

# Mobilitet i tyndt befolkede områder

November 2019

Forbrugerrådet  
Tænk  
**Passagerpuls**

## Indhold

1 Forord.....	4
2 Resume og anbefalinger.....	5
2.1 Resume.....	5
2.2 Anbefalinger.....	7
3 Datagrundlag.....	9
4 Begrebsafklaring.....	10
5 Generel samfundsudvikling i tyndt befolkede områder.....	11
5.1 Udvikling i befolkningstal.....	11
5.2 Udvikling i bilrådighed.....	12
5.3 Efterspørgsel på kollektiv transport i tyndt befolkede områder.....	14
6 Resultatgennemgang.....	16
6.1 Brug af transport i tyndt befolkede områder.....	16
6.2 Holdning til egne transportmuligheder.....	19
6.3 Tilfredshed med kollektiv transport.....	22
6.4 Kollektiv transport: Et reelt alternativ til bilen?.....	25
6.5 Flextrafik – kendskab og brug.....	27
6.6 Samkørselsordninger – kendskab, brug og tilfredshed.....	31
6.7 Betydningen af manglende rådighed over husstandens bil.....	33
6.8 Betydningen af manglende transportmuligheder.....	35
7 Bilag.....	37
7.1 Bilag 1: Om undersøgelsen.....	37
7.2 Bilag 2: Spørgeskema.....	39
8 Litteratur.....	46
9 Om Passagerpuls.....	47

## 1 Forord

Mobilitet er en grundlæggende forudsætning for et godt liv. Uden god mobilitet hænger det moderne liv dårligt sammen, og for de fleste er turen til og fra arbejde, uddannelse og fritidsaktiviteter noget, der gerne skal forløbe hurtigt og problemfrit.

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

Danmark oplever befolkningsvækst, men det er primært i bykommunerne, at der bliver flere borgere. I land- og yderkommuner har befolkningsvæksten de sidste 10 år været stagnerende eller nedadgående. Samtidig ændres befolkningssammensætningen i de tyndt befolkede områder, så der kommer flere ældre og færre unge under 18 år, som ellers i høj grad bruger kollektiv transport.

I FN's verdensmål, som Danmark har forpligtet sig til, lyder det i mål 11,2: *"Inden 2030 skal der skabes adgang for alle til sikre, tilgængelige og bæredygtige transportsystemer til en overkommelig pris, trafiksikkerheden skal forbedres bl.a. ved at udbygge den kollektive trafik med særlig hensyn til behov hos sårbare befolkningsgrupper, kvinder, børn, personer med handicap og de ældre."*

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

Hvis Danmark skal leve op til sine forpligtelser, er det derfor nødvendigt, at der kommer gode alternative mobilitetsløsninger, når den traditionelle kollektive transport ikke rækker i de tyndtbefolkede områder.

Mange kommuner har allerede en række forskellige tilbud om flextransport, og der findes private og offentlige muligheder for samkørsel, delebilsordninger og lignende. Ny teknologi gør det muligt at koble udbud og efterspørgsel sammen på en måde, der ikke lod sig gøre tidligere, men brugen af nye løsninger som flextur er stadig lav.

Trafik-, Bygge og Boligstyrelsen har i slutningen af oktober 2019, kort inden denne undersøgelse blev offentliggjort, udgivet rapporten 'Kollektiv trafik i yderområder'. Rapporten beskriver de generelle udfordringer for mobilitet og kollektiv transport i yderområderne, og indeholder derudover en evaluering af den såkaldte 'Yderområdepulje'. Selvom vi med denne undersøgelse behandler nogle af de samme emner, supplerer vi den eksisterende viden om transportbrugen i de tyndt befolkede områder med særligt fokus på, hvilke konsekvenser manglende mobilitet kan have for forbrugerne. I undersøgelsen spørger vi 1.506 danskere bosiddende i tyndt befolkede områder om deres oplevelse af mulighederne for at komme rundt i deres område. Vi spørger ind til brugen af flextransport og delebilsordninger, og hvad der eventuelt afholder folk fra at bruge disse løsninger. Derudover spørger vi ind til adgangen til bil, og hvad det ville betyde, hvis bilen ikke var til rådighed.

Undersøgelsen vil kunne bidrage til debatten og udviklingen af mobilitet i tyndt befolkede områder i Danmark, så der i fremtiden også kan eksistere transportløsninger til mennesker uden bil eller med begrænset adgang til bil.

## 2 Resume og anbefalinger

### 2.1 Resume

#### **Stagnerende befolkningstal og markant fald i antallet af unge i tyndt befolkede områder**

Tal fra Danmarks Statistik viser, at befolkningsudviklingen og bilrådigheden i de tyndt befolkede områder er under forandring. Befolkningstallet er stagnerende, og der sker en forskydning i aldersfordelingen, hvor der bliver færre børn under 18 år og markant flere ældre.

#### **Voksende bilejerskab, særligt i tyndt befolkede områder**

Flere og flere, der er bosat i tyndt befolkede områder, anskaffer bil, og særligt i de seneste 10 år har markant flere familier anskaffet bil nummer 2. Det viser tal for bilejerskab fra Danmarks Statistik. Årsagerne skal findes i en kombination af en gunstig lønudvikling, og at det generelt er blevet lidt billigere at købe bil som følge af blandt andet et fald i afgiften på nye biler. Omvendt viser tal fra Danmarks Statistik, at priserne på billetter til kollektiv transport er steget 17 til 20 procent i perioden 2008-2018.

#### **Den kollektive transport i tyndt befolkede områder er under pres på grund af faldende passagergrundlag**

Som følge af samfundsudviklingen er den kollektive transport i de tyndt befolkede områder kommet under pres. Den kollektive transport får færre kunder, hvorfor der er færre til at betale for de busruter, der betjener de tyndt befolkede områder. Det medfører mange steder færre ruter og afgange, hvilket får konsekvenser for mobiliteten blandt den gruppe af borgere, der har begrænset eller ingen adgang til bil.

Som følge af forringelser i blandt andet den kollektive transport bliver borgerne i de tyndt befolkede områder mere og mere afhængige af bilen for at få deres hverdag til at hænge sammen.

#### **De fleste er tilfredse med deres transportmuligheder, men dem uden bil er markant mindre tilfredse. Unge og enlige er mest utilfredse**

Undersøgelsen viser, at 73 procent af de adspurgte enten er tilfredse eller meget tilfredse med deres transportmuligheder. Tilfredsheden er noget lavere blandt de respondenter, der ikke har bil eller ikke har kørekort (50-51 %).

Ser vi på aldersgrupper, er de unge mellem 18 og 29 år klart de mest utilfredse med deres transportmuligheder (21 % utilfredse). Ser vi på husstandstyper, er enlige både med og uden hjemmeboende børn de mest utilfredse (14-15 %).

#### **Større utilfredshed med transportmuligheder inden for de seneste to år hænger især sammen med forringelser i den kollektive transport**

68 procent af de adspurgte har ikke oplevet ændringer i deres transportmuligheder inden for de seneste 2 år. Blandt dem, der har oplevet, at deres transportmuligheder er blevet dårligere, er det især forringelser i den kollektive transport, der peges på som årsag. Omvendt er anskaffelse af kørekort og/eller ny bil de hyppigst nævnte årsager til, at man har oplevet, at ens transportmuligheder er blevet bedre.



### ***Mange har vanskeligt ved at få hverdagen til at hænge sammen, hvis de ikke kan bruge deres bil***

Undersøgelsen viser, at 93 procent af de adspurgte har 1 eller flere biler i husstanden. Hvis respondenterne ikke kan bruge deres bil, oplever 87 procent, at der er aktiviteter, de har vanskeligt ved at nå. Det gælder især fritidsformål som besøg hos familie og venner (66 %), læge- og sygehusbesøg (46%) og byture (45%). 31 procent har svaret, at der er aktiviteter, de helt må vælge fra, hvis bilen ikke er til rådighed.

### ***Gruppen uden bil oplever ofte at have vanskeligt ved at nå aktiviteter***

Ifølge Danmarks Statistik udgør antallet af familier uden bil i de tyndt befolkede områder knapt 27 procent. I vores undersøgelse svarer kun cirka 7 procent af de adspurgte, at de ikke har bil. Forskellen skyldes forskellige opgørelsesmetoder.

Mellem 15 og 33 procent oplever, at der er aktiviteter, der er vanskelige at nå, eller som helt eller delvist må vælges fra på grund af manglende transportmuligheder. Det gælder både pendlerture, hvor 23 procent af pendlerne i denne gruppe har svaret, at de har vanskeligt ved at nå på arbejde eller til uddannelse. Også besøg hos venner og familie, byture og fritidsaktiviteter kan være vanskelige at nå eller må fravælges på grund af dårlige transportmuligheder.

### ***Begrænset brug af kollektiv transport og moderat tilfredshed***

Kun 9 procent bruger kollektiv transport regelmæssigt. Kollektiv transport bruges især til pendlerture (12 %), byture (11 %) og besøg hos familie og venner (10 %). Det er især de 18-29 årige og dem uden bil, der bruger kollektiv transport. Tilfredsheden med den kollektive transport er hverken entydigt god eller dårlig, men dog overvejende positiv blandt kernebrugerne. De primære årsager til manglende tilfredshed er, at der er for få afgang (59 %), og at afgangstiderne ikke passer til respondenternes behov (36 %).

### ***Mange kender lidt til flextrafik – men få har stort kendskab***

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

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

Den væsentligste forklaring på den begrænsede brug af Flextrafik er, at forbrugerne har andre (og bedre) transportmuligheder. For de 18-29 årige udgør prisen dog også en væsentlig barriere, da Flextrafik generelt er dyrere end den traditionelle, kollektive transport. Endelig kan noget af forklaringen måske ligge i Flextrafik-ordningernes generelle image, hvor mange primært forbinder Flextrafik med ældre- og handicapørsel, og derfor aldrig overvejer at bruge den.

### ***Begrænset brug af samkørselstjenester. Folk vil helst køre med nogen, de kender***

Brug af samkørselstjenester er meget begrænset, idet kun cirka 9 procent nogensinde har prøvet en samkørselstjeneste. De, der har, er dog gennemgående tilfredse.

