28%
Byture (biograf, restaurant osv.)	17%	13%	16%	18%	27%
Fritidsaktiviteter	17%	15%	16%	17%	25%
Indkøb	16%	13%	16%	15%	22%
Læge- / sygehusbesøg	9%	8%	8%	8%	13%
Arbejde eller uddannelse	8%	7%	8%	7%	11%
Hente og bringe børn til fritidsaktiviteter	2%	2%	2%	3%	3%
Hente og bringe børn til skole og/eller daginstitution	2%	2%	2%	3%	2%
Andre aktiviteter	2%	2%	1%	2%	2%
Nej	57%	57%	57%	59%	54%
Besvarelser	2.801	657	727	873	544

Tabel 4.2: Filter: Personer med kørekort og med bil i husstanden

Fravalg af aktiviteter, hvis man ikke har bil til rådighed – opdeling på aldersgrupper

Spørgsmål 17: Selvom du har adgang til at køre bil, er der så aktiviteter, du fravælger i tilfælde af, at du ikke har bilen til rådighed?

Andelen, der fravælger aktiviteter, hvis ikke bilen er til rådighed, er højest blandt de 18-29 årige. Der er især en markant forskel, når det gælder ture til fra arbejde/uddannelse. Tilsvarende er der en lidt højere andel, der vil fravælge at hente og bringe børn i aldersgrupperne 30-39 år og 40-49 år, hvilket kan forklares med, at det er i de aldersgrupper, at man typisk har børn.

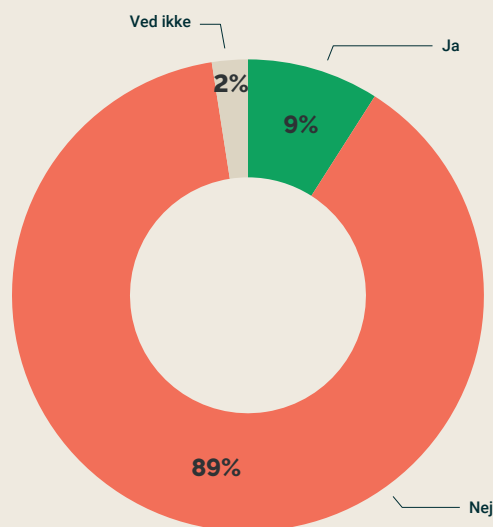
	Landsgennemsnit	Alder				
		18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Besøge familie eller venner	24%	24%	24%	25%	27%	20%
Byture (biograf, restaurant osv.)	17%	13%	14%	17%	19%	19%
Fritidsaktiviteter	17%	17%	15%	20%	18%	17%
Indkøb	16%	18%	13%	18%	15%	15%
Læge- / sygehusbesøg	9%	10%	8%	10%	9%	8%
Arbejde eller uddannelse	8%	13%	9%	9%	9%	4%
Hente og bringe børn til fritidsaktiviteter	2%	1%	5%	7%	1%	0%
Hente og bringe børn til skole og/eller daginstitution	2%	2%	5%	6%	1%	0%
Andre aktiviteter	2%	1%	1%	1%	2%	2%
Nej	57%	46%	56%	56%	59%	60%
Besvarelser	2.801	343	307	544	781	826

Tabel 4.3: Filter: Personer med kørekort og med bil i husstanden

Overvejelser om anskaffelse af ekstra bil

Spørgsmål 17A: Overvejer I at anskaffe en ekstra bil, fordi der er aktiviteter du/I i dag må fravælge pga. manglende transportmuligheder?

Knap hver tiende, der oplever at måtte fravælge aktiviteter på grund af manglende transportmuligheder, overvejer at anskaffe en ekstra bil, fordi der er aktiviteter, de i dag er nødt til at fravælge.



Figur 4.2: N=1.191. Filter: Personer med kørekort og med bil i husstanden, der i spørgsmål 17 har svaret, at der er aktiviteter, de fravælger.

Overvejelser om anskaffelse af ekstra bil – regional opdeling

? **Spørgsmål 17A:** Overvejer I at anskaffe en ekstra bil, fordi der er aktiviteter du/I i dag må fravælge pga. manglende transportmuligheder?

I Region Nordjylland har kun 1 ud 20 overvejelser om at anskaffe en ekstra bil pga. manglende transportmuligheder, hvilket er markant lavere end for befolkningen som helhed.

	Geografisk område						
	Landsgennemsnit	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn og Øerne	Syd- og Sønderjylland	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Ja	9%	9%	10%	7%	8%	12%	5%
Nej	89%	88%	87%	90%	90%	87%	94%
Ved ikke	2%	3%	3%	3%	2%	2%	1%
Besvarelser	1.191	147	208	190	209	218	219

Tabel 4.4: Filter: Personer med kørekort og med bil i husstanden, der i spørgsmål 17 har svaret, at der er aktiviteter, de fravælger.

Overvejelser om anskaffelse af ekstra bil – opdeling på urbaniseringsgrad

Spørgsmål 17A: Overvejer I at anskaffe en ekstra bil, fordi der er aktiviteter du/I i dag må fravælge pga. manglende transportmuligheder?

Overvejelserne om eventuel anskaffelse af en ekstra bil er stort set lige stor, uanset om man bor i byen eller på landet. Det kan måske overraske, at der også i de store byer er den overvejelse, men svarpersonerne har i forvejen mindst én bil i husstanden, så det er nok derfor, de orienterer sig mod denne løsning.

	Urbanisering				
	Landsgennemsnit	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Ja	9%	10%	7%	9%	9%
Nej	89%	87%	90%	88%	90%
Ved ikke	2%	3%	3%	3%	1%
Besvarelser	1.191	289	298	349	255

Tabel 4.5: Filter: Personer med kørekort og med bil i husstanden, der i spørgsmål 17 har svaret, at der er aktiviteter, de fravælger.

Overvejelser om anskaffelse af ekstra bil – opdeling på aldersgrupper

? Spørgsmål 17A: Overvejer I at anskaffe en ekstra bil, fordi der er aktiviteter du/I i dag må fravælge pga. manglende transportmuligheder?

Der er en klar sammenhæng mellem alder og overvejelser om anskaffelse af en ekstra bil pga. manglende transportmuligheder, idet andelen er markant højere blandt svarpersoner under 40 år. Omvendt er andelen blandt de 50+ årige ret lille, sikkert fordi der ikke længere er hjemmeboende børn og derfor heller ikke noget stort behov.

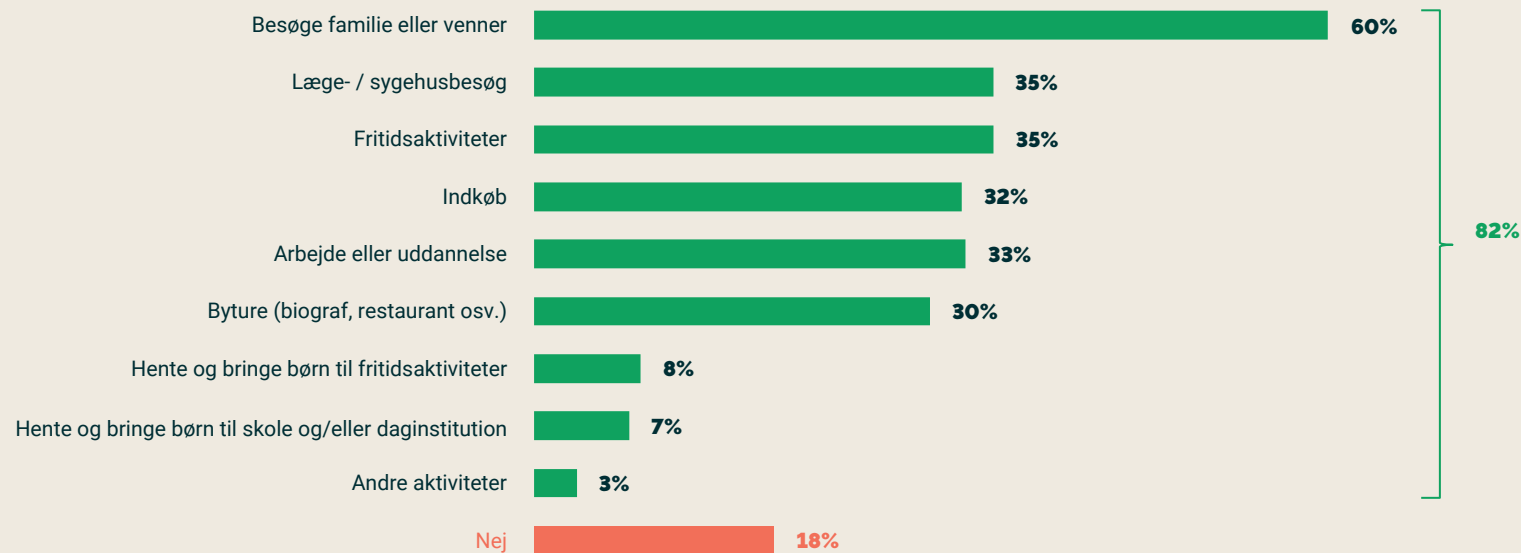
	Landsgennemsnit	Alder				
		18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Ja	9%	15%	22%	12%	3%	2%
Nej	89%	80%	76%	86%	94%	97%
Ved ikke	2%	5%	2%	2%	2%	1%
Besvarelser	1.191	177	135	235	318	326