Den væsentligste årsag til fravalg af samkørselstjenester er, at respondenterne ikke ønsker at køre med folk, de ikke kender (34 %), at det er for ufleksibelt (22 %), og at respondenterne ikke har haft behovet (20 %). Enkelte har også fortalt, at det slet ikke er en mulighed, der hvor de bor.

## 2.2 anbefalinger

Selvom flere og flere i de tyndt befolkede områder får adgang til bil, er der stadig en betydelig gruppe, der er afhængig af den kollektive transport. Det gælder både de, der slet ikke har en bil, men også de husstande, hvor en enkelt bil ikke dækker alle transportbehov. Den kollektive trafikbetjening er blevet dårligere i mange tyndt befolkede områder – og netop forringelser af den kollektive transport er det, som flest angiver som årsag til, at de har fået dårligere transportmuligheder over de senere år.

Undersøgelsen viser, at manglende transportmuligheder i de tyndt befolkede områder kan betyde, at danskerne fravælger aktiviteter såsom besøg hos familie og venner, læge- og sygehusbesøg samt fritidsaktiviteter.

Det er forståeligt, at kommuner, regioner med videre må prioritere for at få økonomien til at hænge sammen. Men undersøgelsen peger på, at det er vigtigt med alternative mobilitetsmuligheder, der sikrer, at folk kan få hverdagen til at hænge sammen og leve et aktivt, socialt liv.

Passagerpulsens anbefaler derfor:

- Hvis en busrute eller togstrækning nedlægges, skal der være dialog med de berørte forbrugere, herunder om oprettelse af alternative muligheder for transport. Særligt skal der være dialog med de unge, der er de hyppigste brugere, og for hvem der ofte ikke er alternative transportmuligheder.
- At alternative mobilitetsløsninger udvikles og tilrettelægges med inddragelse af passagererne. Herunder skal der tages hensyn til grupper med særlige behov såsom børn, ældre og mennesker med handicap.
- At adgangen til transport i tyndt befolkede områder for mennesker med begrænset adgang til bil bliver tænkt ind i de langsigtede, statslige og regionale infrastruktur- og mobilitetsplaner.
- Særligt de unge angiver prisen som en barriere, både når det gælder almindelig kollektiv transport, og når det gælder flextrafik. Kommuner, regioner og trafikskaber bør eksperimentere med forskellige muligheder for at tilbyde billige billetter.
- Sammenhæng mellem bus, tog, færger, fly og så videre betyder ekstra meget i de tyndt befolkede områder, hvor der kan være langt mellem afgangene. Koordination på tværs af transportformer skal øges, for at sikre kortest mulig rejsetid. Der skal være særligt fokus på koordination ved forsinkelser. Dette kræver blandt andet effektiv deling af realtidinformation.
- Trafik- og togselskaber skal gå i tæt dialog med uddannelsesinstitutioner og store arbejdspladser om at tilpasse køreplanerne til mødetider.

### *Om Flextrafik*

- Mens mange har et overfladisk kendskab til Flextrafik, har få et stort kendskab. Det er sandsynligt, at mange forbinder Flextrafik med noget, der er henvendt til grupper med særlige behov. Netop i disse år udvikler mange trafikskaber dog nye flexløsninger såsom Plustur, der henvender sig til alle passagerer. Trafikskaberne bør derfor gøre en ekstra indsats for at udbrede kendskabet til de nye muligheder.
- Det er et stort fremskridt, at Flextrafik er en del af Rejseplanen flere steder i landet. Bestilling af Flextrafik kræver dog i flere tilfælde, at

man skal oprette en særlig brugerprofil og bruge en anden hjemmeside eller app. Trafikselskaberne bør arbejde på at integrere køb og bestilling af Flextur endnu mere i Rejseplanen og de øvrige almindelige billetplatforme.

- Det bør være muligt at bestille Flextrafik via flere forskellige kanaler, det vil sige både via app, hjemmesider og via telefonisk kundeservice.
- En del respondenter i undersøgelsen angiver lang bestillingstid som en barriere for brug af Flextrafik. Trafikselskaberne skal arbejde på at nedbringe bestillingstiden mest muligt.

#### *Andre mobilitetsformer*

- Nye, digitale platforme giver bedre muligheder for at gøre nye mobilitetsstilbud såsom delebilsordninger, samkørsel, låncykler med videre mere synlige og tilgængelige som en del af den samlede rejse. Det kan styrke mobiliteten i tyndt befolkede områder. Det er særdeles positivt, at Rejseplanen kommer i en ny udgave med nye mobilitetsformer. Rejsekort og Rejseplanen A/S bør følge nøje med i, hvordan brugerne oplever de nye muligheder og arbejde på at gøre tilkøb af de nye muligheder så nem som muligt.
- En af de største barrierer for at bruge samkørselsordninger er ifølge undersøgelsen, at respondenterne ikke ønsker at køre sammen med folk, de ikke kender. Dette kan blandt andet skyldes utryghed, hvilket samtidig kan være en barriere for, at forældre vil lade deres børn bruge disse tilbud. Der skal arbejdes på at skabe tryghed omkring ordningerne, for eksempel ved at gøre det nemt at indberette ubehagelige oplevelser med en chauffør.
- Selvom de digitale mobilitetsplatforme er vigtige for at skabe mobilitet på tværs af nye og traditionelle mobilitetsformer, kræver denne tværgående mobilitet også fysiske rammer. Der skal arbejdes på, at stationer, busterminaler og andre knudepunkter indrettes med henblik på at skabe sammenhæng på tværs af transportformer. Det handler blandt andet om bil- og cykelparkering, wayfinding, god adgang til trafikinformation, mulighed for at stå i læ og ly for regn, mulighed for at komme på toilettet med mere. Attraktive stationer og knudepunkter kan bidrage til at styrke den kollektive transports image, også i tyndt befolkede områder.<sup>1</sup>
- Passagerer, der benytter de nye mobilitetsløsninger, skal have passagerrettigheder, der for eksempel giver ret til kompensation, en ny billet eller erstatningstransport, for eksempel hvis en delecycel eller delebil ikke er til rådighed, selvom den er bestilt.
- Kommuner og regioner skal som udgangspunkt, med relevante hensyn til for eksempel bymiljø, støtte op om nye mobilitetsformer, og sikre gode forudsætninger og rammevilkår for at private og offentlige aktører kan implementere alternative mobilitetsløsninger som supplement til de eksisterende.

<sup>1</sup> Se i øvrigt 'Passagerernes 10 bud til bedre stationer':

<https://passagerpulsens.taenk.dk/bliv-klogere/passagerernes-10-bud-til-bedre-stationer>

### 3 Datagrundlag

Udgangspunktet for rapporten er en spørgeskemaundersøgelse, hvor vi har spurgt 1.506 voksne (18+ år) danskere bosiddende i tyndt befolkede områder om, hvordan de oplever deres mobilitet. Se bilag 1 for en nærmere beskrivelse af stikprøven.

Spørgeskemaundersøgelsen danner udgangspunkt for rapportens analyser, men vil blive suppleret af resultater fra andre analyser af mobilitet i tyndt befolkede områder samt tal fra Danmarks Statistik.



## 4 Begrebsafklaring

Det er ikke muligt entydigt at afgrænse, hvad der er 'tyndt befolkede områder' i relation til mobilitet. Nogle kommuner er generelt tyndt befolkede med få større byer, mens andre kommuner er blandede by- og landkommuner. Det er heller ikke muligt at foretage en entydig afgræsning af tyndt befolkede områder i relation til udbuddet af kollektiv transport, da der er eksempler på yderområder med højklasset kollektiv transport (for eksempel området omkring Thyborøn og Lemvig), mens områder med en eller flere større byer er uden jernbanebetjening (f.eks. Billund og Faaborg).

Afgrænsningen af *tyndt befolkede* områder tager i nærværende rapport udgangspunkt i Fødevareministeriets 4-delte kommunetypologi:

1. Yderkommuner
2. Landkommuner
3. Mellekommuner
4. Bykommuner

Vi har medtaget 45 kommuner i undersøgelsen, heraf 40 kommuner klassificeret som yder- og landkommuner, samt yderligere 5 mellem- og bykommuner. Se bilag 1 for en liste over inkluderede kommuner.

I forhold til Fødevareministeriets kommuneinddeling har vi valgt at se bort fra enkelte kommuner, som er klassificeret som yder- eller landkommuner, for eksempel Esbjerg og Nyborg, da de fleste af kommunens indbyggere bor i relativt kort køreafstand (under en halv time) i bil fra en større by med over 45.000 indbyggere i enten kommunen eller nabokommunen.

I analysen vil vi dels betragte kommunerne under ét og dels undersøge for forskelle i oplevelsen af mobilitet afhængig af kommunetype.

## 5 Generel samfundsudvikling i tyndt befolkede områder

### 5.1 Udvikling i befolkningstal

I det seneste årti er der sket et fald i befolkningstallet i de tyndt befolkede områder, mens befolkningstallet i de større byer omvendt er vokset betragteligt.

Ser man på Danmark samlet, er befolkningstallet vokset med 5 procent fra 2008 til 2018, som det fremgår af tabel 1.

**Tabel 1: Udvikling i befolkningstal 2008-18 opdelt på kommunetype**

Kommunetype	Befolkningstal 2008	Befolkningstal 2018	Udvikling 2008-2018	Udvikling 2008-2018 (%)
<b>Bykommuner</b>	2.589.565	2.843.499	253.934	9,8%
<b>Mellemkommuner</b>	868.049	909.310	41.261	4,8%
<b>Landkommuner</b>	1.544.438	1.549.548	5.110	0,3%
<b>Yderkommuner</b>	503.943	478.749	-25.194	-5,0%
<b>Hovedtotal</b>	<b>5.505.995</b>	<b>5.781.106</b>	<b>275.111</b>	<b>5,0%</b>

Kilde: Danmarks Statistik

Befolkningstilvæksten er dog primært sket i by- og mellemkommuner (henholdsvis 9,8 % og 4,8 %), mens befolkningstallet er faldet med 5 procent i yderkommunerne.

**Tabel 2: Udvikling i befolkningstal 2008-18 opdelt på tyndt befolkede og øvrige kommuner**

Kommunetype	Befolkningstal 2008	Befolkningstal 2018	Udvikling 2008-2018	Udvikling 2008-2018 (%)
<b>Tyndt befolkede kommuner</b>	1.782.926	1.766.503	-16.423	-0,9%
<b>Øvrige kommuner</b>	3.723.069	4.014.603	291.534	7,8%
<b>Hovedtotal</b>	<b>5.505.995</b>	<b>5.781.106</b>	<b>275.111</b>	<b>5,0%</b>

Kilde: Danmarks Statistik

Samlet set viser tabel 2, at befolkningstallet er faldet i de tyndt befolkede kommuner, som er inkluderet i denne rapportes spørgeskemaundersøgelse.

Ser vi på udviklingen i de tyndt befolkede områder, er der også sket en forskydning i alderssammensætningen fra 2008 til 2018.

**Tabel 3: Udvikling i befolkningstallet i tyndt befolkede kommuner 2008-2018, fordelt på aldersgrupper**

Aldersgruppe	2008	2018	Udvikling	Udvikling %
<b>Under 18 år</b>	408.701	354.194	-54.507	-13,3%
<b>18-29 år</b>	194.063	210.143	16.080	8,3%
<b>30-49 år</b>	483.979	407.064	-76.915	-15,9%
<b>50-64 år</b>	384.393	387.057	2.664	0,7%
<b>65+ år</b>	311.790	408.044	96.254	30,9%
<b>Hovedtotal</b>	<b>1.782.926</b>	<b>1.766.503</b>	<b>-16.423</b>	<b>-0,9%</b>

I tabel 3 er vist udviklingen i befolkningstallet i de tyndt befolkede kommuner i 2008 og 2018 fordelt på aldersgrupper. Her fremgår det, at der er sket et betydeligt fald i antallet af unge under 18 år (-13,3 procentpoint) og voksne i den erhvervsaktive alder (-15,9 procentpoint), mens antallet af ældre til gengæld er vokset markant (+30,9 procentpoint). Der er desuden

sket en stigning i antallet af unge i aldersgruppen 18-29 år (+8,3 procentpoint).

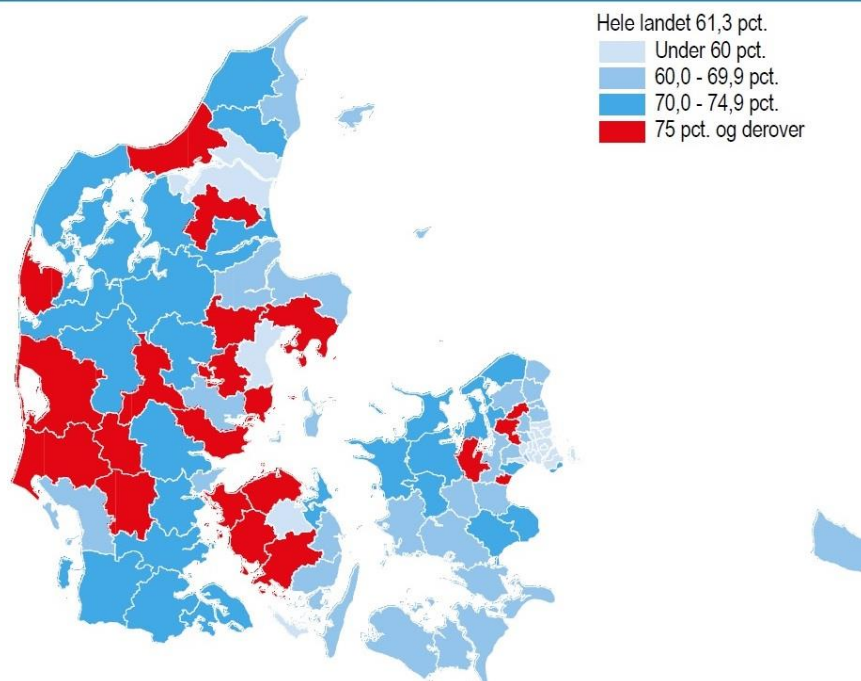
## 5.2 Udvikling i bilrådighed

For mange bosat i de tyndt befolkede områder er bilen helt central i forhold til at få hverdagen til at hænge sammen.

Bilen udviklede sig til at blive hvermandseje i løbet af 1960'erne, hvor der skete en stor vækst i danskernes bilrådighed. Siden da er væksten aftaget, men bilrådigheden er fortsat svagt stigende. I 2019 havde knapt 61,3 procent af alle danske familier<sup>2</sup> mindst en bil.

Der er store geografiske forskelle i danske familiers bilrådighed. Som det ses nedenfor, er bilrådigheden klart størst uden for de største byer, særligt på Fyn og i Jylland, og i nogle kommuner er bilrådigheden over 75 procent.

**Figur 1: Familiernes bilrådighed i kommunerne 1. januar 2019**



Kort: Styrelsen for Dataforsyning og Effektivisering.  
Kilde: [www.statistikbanken.dk/BIL811](http://www.statistikbanken.dk/BIL811).

Udviklingen går i retning af, at danske familier får flere biler. Antallet af familier med 2 eller flere biler er således vokset med 39 procent fra 2009 til 2019. Antallet af familier med 1 bil og familier uden bil er kun vokset henholdsvis 4,1 og 4,3 procent. Se tabel 4.

<sup>2</sup> Familier defineres af Danmarks Statistik som personer, der bor på samme adresse, og består enten af en enlig eller et par (med eller uden børn).  
<https://www.dst.dk/da/Statistik/dokumentation/Times/cpr-oplysninger/familier-og-husstande/familie-type>

**Tabel 4: Danske familiers bilrådighed 2009 og 2019: (Andele, opgjort på familietype og kommunttype)**

Hele landet					
Familietype	2009	2019	2009	2019	
	Antal		Andele		Udvikling
<b>Familier med bil i alt</b>	<b>1.675.163</b>	<b>1.876.242</b>	<b>59,6%</b>	<b>61,3%</b>	<b>12,0%</b>
Familier med 1 bil	1.297.214	1.350.888	46,2%	44,2%	4,1%
Familier med 2 eller flere biler	377.949	525.354	13,5%	17,2%	39,0%
<b>Familier uden bil i alt</b>	<b>1.134.585</b>	<b>1.182.929</b>	<b>40,4%</b>	<b>38,7%</b>	<b>4,3%</b>
<b>Total</b>	<b>2.809.748</b>	<b>3.059.171</b>			
Tyndt befolkede kommuner					
Familietype	2009	2019	2009	2019	
	Antal		Andele		Udvikling
<b>Familier med bil i alt</b>	<b>606.330</b>	<b>659.893</b>	<b>70,1%</b>	<b>73,2%</b>	<b>8,8%</b>
Familier med 1 bil	462.013	451.191	53,4%	50,1%	-2,3%
Familier med 2 eller flere biler	144.317	208.702	16,7%	23,2%	44,6%
<b>Familier uden bil i alt</b>	<b>258.064</b>	<b>241.331</b>	<b>29,9%</b>	<b>26,8%</b>	<b>-6,5%</b>
<b>Total</b>	<b>864.394</b>	<b>901.224</b>			
Øvrige kommuner					
Familietype	2009	2019	2009	2019	
	Antal		Andele		Udvikling
<b>Familier med bil i alt</b>	<b>1.068.833</b>	<b>1.216.349</b>	<b>54,9%</b>	<b>56,4%</b>	<b>13,8%</b>
Familier med 1 bil	835.201	899.697	42,9%	41,7%	7,7%
Familier med 2 eller flere biler	233.632	316.652	12,0%	14,7%	35,5%
<b>Familier uden bil i alt</b>	<b>876.521</b>	<b>941.598</b>	<b>45,1%</b>	<b>43,6%</b>	<b>7,4%</b>
<b>Total</b>	<b>1.945.354</b>	<b>2.157.947</b>			

Kilde: Danmarks Statistik

Udviklingen er dog meget forskellig rundt omkring i landet.

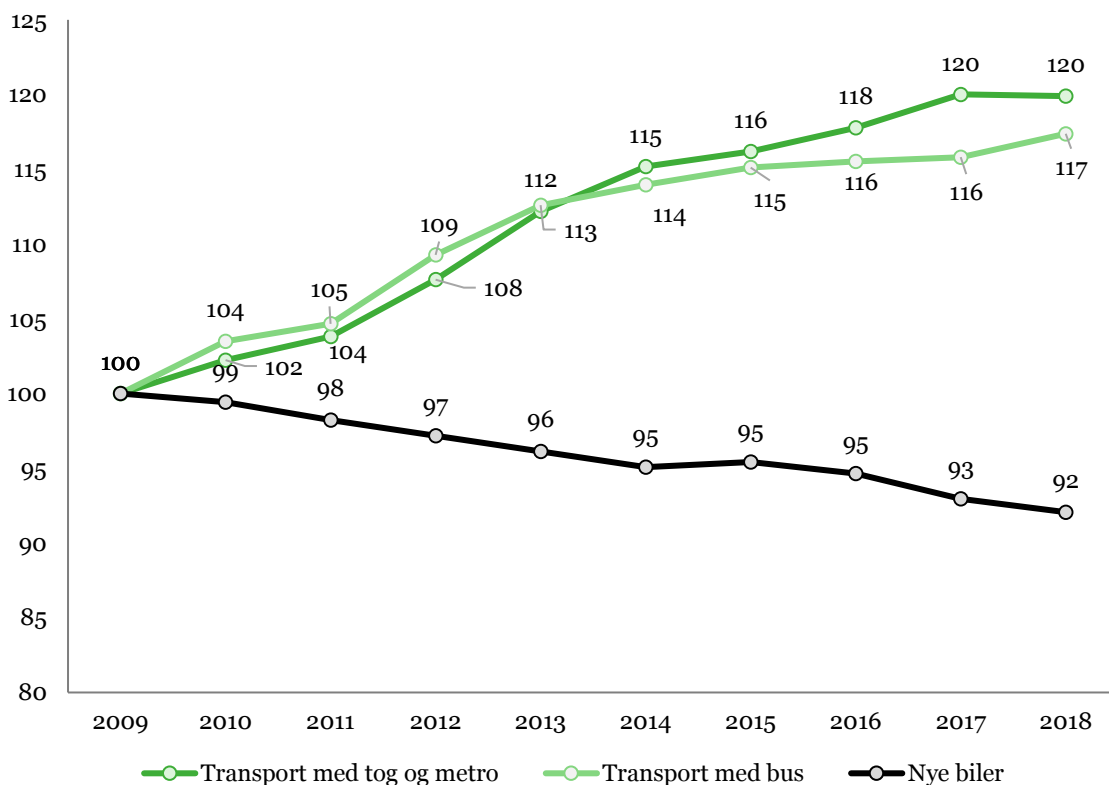
Tendensen til, at familierne får flere biler, er særligt udtalt i de tyndt befolkede kommuner, hvor stigningen fra 2009 til 2019 i andelen af familier med 2 eller flere biler er på knapt 45 procent, mens der er sket et fald på henholdsvis 2,3 og 6,5 procent i antallet af familier med 1 bil og familier uden bil.