Tabel 4.6: Filter: Personer med kørekort og med bil i husstanden, der i spørgsmål 17 har svaret, at der er aktiviteter, de fravælger.

Aktiviteter det er vanskeligere at nå, hvis man slet ikke har adgang til at køre bil

Spørgsmål 17B: Hvis du slet ikke havde adgang til at køre bil, er der så aktiviteter, du vil få vanskeligere ved at nå?

Godt otte ud af ti ville have vanskeligere ved at nå aktiviteter, hvis de slet ikke havde adgang til bil. Det er især fritidsture, der ikke kan nås, men hver tredje ville også have vanskeligt ved at komme på arbejde eller til uddannelse uden en bil.



Figur 4.3: N=2.801. Filter: Personer med kørekort og med bil i husstanden

Aktiviteter det er vanskeligere at nå, hvis man slet ikke har adgang til at køre bil – regional opdeling

Spørgsmål 17B: Hvis du slet ikke havde adgang til at køre bil, er der så aktiviteter, du vil få vanskeligere ved at nå?

Vanskelighederne med at nå aktiviteter er klart størst vest for Storebælt og især i Jylland. Omvendt er problemerne mindst i Hovedstaden, hvilket givet hænger sammen med, at der her er bedre muligheder for at erstatte bilture med kollektiv transport.

	Landsgennemsnit	Geografisk område					
		Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn og Øerne	Syd- og Sønderjylland	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Besøge familie eller venner	60%	54%	57%	60%	62%	66%	62%
Læge- / sygehusbesøg	35%	20%	35%	38%	42%	38%	46%
Fritidsaktiviteter	35%	32%	34%	33%	38%	35%	38%
Indkøb	32%	26%	35%	30%	34%	35%	34%
Arbejde eller uddannelse	33%	23%	33%	32%	38%	38%	36%
Byture (biograf, restaurant osv.)	30%	16%	30%	32%	37%	35%	36%
Hente og bringe børn til fritidsaktiviteter	8%	5%	10%	10%	10%	8%	10%
Hente og bringe børn til skole og/eller daginstitution	7%	4%	9%	9%	9%	6%	9%
Andre aktiviteter	3%	5%	3%	2%	1%	2%	4%
Nej	18%	23%	19%	19%	16%	15%	16%
Besvarelser	2.801	330	500	468	522	489	492

Tabel 4.7: Filter: Personer med kørekort og bil i husstanden

Aktiviteter, det er vanskeligere at nå, hvis man slet ikke har adgang til at køre bil – opdeling på urbaniseringsgrad

Spørgsmål 17B: Hvis du slet ikke havde adgang til at køre bil, er der så aktiviteter, du vil få vanskeligere ved at nå?

Især i landdistrikterne, men også i nogen grad i de mindre byer, opleves det vanskeligere at nå mange aktiviteter uden bil. Det gælder både fritids- og pendlerture. I landdistrikterne er det således ni ud af ti, der vil have problemer med at nå aktiviteter, hvis bilen ikke er til rådighed.

	Urbanisering				
	Landsgennemsnit	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Besøge familie eller venner	60%	53%	55%	63%	74%
Læge- / sygehusbesøg	35%	21%	25%	40%	65%
Fritidsaktiviteter	35%	27%	31%	32%	59%
Indkøb	32%	23%	27%	30%	60%
Arbejde eller uddannelse	33%	21%	30%	38%	46%
Byture (biograf, restaurant osv.)	30%	13%	22%	37%	60%
Hente og bringe børn til fritidsaktiviteter	8%	5%	8%	9%	12%
Hente og bringe børn til skole og/eller daginstitution	7%	4%	8%	7%	12%
Andre aktiviteter	3%	4%	2%	2%	4%
Nej	18%	25%	21%	13%	10%
Besvarelser	2.801	657	727	873	544

Tabel 4.8: Filter: Personer med kørekort og bil i husstanden

Aktiviteter, det er vanskeligere at nå, hvis man slet ikke har adgang til at køre bil – opdeling på aldersgrupper

Spørgsmål 17B: Hvis du slet ikke havde adgang til at køre bil, er der så aktiviteter, du vil få vanskeligere ved at nå?

Især de ældre (65+ år) vil få vanskeligt ved at nå aktiviteter uden bil, hvilket bl.a. kan hænge sammen med, at der generelt er en højere andel af ældre uden for de større byer, hvor der ikke altid er et godt alternativ i form af kollektiv transport.

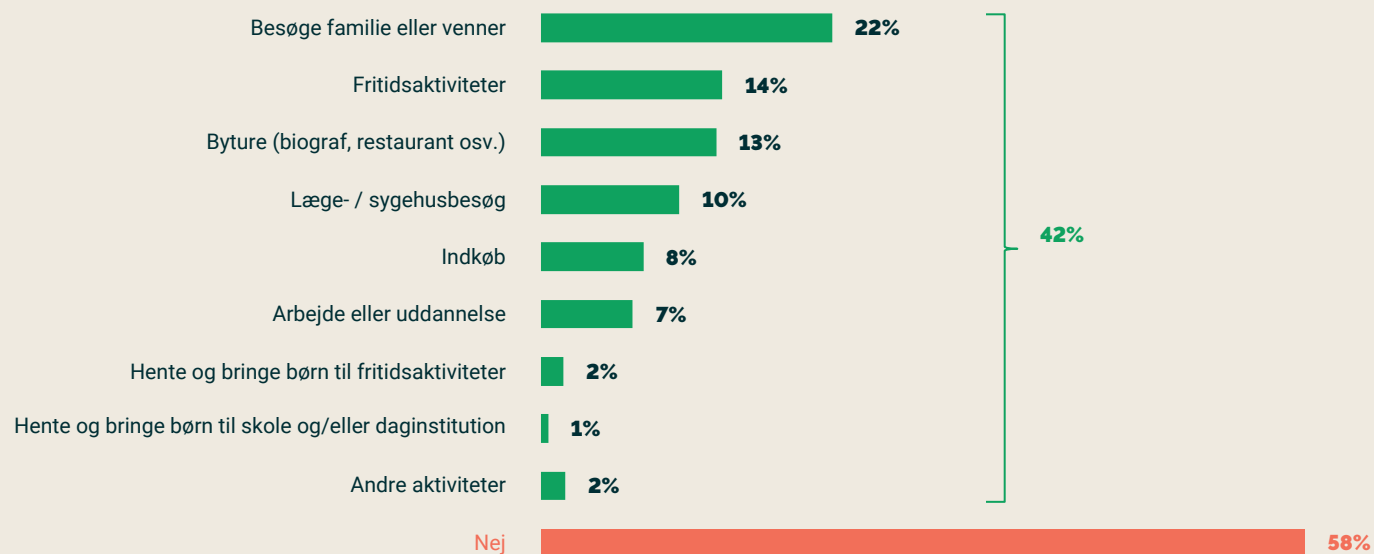
	Landsgennemsnit	Alder				
		18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Besøge familie eller venner	60%	49%	54%	61%	63%	65%
Læge- / sygehusbesøg	35%	24%	29%	33%	34%	43%
Fritidsaktiviteter	35%	26%	30%	36%	35%	40%
Indkøb	32%	21%	28%	35%	31%	39%
Arbejde eller uddannelse	33%	32%	42%	49%	41%	10%
Byture (biograf, restaurant osv.)	30%	20%	22%	30%	32%	35%
Hente og bringe børn til fritidsaktiviteter	8%	3%	16%	26%	4%	0%
Hente og bringe børn til skole og/eller daginstitution	7%	5%	17%	19%	3%	0%
Andre aktiviteter	3%	1%	2%	2%	4%	4%
Nej	18%	24%	18%	14%	17%	18%
Besvarelser	2.801	343	307	544	781	826