Der er flere, mulige forklaringer til denne udvikling.

Noget af forklaringen er givetvis en positiv indkomstudvikling, som bevirker, at danskerne får flere penge til forbrug, hvilket påvirker bilsalget i positiv retning. Imidlertid har den generelle udvikling i forbrugerpriser i de seneste 10 år også givet større incitament til at købe ny bil fremfor for eksempel at benytte kollektiv transport.

Som det ses i Figur 2, har udviklingen i de seneste 10 år været vidt forskellig på henholdsvis prisen på nye personbiler og billetpriserne i den kollektive transport.

**Figur 2: Udvikling i forbrugerpriser på kollektiv transport og nye biler 2009-2018 (Indeks 2009=100)**



Kilde: Danmarks Statistik

Mens priserne på nye personbiler i perioden 2009-18 er faldet med 8 procent som følge af blandt andet afgiftsnedsættelser, er billetpriserne på den kollektive transport steget med mellem 17 og 20 procent. Det er med andre ord blevet prismæssigt mere attraktivt at vælge bilen frem for kollektiv transport.

### 5.3 Efterspørgsel på kollektiv transport i tyndt befolkede områder

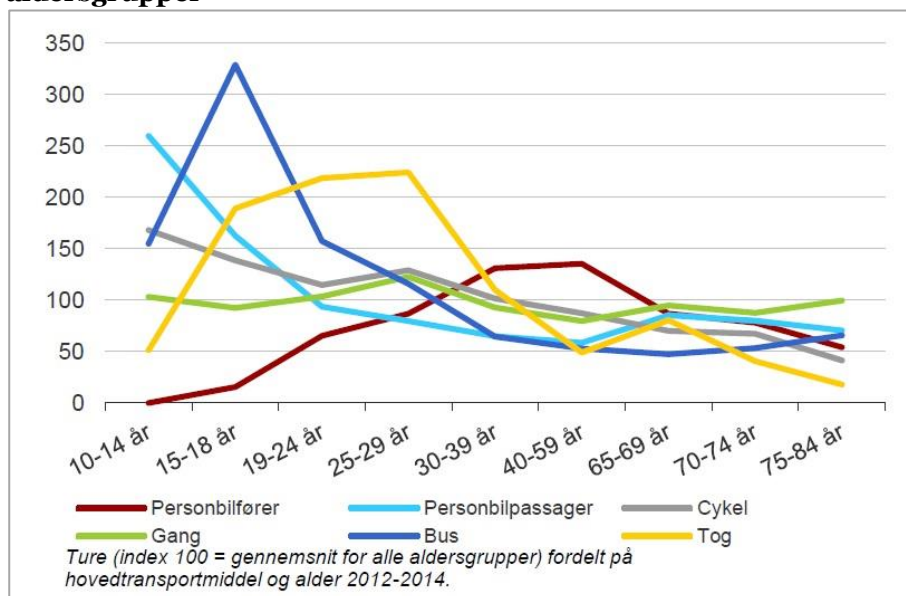
Udviklingen i befolkningstal, aldersfordeling og bilejerskab har væsentlig betydning for efterspørgslen på kollektiv transport i de tyndt befolkede områder.

Figur 3 viser fordelingen af ture med forskellige transportmidler på tværs af aldersgrupper med udgangspunkt i 2014 data fra DTU's Transportvaneundersøgelse.

Unge op til 29 år foretager generelt flere ture med kollektiv transport end øvrige aldersgrupper. Især de unge i aldersgruppen 15-18 år er afhængige af bus, idet de foretager 3 gange så mange ture med bus som gennemsnittet af hele befolkningen. Brugen af tog er høj i aldersgrupperne 15-18 år, 19-24 år og 25-29 år, hvor der foretages cirka dobbelt så mange ture med tog som hos gennemsnittet af hele befolkningen.



**Figur 3: Antal ture med forskellige transportmidler fordelt på aldersgrupper**



Kilde: DTU, Transportvaneundersøgelsen (2014)

Brug af bus toppe ved 15-18 år og falder herefter markant, mens brug af tog falder markant fra 30 år og frem. Fra 30 år og frem stiger brug af bil til gengæld markant frem til cirka de 60 år, hvorefter den falder igen.

Ændringen i befolkningssammensætningen i de tyndt befolkede områder, hvor der er sket et fald i antallet af unge under 18 år, trækker i retning af markant lavere efterspørgsel på buskørsel, da det primært er denne gruppe, der benytter busserne. Omvendt trækker stigningen i antallet af 18-29 årige i retning af øget efterspørgsel på især tog, da brug af tog toppe for netop denne gruppe.

Stigningen i antallet af ældre vil kun have marginal indflydelse på den samlede efterspørgsel, da de ældre foretager færre ture end den øvrige befolkning.

Alt i alt peger udviklingen i retning af, at efterspørgslen på kollektiv transport er faldende i de tyndt befolkede områder, da der er sket et betydeligt fald i den kollektive transports kernekunder.

Det faldende passagergrundlag betyder, at der bliver stadig færre passagerer til at betale for de busruter, der betjener de tyndt befolkede områder. Som konsekvens vil flere kommuner i de tyndt befolkede områder af økonomiske årsager se sig nødsaget til at reducere antallet af busafgange og/eller helt nedlægge busruter.

Samlet skubber det på en udvikling, hvor det bliver stadig vanskeligere at komme omkring i de tyndt befolkede områder, hvis du ikke har bil. En af de væsentligste udfordringer for kommuner og regioner i relation til fremtidens mobilitet bliver derfor at designe alternative mobilitetsløsninger, der på en gang både kan imødekomme denne gruppes efterspørgsel og være økonomisk bæredygtig.

## 6 Resultatgennemgang

I dette kapitel gennemgås hovedresultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen blandt 1.506 danskere bosat i tyndt befolkede områder.

Først gives et kort overblik over stikprøvens sammensætning med fokus på bilrådighed og brug af transport fordelt på forskellige turformål.

Dernæst følger en gennemgang af tilfredshed med og holdningen til kollektiv transport som alternativ til bilen.

Så følger to afsnit om henholdsvis kendskab til og brug af Flextrafik og private delebilsordninger.

I det næstsidste afsnit fokuseres på betydningen af adgang med udgangspunkt i, hvilke konsekvenser, det vil have for bilejernes mobilitet, hvis ikke de havde adgang til bil.

Endeligt stilles skarpt på betydningen af manglende transportmuligheder blandt personer uden bil.

### 6.1 Brug af transport i tyndt befolkede områder

Personbilen er central i forhold til befordring og mobilitet i de tyndt befolkede områder. Det afspejler sig i, at 93 procent af respondenterne har både kørekort og mindst 1 bil i husstanden.

#### **Bilrådighed**

Der er en række forskelle i bilrådighed på tværs af husstandstyper.

**Tabel 5: Bilrådighed fordelt på husstandstype**

Antal biler	Enlig uden hjemmeboende børn	Enlig med 1 eller flere hjemmeboende børn	Samboende uden hjemmeboende børn	Samboende med 1 eller flere hjemmeboende børn	Andet, angiv:
<b>Ingen</b>	23% ↑	6%	2% ↓	1% ↓	3%
<b>1</b>	70% ↑	90% ↑	56%	36% ↓	53%
<b>2</b>	5% ↓	4% ↓	38% ↑	56% ↑	37%
<b>3 eller flere</b>	1%	0%	4%	7% ↑	7%
<b>Antal besvarelser</b>	<b>367</b>	<b>60</b>	<b>698</b>	<b>326</b>	<b>55</b>

Note: Pilene i tabellen viser om andelen er signifikant højere eller lavere end gennemsnittet. Hvis der ikke er nogen pil er der ikke tale om en signifikant forskel.

Som det fremgår af tabel 5, er det primært blandt enlige uden hjemmeboende børn, at der er en betydelig gruppe uden bil, idet 23 procent har svaret, at de ikke har bil.

Gruppen af enlige er størst blandt de 18-29 årige (31 %) og de 60-79 årige (27 %), hvorfor det primært er i disse to aldersgrupper, man finder husstande uden bil.

Omvendt er bilrådigheden størst blandt par, især dem med 1 eller flere hjemmeboende børn. I denne gruppe er det blot 2 procent, som ikke har bil, og det er mere normen end undtagelsen, at der er flere biler i husstanden. 56 procent har således svaret, at de har 2 biler, og 7 procent har 3 eller flere biler.

Samlet set viser resultaterne, at der er en klar sammenhæng mellem bilrådighed og henholdsvis husstandens størrelse og tilstedeværelsen af hjemmeboende børn.

### Brug af transport (alle)

Ser vi på rejseformål, står det også klart, at bilen er det primære befordringsmiddel på tværs af alle rejseformål.