Tabel 4.9: Filter: Personer med kørekort og bil i husstanden

Aktiviteter der fravælges på grund af manglende transportmuligheder fordi man ikke har kørekort

Spørgsmål 18: Er der nogle af følgende aktiviteter, du har vanskeligt ved at nå eller helt fravælger på grund af manglende transportmuligheder?

Blandt svarpersoner uden kørekort svarer godt fire ud af ti, at der er aktiviteter, der er vanskelige at nå eller helt må fravælges pga. manglende transportmuligheder. Det gælder især fritidsture, og kun i mindre grad pendlerture.



Figur 4.4: N=354. Filter: Personer, der ikke har kørekort

Aktiviteter der fravælges på grund af manglende transportmuligheder fordi man ikke har kørekort – opdeling på urbaniseringsgrad

Spørgsmål 18: Er der nogle af følgende aktiviteter, du har vanskeligt ved at nå eller helt fravælger på grund af manglende transportmuligheder?

I landdistrikterne og de mindre provinsbyer er andelen, der har svært ved at nå eller helt må fravælge aktiviteter pga. manglende transportmuligheder, markant højere end i de større byer. Det kan i en vis udstrækning hænge sammen med, at udbuddet af fritidsaktiviteter, indkøbsmuligheder mv. er mindre i de tyndtbefolkede områder, og at man derfor i højere grad er nødt til at køre for at komme til dem.

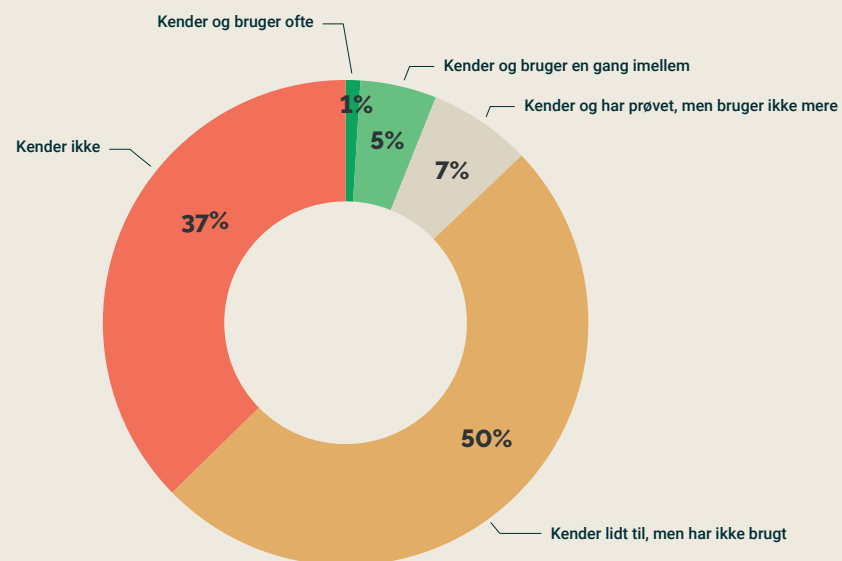
	Urbanisering				
	Landsgennemsnit	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Besøge familie eller venner	22%	23%	18%	23%	33%
Fritidsaktiviteter	14%	12%	14%	18%	20%
Byture (biograf, restaurant osv.)	13%	6%	15%	27%	39%
Læge- / sygehusbesøg	10%	7%	12%	18%	14%
Indkøb	8%	7%	8%	4%	23%
Arbejde eller uddannelse	7%	9%	0%	16%	2%
Hente og bringe børn til fritidsaktiviteter	2%	2%	0%	1%	9%
Hente og bringe børn til skole og/eller daginstitution	1%	0%	0%	0%	5%
Andre aktiviteter	2%	1%	5%	0%	0%
Nej	58%	63%	59%	38%	45%
Besvarelser	354	173	98	58	25

Tabel 4.10: Filter: Personer, der ikke har kørekort

Kendskab til Flextur

Spørgsmål 13: Hvilke af følgende transportformer kender du? (Flextur)

Godt seks ud af ti har et vist kendskab til Flextur, men ordningen bruges kun af cirka seks procent.



Figur 4.5: N=3.611

Kendskab til Flextur – regional opdeling

? **Spørgsmål 13:** Hvilke af følgende transportformer kender du? (Flextur)

Andelen, der ofte bruger Flextur, er stort set identisk på tværs af regioner, men kendskabet er klart størst uden for Region Hovedstaden.

	Geografisk område						
	Lands gennemsnit	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn og Øerne	Syd- og Sønderjylland	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Kender og bruger ofte	1%	1%	2%	1%	1%	1%	1%
Kender og bruger en gang imellem	5%	3%	5%	5%	7%	7%	5%
Kender og har prøvet, men bruger ikke mere	7%	6%	9%	6%	8%	6%	8%
Kender lidt til, men har ikke brugt	50%	43%	53%	50%	49%	55%	55%
Kender ikke	37%	47%	30%	38%	35%	32%	30%
Besvarelser	3.611	600	600	600	605	600	606

Tabel 4.11

Kendskab til Flextur – opdeling på urbaniseringsgrad

Spørgsmål 13: Hvilke af følgende transportformer kender du? (Flextur)

Kendskab til og brug af Flextur er størst uden for de største byer, især i landdistrikterne. Men selv i landdistrikterne er det mindre end hver tiende, der bruger Flextur.

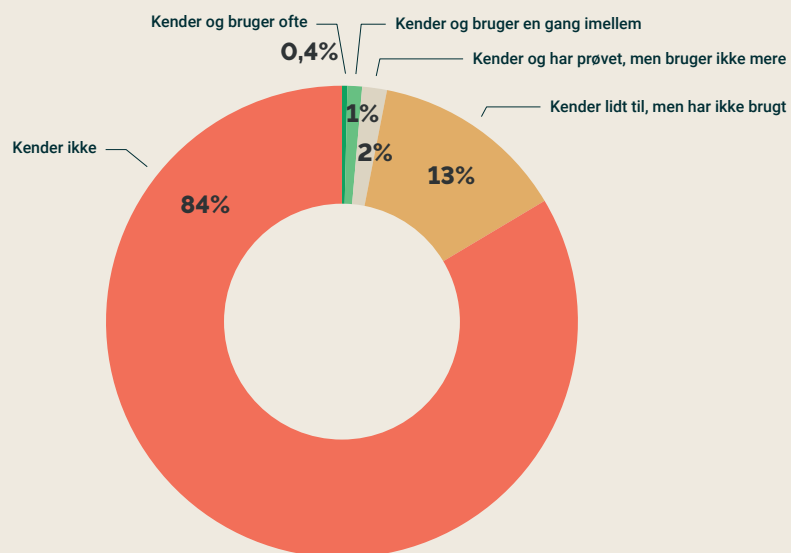
	Urbanisering				
	Landsgennemsnit	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Kender og bruger ofte	1%	1%	1%	1%	3%
Kender og bruger en gang imellem	5%	4%	5%	6%	5%
Kender og har prøvet, men bruger ikke mere	7%	6%	7%	7%	9%
Kender lidt til, men har ikke brugt	50%	46%	49%	54%	54%
Kender ikke	37%	43%	37%	32%	29%
Besvarelser	3.611	1.133	921	975	582

Tabel 4.12

Kendskab til Plustur

Spørgsmål 13: Hvilke af følgende transportformer kender du? (Plustur)

Både kendskab til og brug af Plustur er lavt. Mindre end hver femte kender Plustur og mindre end 1 ud af 20 har prøvet ordningen.