**Tablet 6: Brug af transportmidler opdelt på rejseformål (alle)**

Transportmiddel	Arbejde og uddannelse	Indkøb	Læge/sygehus	Besøge familie/venner	Sport/fritid	Byture
<b>Personbil</b>	80%	83%	85%	95% ↑	76%	89% ↑
som fører	75%	76%	78%	82%	70%	75%
som passager	11%	19%	19%	38% ↑	17%	40% ↑
<b>Kollektiv transport</b>	12%	2% ↓	5% ↓	10%	3% ↓	11%
<b>Flextransport</b>	0,5%	0,1%	1,4% ↑	0,2%	0,1%	0,4%
<b>Gang/cykel</b>	18%	26% ↑	16%	18%	31% ↑	13%
<b>Antal besvarelser</b>	<b>995</b>	<b>1495</b>	<b>1485</b>	<b>1502</b>	<b>1357</b>	<b>1424</b>

Note: Antallet af besvarelser varierer, da der er set bort fra "ikke relevant" besvarelser for de forskellige rejseformål

Blandt pendlerne benytter 8 ud af 10 bilen til og fra arbejde eller uddannelse, 12 procent bruger kollektiv transport, mens 18 procent er til fods eller bruger cykel.

Brugen af bil blandt pendlerne er højest i aldersgruppen 30-59 år (83 %) og lavest blandt de 18-29 årige (71 %).

Kollektiv transport blandt pendlere benyttes primært af de unge, idet andelen blandt de 18-29 årige er 33 procent mod 6 procent blandt både de 30-59 årige og de 60-79 årige.

Ser man på øvrige rejseformål, har bilen den største andel for indkøb (83 %), læge-/sygehusbesøg (85 %) og familiebesøg (95 %), mens andelen for sport/fritid er lidt lavere (76 %).

Udover pendlerrejser benyttes kollektiv transport især til at besøge venner og familie (10 %) og til byture (13 %).

Flextrafik tegner sig overordnet set for meget lidt af det samlede transportarbejde, idet kun 1 ud af 50 (0,5%) benytter Flextrafik til et af de nævnte rejseformål. Flextrafik benyttes mest til læge- og sygehusbesøg (1,4 %).

Gang/cykel har den højeste andel for ture til indkøb og sport/fritid.

### Brug af transport (ingen bil i husstanden)

Blandt de respondenter, som ikke har bil, er transportmønstret markant anderledes.

**Tabel 7: Brug af transportmidler opdelt på rejseformål (ingen bil i husstanden)**

	Arbejde og uddannelse	Indkøb	Læge/sygehus	Besøge familie/venner	Sport/fritid	Byture
<b>Personbil</b>	26%	13% ↓	23%	47%	26%	35%
som fører	6%	1%	2%	5%	4%	3%
som passager	21%	13%	23%	46%	26%	35%
<b>Kollektiv transport</b>	36%	15% ↓	35%	58%	24% ↓	43%
<b>Flextransport</b>	4%	1%	9% ↑	2%	1%	3%
<b>Gang/cykel</b>	30% ↓	52%	36%	31% ↓	52%	40%
<b>Antal besvarelser</b>	<b>58</b>	<b>107</b>	<b>106</b>	<b>107</b>	<b>90</b>	<b>92</b>

Note: Antallet af besvarelser varierer, da der er set bort fra "ikke relevant" besvarelser for de forskellige rejseformål.

Som det ses i tabel 7, er kollektiv transport den mest benyttede transportform i gruppen uden bil i husstanden. Kollektiv transport benyttes mest, når man skal besøge familie og venner (58 %) og til byture (43 %), mens den benyttes mindre til indkøb (15 %) og sport/fritid (24%).

Det er dog interessant, at en ganske stor andel er afhængig af enten at kunne låne en bil eller blive kørt af andre for at komme omkring. Især når det handler om besøg hos familien eller vennerne, bliver 46 procent kørt af andre, mens 5 procent selv kører. Andelen er også ganske høj for byture, hvor 35 procent bliver kørt, og 3 procent selv kører i en lånt bil. Den høje andel, der enten låner en bil eller bliver kørt af andre, indikerer, at der mange steder i de tyndt befolkede områder er for dårlige forbindelser med kollektiv transport til, at den er relevant.

Brug af Flextrafik er markant højere blandt respondenter uden bil, især for transport til læge eller sygehus, hvor næsten hver tiende (9 %) benytter Flextrafik, og for pendlerture (4 %).

Endeligt benyttes både gang og cykel af relativt flere på tværs af alle rejseformål sammenlignet med gennemsnittet af alle 1.506 respondenter.

### Brug af transport (18-29 årige)

De unge udgør en særlig udfordring i de tyndt befolkede områder, da de generelt har mindre rådighed over bil end den øvrige, voksne befolkning. Som det fremgår af tabel 8, har de derfor også et andet transportmønster end gennemsnittet.

**Tabel 8: Brug af transportmidler opdelt på rejseformål (18-29 år)**

	Arbejde og uddannelse	Indkøb	Læge/sygehus	Besøge familie/venner	Sport/fritid	Byture
<b>Personbil</b>	71%	75%	84%	94% ↑	71%	88%
som fører	60%	62%	68%	75%	61%	67%
som passager	18% ↓	24% ↓	34%	54% ↑	22% ↓	55% ↑
<b>Kollektiv transport</b>	33%	0% ↓	10% ↓	22%	8% ↓	26%
<b>Flextransport</b>	0%	0%	1,3% ↑	0%	0%	0%
<b>Gang/cykel</b>	23%	33%	18%	23%	33% ↑	20%
<b>Antal besvarelser</b>	<b>99</b>	<b>100</b>	<b>99</b>	<b>101</b>	<b>92</b>	<b>98</b>

Note: Antallet af besvarelser varierer, da der er set bort fra "ikke relevant" besvarelser for de forskellige rejseformål

Bilen er også det vigtigste transportmiddel for de unge. Mange kører selv, men der er også mange, der bliver kørt af andre. Det gælder især for

transport til læge/sygehus (34 %), besøg hos familie eller venner (54 %) og ture i byen (55 %). Det peger i retning af, at det kan være vanskeligt for unge, som ikke har adgang til bil eller kørejlighed i bil, at have et velfungerende socialt liv de steder, hvor den kollektive transport ikke er en mulighed.

Kollektiv transport har også en højere andel af brugere blandt de unge. Det gælder især for pendlerrejser (33 %), byture (26 %) og besøg hos familie eller venner (22 %).

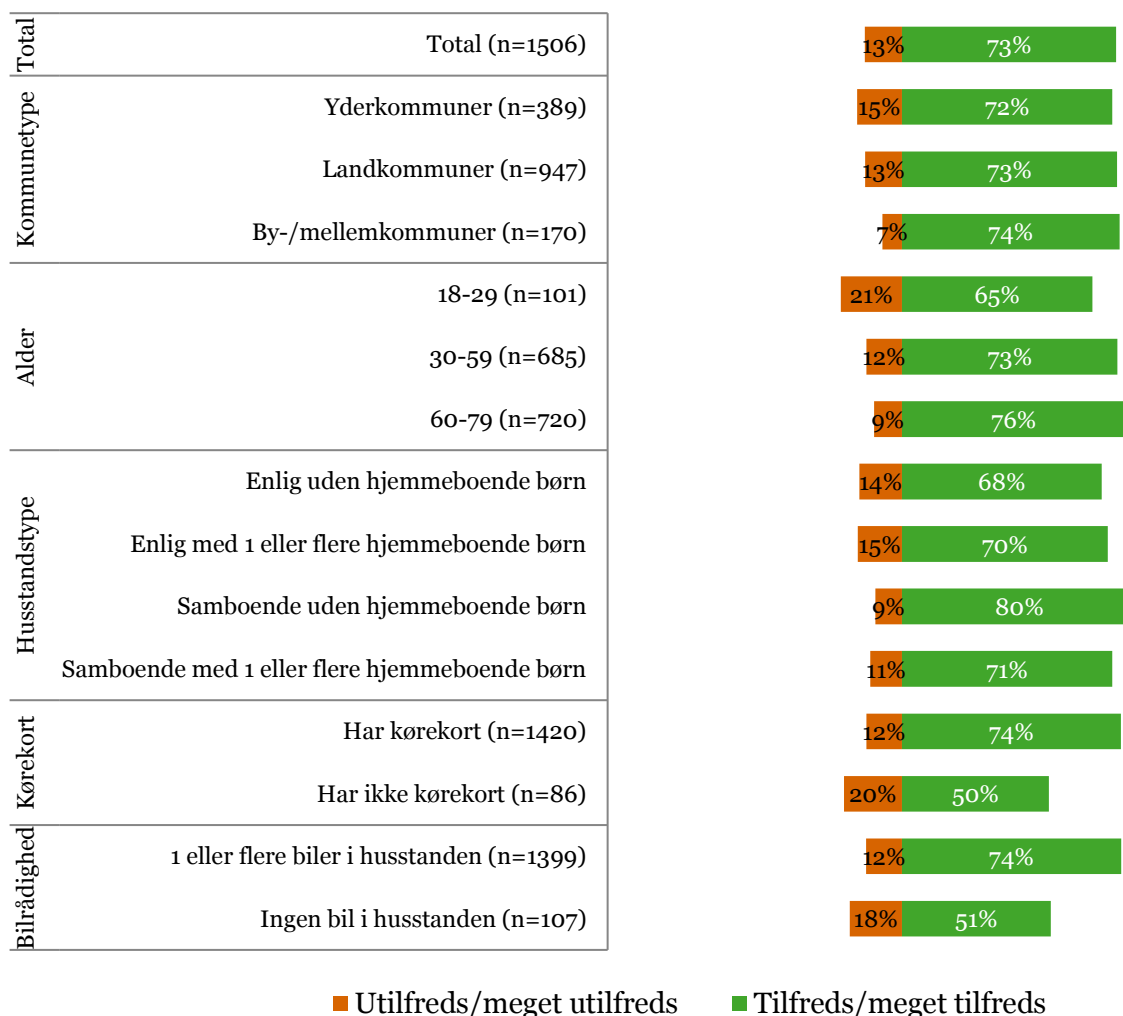
Flextrafik bruges stort set ikke.

Gang/cykel har det samme brugsmønster som for gennemsnittet.