Figur 4.6: N=3.611

Kendskab til Plustur – regional opdeling

? **Spørgsmål 13:** Hvilke af følgende transportformer kender du? (Plustur)

Kendskabet til og brug af Plustur er signifikant højere i Region Nordjylland end i resten af landet. Det hænger sandsynligvis sammen med, at Plustur først blev lanceret i Nordjylland, som en del af Nordjyllands Trafikselskabs samlede mobilitetsløsning, ligesom Plustur var gratis at bruge i en periode.

	Geografisk område						
	Lands gennemsnit	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn og Øerne	Syd- og Sønderjylland	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Kender og bruger ofte	0,4%	0,1%	1%	0,3%	0,3%	0,3%	1%
Kender og bruger en gang imellem	1%	0,4%	1%	1%	1%	1%	3%
Kender og har prøvet, men bruger ikke mere	2%	1%	1%	2%	3%	1%	3%
Kender lidt til, men har ikke brugt	13%	11%	14%	14%	11%	12%	26%
Kender ikke	84%	87%	83%	82%	85%	86%	68%
Besvarelser	3.611	600	600	600	605	600	606

Tabel 4.13

Kendskab til Plustur – opdeling på urbaniseringsgrad

Spørgsmål 13: Hvilke af følgende transportformer kender du? (Plustur)

Brug af Plustur er størst i landdistrikterne, men også her er det kun ca. 1 ud 20, der har prøvet at bruge Plustur.

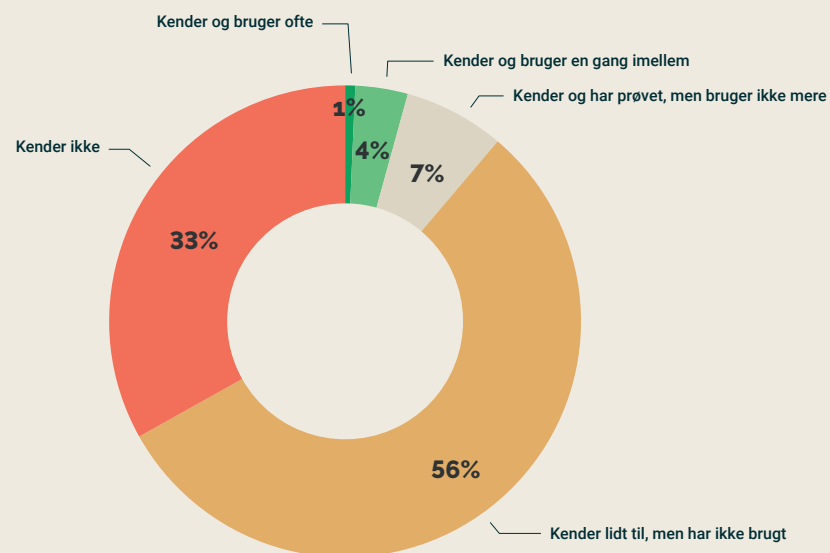
	Urbanisering				
	Landsgennemsnit	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Kender og bruger ofte	0,4%	0,2%	0,2%	0,4%	1%
Kender og bruger en gang imellem	1%	1%	1%	1%	2%
Kender og har prøvet, men bruger ikke mere	2%	2%	2%	1%	2%
Kender lidt til, men har ikke brugt	13%	14%	12%	13%	14%
Kender ikke	84%	83%	85%	84%	82%
Besvarelser	3.611	1.133	921	975	582

Tabel 4.14

Kendskab til samkørsel (organiseret), som passager

Spørgsmål 13: Hvilke af følgende transportformer kender du? (Samkørsel (organiseret), som passager)

Knap syv ud af ti har et vist kendskab til organiseret samkørsel som passager, men kun godt hver tiende har prøvet muligheden.



Figur 4.7: N=3.611

Kendskab til samkørsel (organiseret), som passager – regional opdeling

Spørgsmål 13: Hvilke af følgende transportformer kender du? (Samkørsel (organiseret), som passager)

Kendskabet til organiseret samkørsel som passager er signifikant lavere i Region Sjælland end i resten af landet, og højest i Region Midtjylland. Det er svært at sige noget om årsagen, andet end at det må skyldes de forskellige samkørselsordningers geografiske udrulning.

	Landsgennemsnit	Geografisk område					
		Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn og øerne	Syd- og Sønderjylland	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Kender og bruger ofte	0,7%	0,8%	0,9%	0,0%	1,1%	0,5%	0,8%
Kender og bruger en gang imellem	4%	4%	1%	3%	3%	6%	3%
Kender og har prøvet, men bruger ikke mere	7%	7%	4%	8%	6%	9%	6%
Kender lidt til, men har ikke brugt	56%	55%	49%	58%	58%	58%	58%
Kender ikke	33%	33%	45%	31%	32%	27%	32%
Besvarelser	3.611	600	600	600	605	600	606

Tabel 4.15

Kendskab til samkørsel (organiseret), som passager – opdeling på urbaniseringsgrad

Spørgsmål 13: Hvilke af følgende transportformer kender du? (Samkørsel (organiseret), som passager)

Kendskabet til og brugen af samkørsel som passager er højest i de fire største byer, og lavest i de mindre byer og i landdistrikterne, hvilket kan hænge sammen med, at bilejerskabet er lavere i de store byer og behovet for samkørsel derfor er højere.

	Urbanisering				
	Lands gennemsnit	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Kender og bruger ofte	0,7%	0,8%	0,5%	0,5%	1,2%
Kender og bruger en gang imellem	4%	6%	3%	3%	1%
Kender og har prøvet, men bruger ikke mere	7%	10%	5%	5%	4%
Kender lidt til, men har ikke brugt	56%	56%	57%	54%	55%
Kender ikke	33%	27%	35%	38%	38%
Besvarelser	3.611	1.133	921	975	582

Tabel 4.16

Kendskab til samkørsel (organiseret), som passager – opdeling på aldersgrupper

? **Spørgsmål 13:** Hvilke af følgende transportformer kender du? (Samkørsel (organiseret), som passager)

Knap én ud af ti under 40 år bruger organiseret samkørsel "ofte" eller "en gang imellem", hvilket er markant hyppigere sammenlignet med den øvrige befolkning. Kendskabet er også markant højere blandt de yngre.

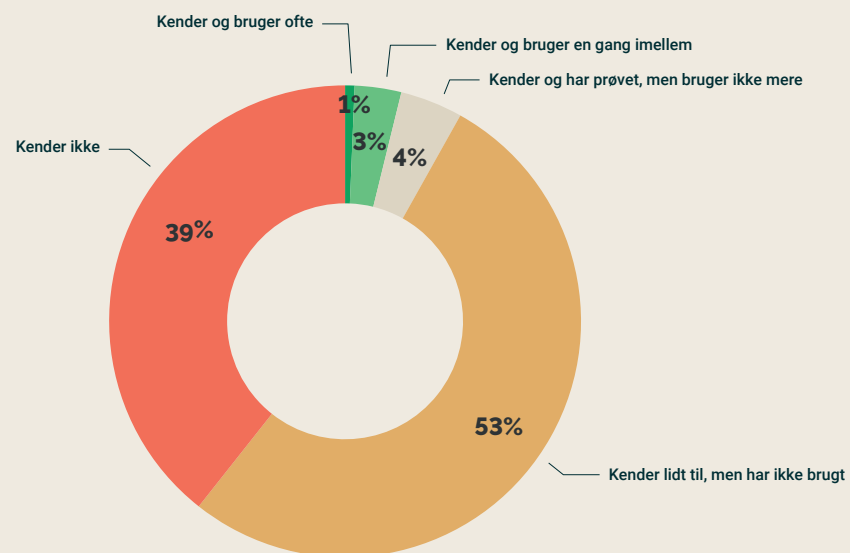
	Lands gennemsnit	Alder				
		18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Kender og bruger ofte	0,7%	2%	1,2%	0,3%	0,1%	0,3%
Kender og bruger en gang imellem	4%	7%	8%	2%	1%	1%
Kender og har prøvet, men bruger ikke mere	7%	12%	14%	7%	4%	2%
Kender lidt til, men har ikke brugt	56%	56%	57%	58%	56%	53%
Kender ikke	33%	23%	19%	33%	39%	44%
Besvarelser	3.611	680	425	636	917	953

Tabel 4.17

Kendskab til samkørsel (organiseret), som fører

Spørgsmål 13: Hvilke af følgende transportformer kender du? (Samkørsel (organiseret), som fører)

Seks ud af ti har et vist kendskab til organiseret samkørsel som fører, men mindre end én ud af ti har prøvet at lægge bil til og mindre end hver tyvende gør det stadig.



Figur 4.8: N=3.611

Kendskab til samkørsel (organiseret), som fører – regional opdeling

Spørgsmål 13: Hvilke af følgende transportformer kender du? (Samkørsel (organiseret), som fører)

I Region Sjælland er kendskabet til organiseret samkørsel som fører lavest, mens det er højest i Region Midtjylland. På tværs af landet er det stort set lige mange, der har prøvet at lægge bil til, dog færrest i Region Sjælland.

	Geografisk område						
	Lands gennemsnit	Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn og Øerne	Syd- og Sønderjylland	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Kender og bruger ofte	0,6%	0,3%	0,9%	0,5%	0,7%	1,0%	0,6%
Kender og bruger en gang imellem	3%	4%	1%	2%	2%	4%	4%
Kender og har prøvet, men bruger ikke mere	4%	5%	3%	4%	5%	5%	4%
Kender lidt til, men har ikke brugt	53%	51%	46%	56%	53%	56%	54%
Kender ikke	39%	40%	50%	38%	39%	34%	38%
Besvarelser	3.611	600	600	600	605	600	606

Tabel 4.18

Kendskab til samkørsel (organiseret), som fører – opdeling på urbaniseringsgrad

? **Spørgsmål 13:** Hvilke af følgende transportformer kender du? (Samkørsel (organiseret), som fører)

Kendskabet til og brugen af organiseret samkørsel som fører er størst i de fire største byer og markant lavere i provinsbyerne og i landdistrikterne.

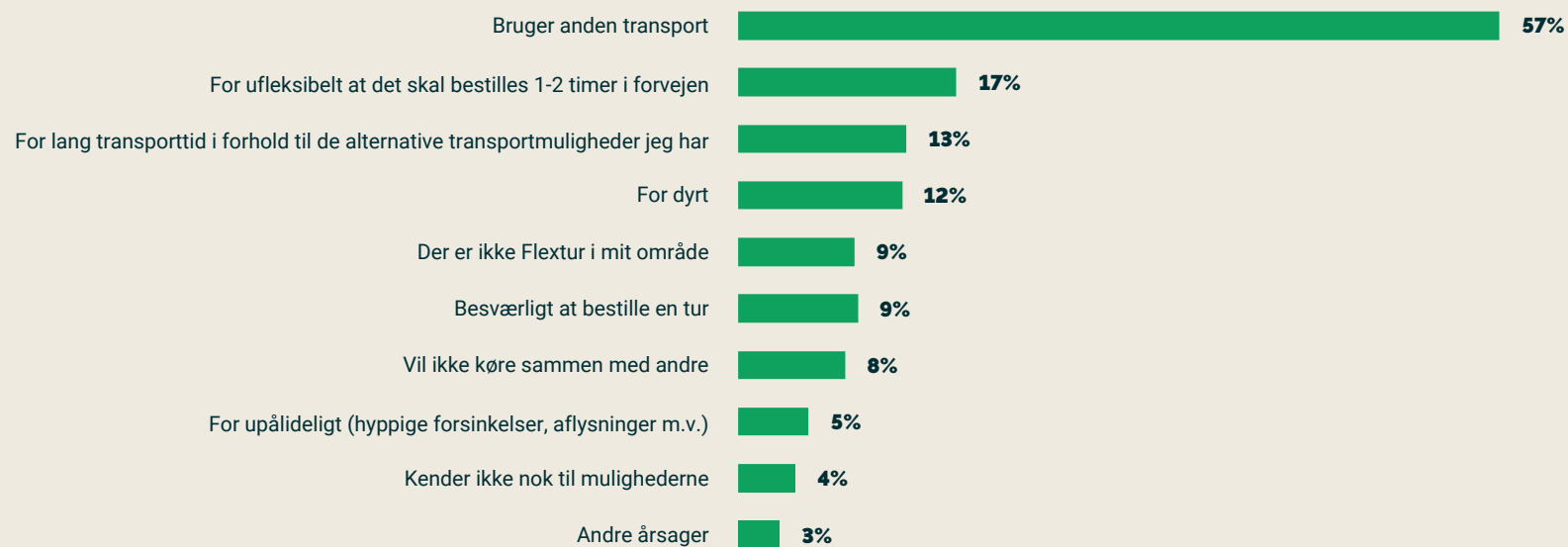
	Urbanisering				
	Landsgennemsnit	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Kender og bruger ofte	0,6%	0,5%	0,7%	0,7%	0,8%
Kender og bruger en gang imellem	3%	5%	1%	2%	2%
Kender og har prøvet, men bruger ikke mere	4%	7%	3%	3%	2%
Kender lidt til, men har ikke brugt	53%	54%	53%	50%	53%
Kender ikke	39%	34%	42%	44%	42%
Besvarelser	3.611	1.133	921	975	582

Tabel 4.19

Årsager til, at Flextur ikke benyttes

? Spørgsmål 13A: Hvorfor bruger du ikke Flextur?

Knap seks ud af ti svarer, at manglende brug af Flextur skyldes, at der benyttes anden transport. Andre årsager er ufleksibel bestilling, at det er for dyrt og tager for lang tid.



Figur 4.9: N=2.098. Filter: Kender Flextur, men har ikke prøvet eller bruger ikke mere.

Årsager til, at Flextur ikke benyttes – opdeling på urbaniseringsgrad

? Spørgsmål 13A: Hvorfor bruger du ikke Flextur?

Årsagerne til fravalg af Flextur er de samme i hele landet. Manglende kendskab betyder dog lidt mere i de fire største byer, hvor produktet enten slet ikke eller kun i begrænset omfang tilbydes.