## 6.2 Holdning til egne transportmuligheder

Direkte adspurgt er knapt 3 ud af 4 (73 %) af respondenterne tilfredse med deres transportmuligheder, det vil sige muligheden for at komme omkring og leve det liv, de ønsker. Se figur 4.

**Figur 4: Tilfredshed med transportmuligheder fordelt på målgrupper**



Spm.22: Alt i alt, hvor tilfreds er du med dine transportmuligheder, dvs. dine muligheder for at komme omkring og leve det liv, du ønsker? Base: 1.506 besvarelser.

Selvom de fleste er tilfredse, er der en række forskelle.



Resultaterne viser, at bilrådighed har stor betydning for oplevelsen af egne mobilitetsmuligheder, idet tilfredsheden er markant lavere blandt dem, der ikke har bil.

Blandt de, der ikke har bil, er det kun godt halvdelen (51 %), som er tilfredse, mens næsten hver femte (18 %) er utilfreds eller meget utilfreds.

Også blandt de unge, hvoraf mange ikke råder over bil, er tilfredsheden lidt lavere (65 %), mens godt og vel hver femte er utilfreds eller meget utilfreds med egne transportmuligheder (21 %).

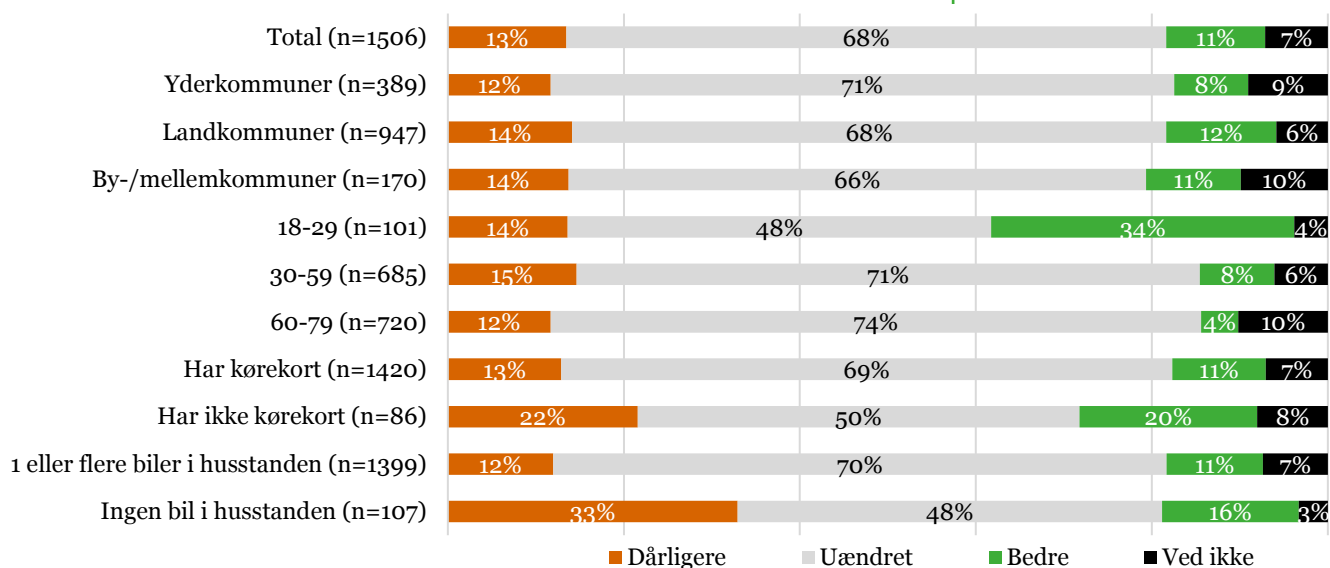
De mest tilfredse er par uden hjemmeboende børn, hvor 8 ud af 10 er tilfredse og blot 9 procent er utilfredse.

Geografi betyder mindre, idet tilfredsheden er meget ens på tværs af kommunetyper. Dog er der lidt færre utilfredse og meget utilfredse blandt de, der er bosat i mellem- eller bykommuner, hvilket kan skyldes en kombination af kortere transportafstande og bedre kollektiv trafikbetjening.

### Udvikling i transportmuligheder de seneste to år

Respondenterne blev spurgt, hvordan de oplevede, at deres transportmuligheder havde udviklet sig de seneste to år. Spørgsmålet er stillet uafhængigt af, om folks helbred, bopæl eller bilrådighed har ændret sig.

**Figur 5: Holdning til udvikling i transportmuligheder de seneste 2 år**



Spm.20: Hvis du tænker på dine transportmuligheder generelt. Hvordan synes du, at de er i dag sammenlignet med for 2 år siden? Base: 1.506 besvarelser.

Generelt set viser resultaterne i figur 5, at to ud af tre (68 %) har svaret, at deres transportmuligheder ikke har ændret sig de seneste to år.

Kun blandt de unge, dem uden kørekort og dem uden bil er der markante afvigelser fra den generelle tendens.

Blandt de 18-29 årige har 34 procent oplevet, at deres transportmuligheder er blevet bedre de seneste to år, hvilket må antages at være, fordi en del af de helt unge har fået kørekort og dermed mulighed for at købe eller låne en bil.

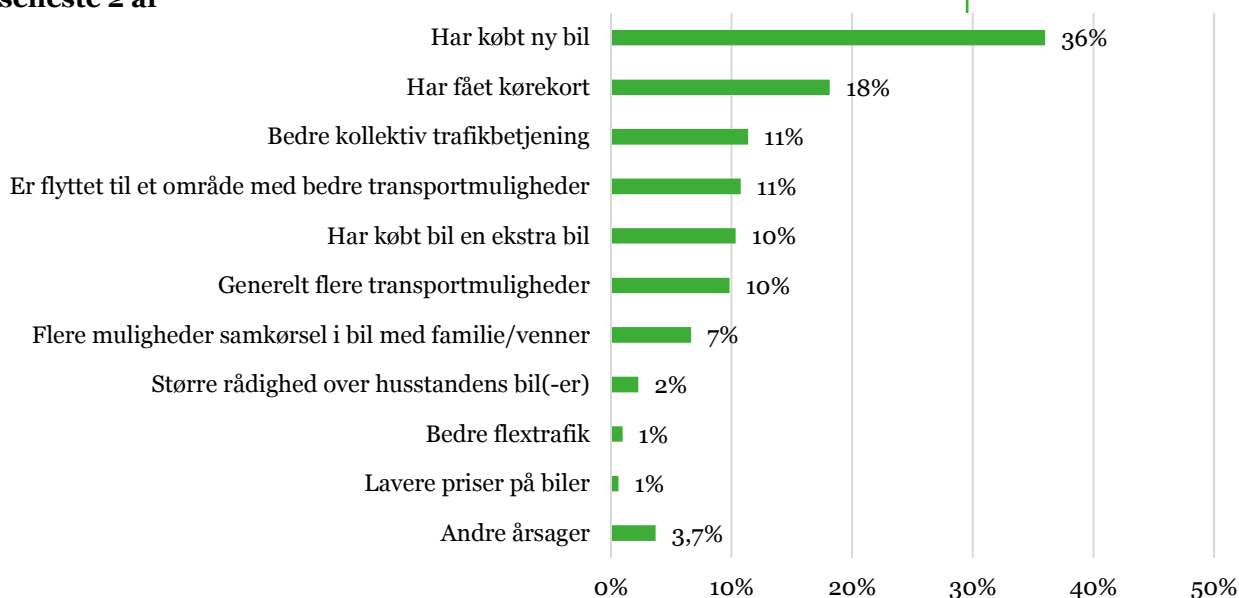
Blandt dem uden bil har lidt over halvdelen oplevet ændringer i deres transportmuligheder. Heraf har 16 procent angivet, at deres

transportmuligheder er blevet bedre, mens en ud af tre synes, at de er blevet dårligere.

### **Årsager til at transportmuligheder opleves som bedre end for 2 år siden**

Blandt de 11 procent, som oplever, at deres transportmuligheder er blevet bedre de seneste to år, peges der, som det fremgår af figur 6, især på, at man har købt ny bil (36 %), har fået kørekort (18 %) eller har købt en ekstra bil (10 %).

**Figur 6: Årsager til, at transportmuligheder er blevet bedre de seneste 2 år**



*Spm.21: Synes du, at dine transportmuligheder er blevet bedre de seneste 2 år. Hvorfor? Base: 98 besvarelser.*

Af andre årsager nævnes bedre kollektiv transport (11 %), flytning til et område med bedre transportmuligheder (11 %), generelt bedre transportmuligheder (10 %) og flere muligheder for samkørsel (7 %).

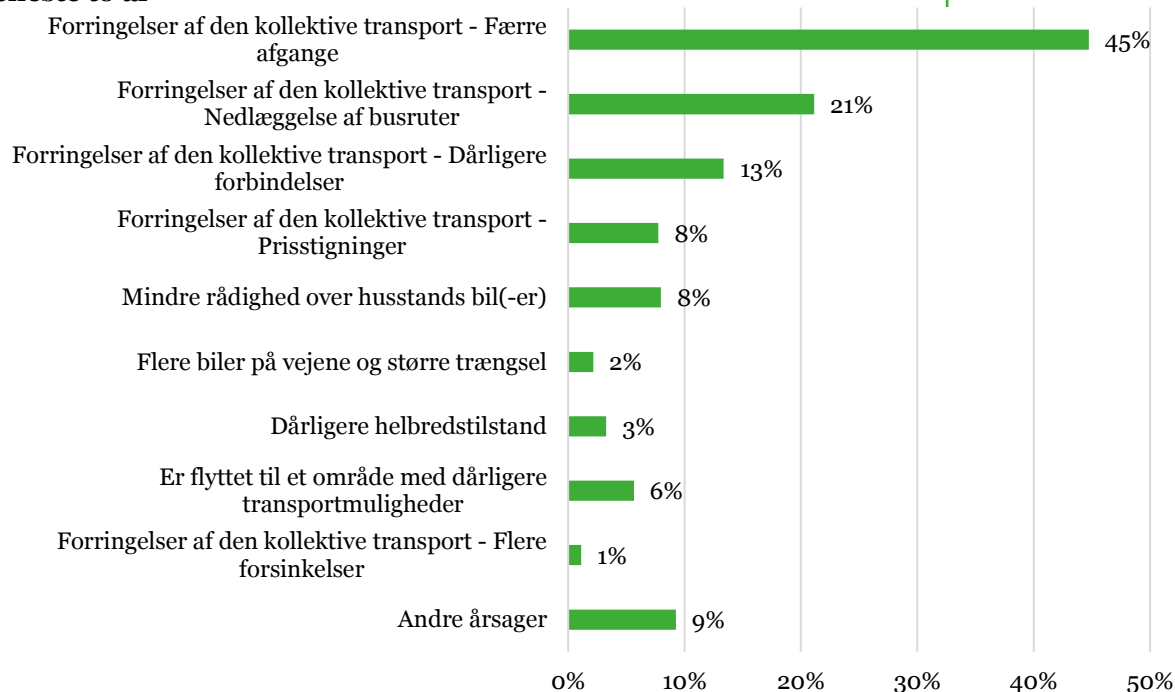
Igen er det altså bilrådighed, som er den primære drivkraft for oplevelsen af (bedre) mobilitet.