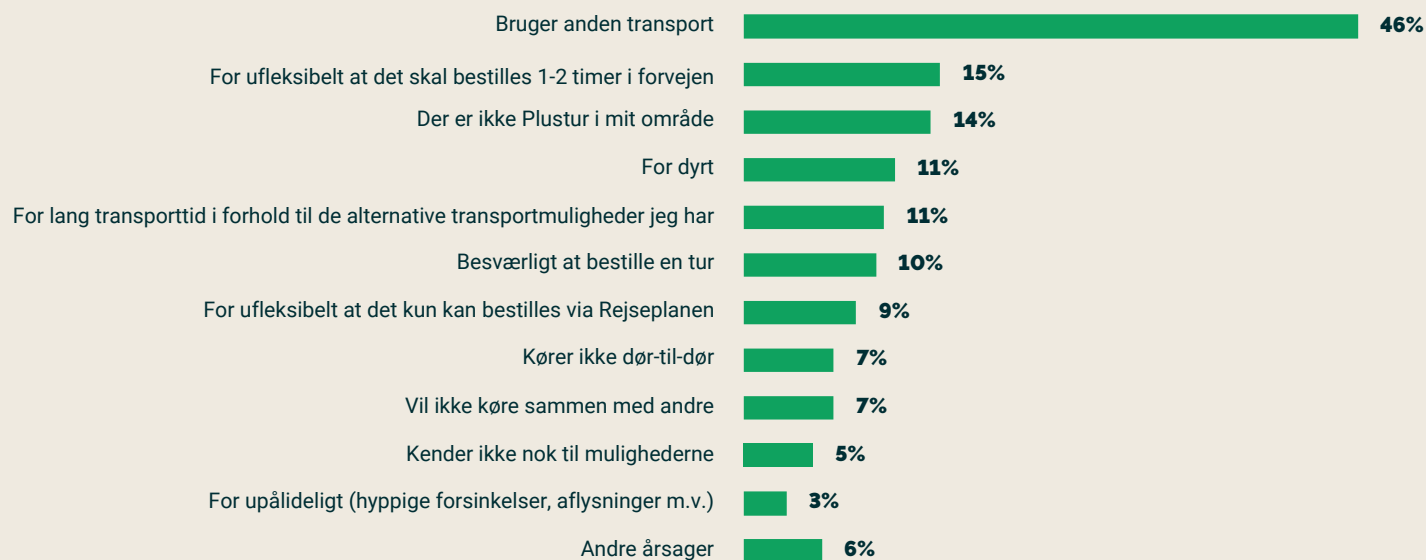
	Urbanisering				
	Landsgennemsnit	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Bruger anden transport	57%	58%	59%	57%	54%
For ufleksibelt at det skal bestilles 1-2 timer i forvejen	17%	15%	15%	18%	20%
For lang transporttid i forhold til de alternative transportmuligheder jeg har	13%	9%	11%	16%	18%
For dyrt	12%	11%	11%	13%	15%
Der er ikke Flextur i mit område	9%	9%	8%	9%	11%
Besværligt at bestille en tur	9%	9%	7%	9%	12%
Vil ikke køre sammen med andre	8%	10%	8%	7%	4%
For upålideligt (hyppige forsinkelser, aflysninger m.v.)	5%	5%	4%	5%	8%
Kender ikke nok til mulighederne	4%	7%	3%	4%	2%
Andre årsager	3%	1%	5%	4%	2%
Besvarelser	2.098	614	518	603	363

Tabel 4.20

Årsager til, at Plustur ikke benyttes

? Spørgsmål 13B: Hvorfor bruger du ikke Plustur?

Knap halvdelen svarer, at manglende brug af Plustur skyldes, at de bruger anden transport. Andre forhold som bl.a. pris, bestilling, lang transporttid og fravær af Plustur har dog også betydning.



Figur 4.10: N=595. Filter: Kender Plustur, men har ikke prøvet eller bruger ikke mere.

Årsager til, at Plustur ikke benyttes – opdeling på urbaniseringsgrad

? **Spørgsmål 13B:** Hvorfor bruger du ikke Plustur?

Årsagerne til fravalg af Plustur er de samme, uanset om man bor i en by eller på landet.

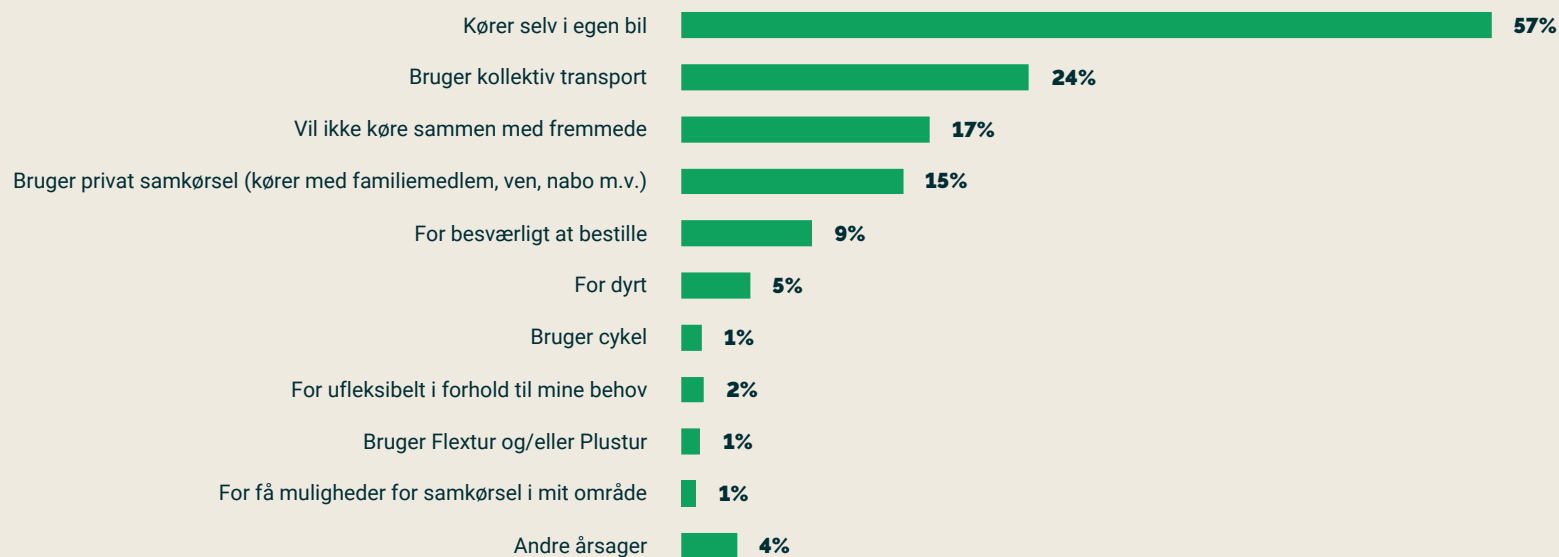
	Urbanisering				
	Landsgennemsnit	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Bruger anden transport	46%	42%	46%	55%	45%
Der er ikke Plustur i mit område	14%	14%	13%	13%	19%
For ufleksibelt at det skal bestilles 1-2 timer i forvejen	15%	14%	9%	16%	25%
For dyrt	11%	12%	16%	6%	12%
For lang transporttid i forhold til de alternative transportmuligheder jeg har	11%	9%	8%	11%	18%
Besværligt at bestille en tur	10%	11%	7%	13%	7%
For ufleksibelt at det kun kan bestilles via Rejseplanen	9%	9%	7%	8%	11%
Kører ikke dør-til-dør	7%	6%	7%	5%	12%
Vil ikke køre sammen med andre	7%	8%	5%	10%	2%
Kender ikke nok til mulighederne	5%	4%	8%	6%	1%
For upålideligt (hyppige forsinkelser, aflysninger m.v.)	3%	3%	1%	4%	6%
Andre årsager	6%	6%	7%	7%	3%
Besvarelser	595	224	129	150	92

Tabel 4.21

Årsager til, at organiseret samkørsel ikke benyttes (som passager)

? **Spørgsmål 13C:** Hvorfor bruger du ikke organiseret samkørsel, som passager?

Knap seks ud af ti svarer, at manglende brug af organiseret samkørsel som passager skyldes brug af andre transportformer, især egen bil, kollektiv transport og privat samkørsel. Knap én ud af fem peger dog også på, at de ikke vil køre sammen med fremmede.



Figur 4.11: N=2.258. Filter: Kender organiseret samkørsel (som passager), men har ikke prøvet eller bruger ikke mere.

Årsager til, at organiseret samkørsel ikke benyttes (som passager) – opdeling på urbaniseringsgrad

Spørgsmål 13C: Hvorfor bruger du ikke organiseret samkørsel, som passager?

I de fire største byer er der en klart større andel, som har svaret, at de benytter kollektiv transport i stedet for organiseret samkørsel som passager sammenlignet med resten af landet. Tilsvarende har en markant højere andel svaret, at de benytter egen bil i de mindre byer og i landdistrikterne.

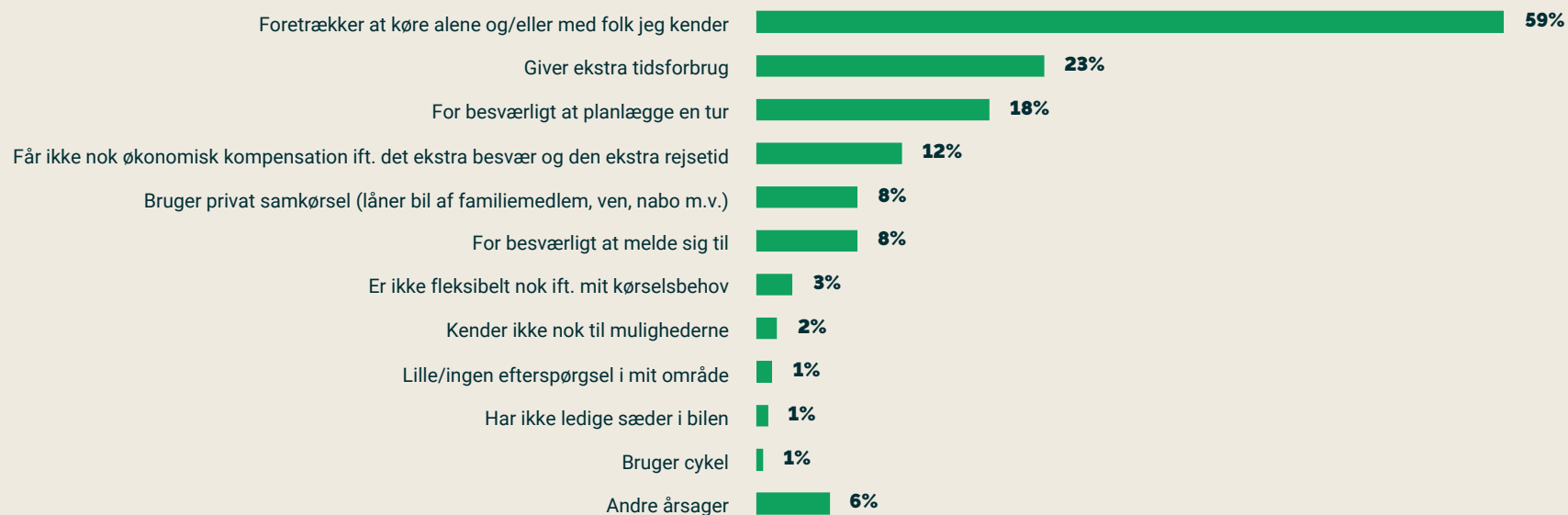
	Urbanisering				
	Landsgennemsnit	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Kører selv i egen bil	57%	39%	61%	72%	75%
Bruger kollektiv transport	24%	38%	20%	13%	8%
Vil ikke køre sammen med fremmede	17%	17%	20%	16%	14%
Bruger privat samkørsel (kører med familiemedlem, ven, nabo m.v.)	15%	17%	14%	14%	14%
For besværligt at bestille	9%	10%	8%	7%	11%
For dyrt	5%	6%	5%	3%	3%
Bruger cykel	1%	2%	2%	0%	1%
For ufleksibelt i forhold til mine behov	2%	1%	2%	2%	3%
Bruger Flextur og/eller Plustur	1%	2%	1%	1%	2%
For få muligheder for samkørsel i mit område	1%	1%	1%	0%	5%
Andre årsager	4%	3%	5%	5%	3%
Besvarelser	2.258	761	571	574	352

Tabel 4.22: Filter: Kender organiseret samkørsel (som passager), men har ikke prøvet eller bruger ikke mere.

Årsager til, at organiseret samkørsel ikke benyttes (som fører)

? **Spørgsmål 13D:** Hvorfor bruger du ikke organiseret samkørsel, som fører?

Seks ud af ti har svaret, at årsagen til, at de ikke vil lægge bil til organiseret samkørsel er et ønske om at køre alene eller med folk, de kender. Ekstra tidsforbrug, besværligheder med at planlægge en tur og for lille økonomisk kompensation har også betydning.



Figur 4.12: N=1.615. Filter: Kender organiseret samkørsel (som fører), men har ikke prøvet eller bruger ikke mere.

Årsager til, at organiseret samkørsel ikke benyttes (som fører) – opdeling på urbaniseringsgrad

? Spørgsmål 13D: Hvorfor bruger du ikke organiseret samkørsel, som fører?

Årsagerne til, at man ikke vil lægge bil til organiseret samkørsel, er de samme uanset om man bor i en by eller på landet.

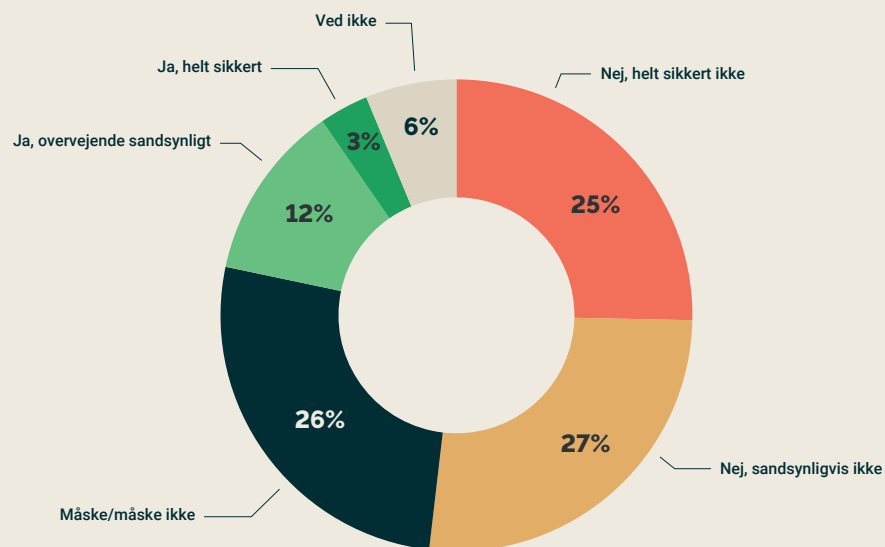
	Urbanisering				
	Lands gennemsnit	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Foretrækker at køre alene og/eller med folk jeg kender	59%	60%	58%	61%	56%
Giver ekstra tidsforbrug	23%	22%	23%	23%	24%
For besværligt at planlægge en tur	18%	18%	16%	17%	25%
Får ikke nok økonomisk kompensation ift. det ekstra besvær og den ekstra rejsetid	12%	14%	12%	10%	9%
Bruger privat samkørsel (låner bil af familiemedlem, ven, nabo m.v.)	8%	9%	6%	10%	6%
For besværligt at melde sig til	8%	8%	10%	7%	7%
Er ikke fleksibelt nok ift. mit kørselsbehov	3%	1%	4%	3%	4%
Kender ikke nok til mulighederne	2%	1%	2%	2%	2%
Lille/ingen efterspørgsel i mit område	1%	2%	0%	1%	3%
Har ikke ledige sæder i bilen	1%	2%	1%	0%	0%
Bruger cykel	1%	0%	1%	0%	1%
Andre årsager	6%	5%	7%	6%	5%
Besvarelser	1.615	412	429	469	305

Tabel 4.23: Filter: Kender organiseret samkørsel (som fører), men har ikke prøvet eller bruger ikke mere.

Interesse for at lægge bil til en samkørselsordning

Spørgsmål 14: Vil du lægge bil til en samkørselsordning, hvis du får et tilskud til kørselsudgifterne?

Ca. hver syvende har svaret, at de "overvejende sandsynligt" eller "helt sikkert" vil lægge bil til en samkørselsordning. Godt halvdelen har svaret, at de "sandsynligvis ikke" eller "helt sikkert ikke" vil lægge bil til. Resten er i tvivl.