### **Årsager til at transportmuligheder opleves som dårligere end for 2 år siden**

Blandt de 13 procent, som har oplevet, at deres transportmuligheder er blevet dårligere de seneste to år, peges der især på forringelser i den kollektive transport i form af færre afgang (45 %), nedlæggelse af busruter (21 %), dårligere forbindelser (13 %) og prisstigninger (8 %). Det skyldes især, at oplevelsen af, at ens transportmuligheder er blevet dårligere primært findes i gruppen af respondenter uden bil, som netop er mere afhængige af kollektiv transport.

Mindre bilrådighed nævnes af knapt hvert tiende (8 %).

**Figur 7: Årsager til, at transportmuligheder er blevet dårligere de seneste to år**



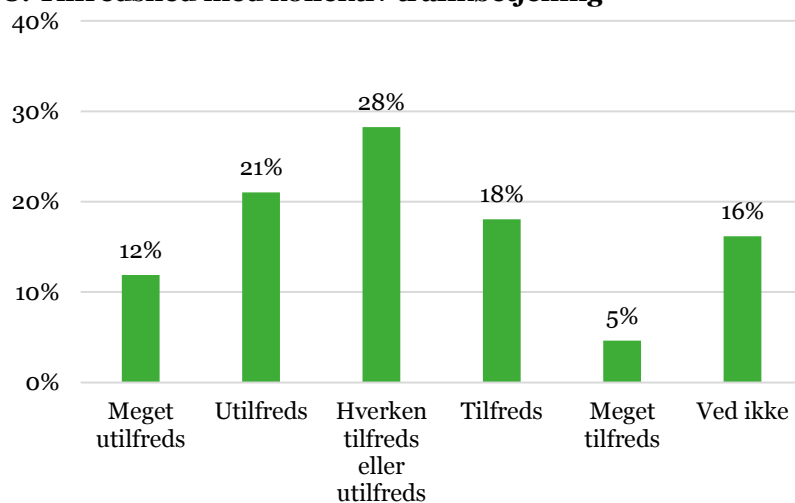
Spm.21: Synes du, at dine transportmuligheder er blevet dårligere de seneste 2 år. Hvorfor? Base: 175 besvarelser.

Samlet set viser resultaterne, at de fleste, som er bosat i de tyndt befolkede områder, er godt tilfredse med deres transportmuligheder, og at bilrådighed har afgørende betydning for oplevelsen af mobilitet.

Kollektiv transport har afgørende betydning for cirka hver tiende og bruges primært af især unge under 30 år og enlige, der ikke har bil. Ferringelser i den kollektive transport vil især bidrage negativt til denne gruppes mobilitet, og konsekvenserne kan opleves som store, da der ikke altid er alternative transportmuligheder i form af for eksempel Flextrafik eller adgang til samkørsel.

### 6.3 Tilfredshed med kollektiv transport

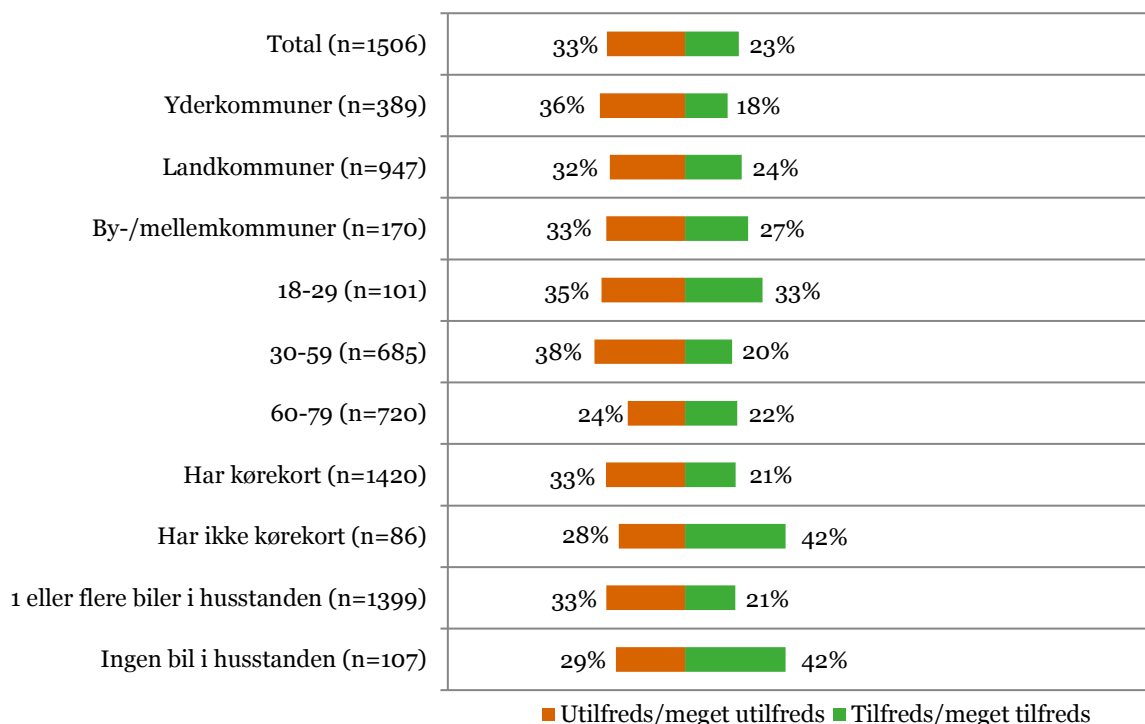
Både brugere og ikke-brugere er blevet spurgt om, hvor tilfredse de er med den kollektive trafikbetjening i det område, hvor de er bosat. Resultaterne er opsummeret i figur 8.

**Figur 8: Tilfredshed med kollektiv trafikbetjening**

Spm.2: Hvor tilfreds er du med den kollektive trafikbetjening i det område, hvor du bor? Base: 1506 besvarelser.

Tilfredsheden blandet med den kollektive transport i det område, hvor man bor, er samlet set blandet. 44 procent har enten svaret 'hverken tilfreds eller utilfreds' eller 'ved ikke', mens de resterende 56 procent er delt mellem tilfredse og utilfredse, med en overvægt af utilfredse.

På tværs af demografi og bilrådighed er der dog en række forskelle.

**Figur 9: Tilfredshed med kollektiv trafikbetjening. Opdelt på målgrupper.**

Spm.2: Hvor tilfreds er du med den kollektive trafikbetjening i det område, hvor du bor? Base: 1506 besvarelser.

Ser vi på geografi, er der en tendens til, at tilfredsheden falder med befolkningstætheden. Således er tilfredsheden med den kollektive trafikbetjening lavest i yderkommuner og højest i by- og mellemkommuner.

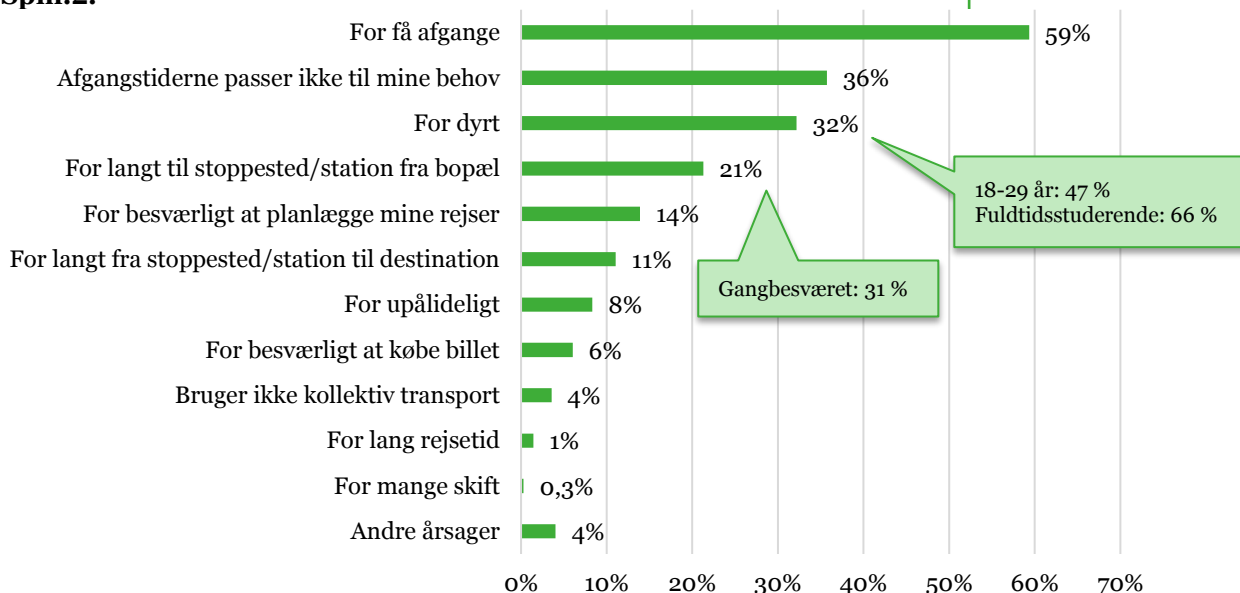
Resultatet er forventeligt, da den kollektive trafikbetjening generelt er mindre attraktiv i de tyndest befolkede egne af landet.