Figur 4.13: N=2.801. Filter: Personer med kørekort og med bil i husstanden

Interesse for at lægge bil til en samkørselsordning – regional opdeling

Spørgsmål 14: Vil du lægge bil til en samkørselsordning, hvis du får et tilskud til kørselsudgifterne?

Villigheden til at lægge bil til en samkørselsordning er størst i Region Midtjylland og Region Nordjylland, mens den er lavest i Region Sjælland.

	Landsgennemsnit	Geografisk område					
		Region Hovedstaden	Region Sjælland	Fyn og Øerne	Syd- og Sønderjylland	Region Midtjylland	Region Nordjylland
Nej, helt sikkert ikke	25%	28%	31%	26%	23%	22%	22%
Nej, sandsynligvis ikke	27%	30%	27%	26%	26%	24%	25%
Måske/måske ikke	26%	24%	27%	27%	27%	28%	28%
Ja, overvejende sandsynligt	12%	9%	7%	12%	14%	15%	16%
Ja, helt sikkert	3%	2%	2%	2%	3%	6%	2%
Ved ikke	6%	6%	7%	6%	7%	5%	7%
Besvarelser	2.801	330	500	468	522	489	492

Tabel 4.24: Filter: Personer med kørekort og med bil i husstanden

Interesse for at lægge bil til en samkørselsordning – opdeling på urbaniseringsgrad

Spørgsmål 14: Vil du lægge bil til en samkørselsordning, hvis du får et tilskud til kørselsudgifterne?

Der er ingen forskel mellem land og by på villigheden til at stille bil til rådighed for en samkørselsordning.

	Urbanisering				
	Landsgennemsnit	By med mindst 100.000 indbyggere	Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere
Nej, helt sikkert ikke	25%	24%	27%	27%	22%
Nej, sandsynligvis ikke	27%	27%	28%	25%	26%
Måske/måske ikke	26%	27%	25%	26%	29%
Ja, overvejende sandsynligt	12%	13%	9%	14%	13%
Ja, helt sikkert	3%	4%	4%	2%	2%
Ved ikke	6%	6%	6%	6%	8%
Besvarelser	2.801	657	727	873	544

Tabel 4.25: Filter: Personer med kørekort og med bil i husstanden

Interesse for at lægge bil til en samkørselsordning – opdeling på aldersgrupper

Spørgsmål 14: Vil du lægge bil til en samkørselsordning, hvis du får et tilskud til kørselsudgifterne?

Der er en lille forskel mellem kønnene på villigheden til at stille bil til rådighed for en samkørselsordning.

Der er også forskelle på tværs af aldersgrupper. Svarpersoner under 40 år er således mindre afvisende overfor og mere villige til at stille en bil til rådighed. Omvendt ønsker de ældre (65+ år) i mindre grad at stille en bil til rådighed for en samkørselsordning.

	Køn			Alder				
	Landsgennemsnit	Mand	Kvinde	18-29 år	30-39 år	40-49 år	50-64 år	65+ år
Nej, helt sikkert ikke	25%	27%	24%	13%	16%	22%	29%	34%
Nej, sandsynligvis ikke	27%	26%	28%	21%	24%	27%	28%	28%
Måske/måske ikke	26%	27%	26%	28%	29%	32%	28%	20%
Ja, overvejende sandsynligt	12%	13%	11%	25%	16%	13%	8%	8%
Ja, helt sikkert	3%	4%	3%	7%	8%	3%	2%	1%
Ved ikke	6%	5%	8%	7%	7%	3%	5%	9%
Besvarelser	2.801	1.431	1.370	343	307	544	781	826

Tabel 4.26: Filter: Personer med kørekort og med bil i husstanden

Om undersøgelsen

Dataindsamlingen blev gennemført i perioden 25. september – 6. oktober 2023 via Norstats webbaserede befolkningspanel med en nettostikprøve på 3.611 besvarelser.

Sample-universet udgøres af et repræsentativt udsnit af danskere på 18 år og derover.

Antallet af besvarelser betyder, at den maksimale statistiske usikkerhed på totaler er +/- 1,6 procentpoint.

Data er vejlet på køn, alder og region.



Om deltagerne

Køn	Andel	n
Mand	49%	1.763
Kvinde	51%	1.848
Total	100%	3.611

Alder	Andel	n
18-29 år	19%	680
30-39 år	16%	425
40-49 år	15%	636
50-64 år	25%	917
65+ år	25%	953
Total	100%	3.611

Region	Andel	n
Region Hovedstaden	32%	600
Region Sjælland	14%	600
Fyn og Øerne	9%	600
Syd- og Sønderjylland	12%	605
Region Midtjylland	23%	600
Region Nordjylland	10%	606
Total	100%	3.611

Urbaniseringsgrad	Andel	n
By med mindst 100.000 indbyggere	37%	1.133
Større by med mellem 20.000 og 99.999 indbyggere	27%	921
By med mellem 1.000 og 19.999 indbyggere	23%	975
Landdistrikt/landsby med under 1.000 indbyggere	13%	582
Total	100%	3.611

Erhverv	Andel	n
Lønmodtager (med eller uden ledelsesansvar)	50%	1.778
Pensionist/efterløn	30%	1.117
Studerende	10%	378
Selvstændig	3%	126
Ledig	3%	98
Sygemeldt	2%	65
Andet	1%	49
Total	100%	3.611

Helbred mv.	Andel	n
Har nedsat syn	19%	719
Har nedsat hørelse	11%	429
Rejser ofte med meget bagage	9%	299
Har ofte cykel med i toget/bussen	8%	204
Er gangbesværet eller bruger kørestol	6%	204
Rejser ofte med barnevogn, klapvogn eller lignende	6%	161
Ingen af disse	56%	2.086
Total	100%	3.611

Kørekort	Andel	n
Ja	89%	3.257
Nej	11%	354
Total	100%	3.611

Kørekort	Andel	n
Ja	89%	3.257
Nej	11%	354
Total	100%	3.611

Bil til rådighed	Andel	n
Ja, der er 1 bil i husstanden	52%	1.912
Ja, der er 2 biler i husstanden	22%	896
Ja, der er 3 eller flere biler i husstanden	3%	111
Der er ikke bil i husstanden, men jeg har mulighed for at låne en bil, når jeg har brug for det	5%	166
Der er ikke bil i husstanden, men jeg har kørelighed, når jeg har brug for det	2%	71
Nej, jeg har ikke bil til rådighed	15%	455
Total	100%	3.611

Rejsefrekvens med kollektiv transport	Kollektiv transport generelt	Tog	Metro og Letbane	Bus
5-7 dage om ugen	8%	4%	2%	4%
3-4 dage om ugen	6%	3%	3%	4%
1-2 dage om ugen	10%	6%	6%	7%
1-3 dage om måneden	19%	16%	14%	14%
1-2 dage i kvartalet	14%	16%	11%	13%
én dag hvert halve år	12%	15%	9%	9%
én dag om året	7%	9%	7%	6%
Sjældnere	12%	18%	20%	21%
Aldrig	11%	12%	26%	22%
Total	3.611	3.611	3.611	3.611

Rejsebehov	Pendling til/ fra arbejde eller uddannelse*	Andre rejseformål
5-7 dage om ugen	49%	13%
3-4 dage om ugen	20%	27%
1-2 dage om ugen	8%	32%
1-3 dage om måneden	4%	15%
1-2 dage i kvartalet	2%	5%
én dag hvert halve år	2%	2%
én dag om året	1%	1%
Sjældnere	4%	2%
Aldrig	12%	3%
Total	2.254	3.611

*Kun lønmodtagere og studerende har svaret

Danskerne og kollektiv transport 2023

© Forbrugerrådet Tænk København 2023

Rapporten er udarbejdet af:
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

Foto: Anette Sønderby Madsen og Getty Images

FORBRUGERRÅDET TÆNK



**PASSAGER
PULSEN**