Tilfredsheden med den kollektive trafikbetjening er generelt størst blandt den kollektive transports kernebrugere, det vil sige de 18-29 årige (33 % tilfredse), og husstande uden bil (42 %), mens den er lavest blandt bilejerne (21 %). Men der er også respondenter i husstande uden bil (29%), der er utilfredse, hvilket kan indikere, at det måske mere er af nød end af lyst, at de benytter kollektiv transport.

Der er også mange utilfredse i de aldersgrupper, der generelt rejser mest, det vil sige de 18-29 årige (35 %) og de 30-59 årige (38 %), hvilket indikerer, at der flere steder i de tyndt befolkede områder ikke er overensstemmelse mellem behov samt forventninger og det faktiske udbud af kollektiv transport.

De primære årsager til utilfredshed er vist i figur 10.

**Figur 10: Vigtigste årsager til manglende tilfredshed med kollektiv trafikbetjening. Åbent spørgsmål stillet til alle, der har svaret 'meget utilfreds', 'utilfreds' eller 'hverken tilfreds eller utilfreds i Spm.2.**



Spm.2A: Hvad er de vigtigste årsager til, at du er utilfreds/meget utilfreds med den kollektive trafikbetjening i det område, hvor du bor? Base: 903 besvarelser.

Der peges især på, at der er 'for få afgange' (59 %), at 'afgangstiderne ikke passer til mine behov' (36 %) og, at kollektiv transport er 'for dyrt' (32 %).

Pris nævnes især af de 18-29 årige (47 %) og fuldtidsstuderende (66 %).

Det kan virke paradoksalt, at specielt de unge nævner pris som årsag til manglende tilfredshed, da mange unge har mulighed for at opnå betydelige rabatter gennem blandt andet Ungdomskort og ungdomsbilletter. Blandt forklaringerne kan være, at unge generelt har lavere indkomst og ikke har været vant til selv at skulle betale for transport.

'For lang afstand fra bopæl til nærmeste station eller stoppested' nævnes også af cirka hver femte, og især af gangbesværede (31 %).

Forhold som dårlig pålidelighed, lang rejsetid og besværligheder i forbindelse med billetkøb nævnes kun i mindre omfang.

Det er med andre ord især dårlig tilgængelighed, der peges på som årsager til manglende tilfredshed, det vil sige de klassiske konkurrenceparametre, hvor



især bilen er mere bekvem, da den kører fra dør til dør, når man har brug for det.

#### 6.4 Kollektiv transport: Et reelt alternativ til bilen?

At de fleste vælger bilen frem for kollektiv transport skyldes flere faktorer. Bilen er mere tilgængelig, da den kører fra dør til dør, du undgår uønsket ventetid i form af skift, og i de fleste tilfælde er bilen også hurtigere end kollektiv transport. Det er dog ikke det samme, som at kollektiv transport slet ikke er relevant for dem, der normalt kører i bil.

For at belyse i hvilket omfang, kollektiv transport kan supplere og eventuelt erstatte ture, der bliver foretaget i bil, har vi bedt respondenterne om at angive, hvilke af de ture, de normalt foretager i bil, der også vil kunne foretages med kollektiv transport.

Som det fremgår af figur 11, har 38 procent svaret, at en eller flere ture, de normalt foretager i bil, også vil kunne gennemføres med kollektiv transport.

Geografi har væsentlig betydning for, om den kollektive transport er et reelt alternativ til bilen. Der er en klar tendens til, at den kollektive transport bliver mindre relevant, jo længere man kommer ud i de tyndt befolkede områder. Blandt respondenter bosat i yderkommuner har kun 31 procent angivet, at kollektiv transport vil kunne erstatte en eller flere bilture. I landkommunerne er det 40 procent, og i by- og mellemkommuner knapt halvdelen (47 %).

Alder og helbred har også betydning for, i hvilket omfang kollektiv transport vil kunne erstatte ture foretaget med bil.

Blandt de 18-29 årige har 55 procent svaret, at kollektiv transport vil kunne erstatte ture, der normalt gennemføres med bil, hvilket er markant højere sammenlignet med de øvrige aldersgrupper. Årsagen til den højere svarandel kan blandt andet være, at mange unge allerede bruger kollektiv transport til nogle rejser og generelt har lavere bilrådighed.

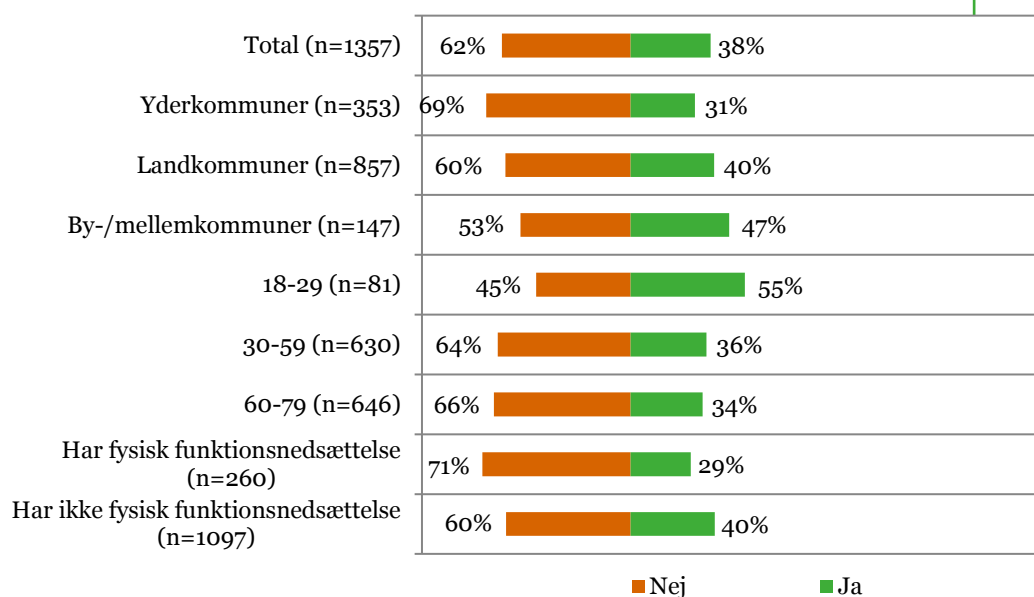
Har du fysisk funktionsnedsættelse, som gør, at du har vanskeligt ved at bevæge dig over længere afstande, er kollektiv transport mindre relevant som alternativ til bilen. Kun 29 procent af respondenterne med fysisk funktionsnedsættelse har angivet, at kollektiv transport vil kunne erstatte ture, der foretages i bil. Den væsentligste forklaring skal sandsynligvis findes i gåafstand mellem bopæl og nærmeste stoppested eller station i forhold til at sætte sig direkte ud i bilen.

Derudover kan indstigningsforhold og manglende mulighed for at få assistance have betydning for, i hvor høj grad den kollektive transport opleves som en reel mulighed. En ny undersøgelse fra Danske Handicaporganisationer viser for eksempel, at otte ud af ti mennesker med handicap har svært eller umuligt ved at rejse med tog, blandt andet på grund af forskel i perronhøjder, der umuliggør niveaufri indstigning<sup>3</sup>.

---

<sup>3</sup> <https://handicap.dk/nyheder/ny-undersogelse-mange-mennesker-med-handicap-har-problemer-med-tog>

**Figur 11: Kan kollektiv transport anvendes til ture, der foretages i bil? Kun stillet til respondenter, der bruger bilen til mindst én type af tur**



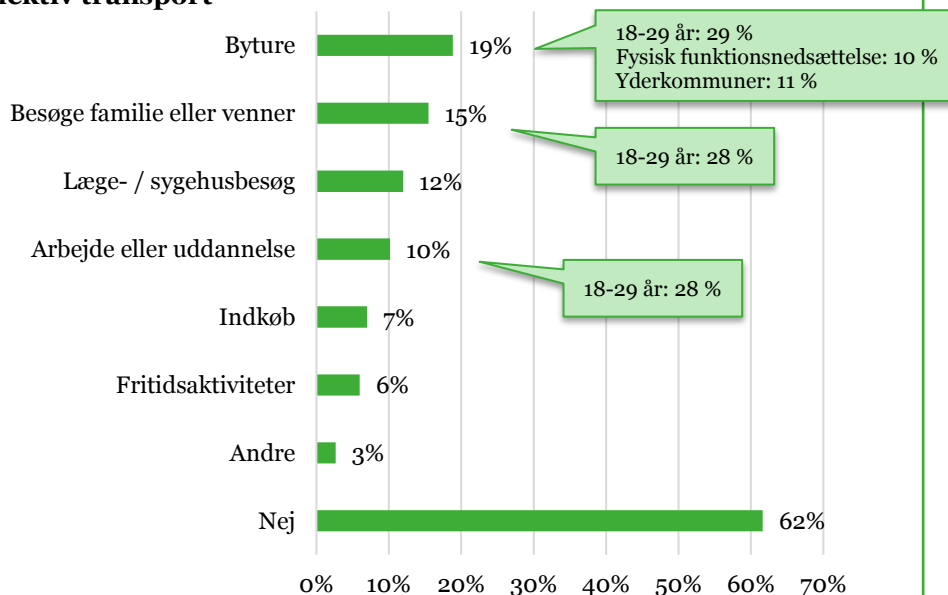
*Spm.14: Vil kollektiv transport kunne erstatte nogle af disse ture, du normalt foretager i bil? Base: 1.357 besvarelser.*

Ser man på, hvilke ture vil kunne gennemføres med kollektiv transport fremfor bil, er der en række forskelle.

Som det ses i figur 12, er det især fritidsture, så som byture (19 %), besøg hos familie eller venner (15 %) og besøg hos læge eller på sygehuset (12 %), hvor den kollektive transport kan erstatte bilen. Det er især de unge, som har svaret, at kollektiv transport vil kunne erstatte fritidsture, der gennemføres i bil, mens personer bosat i yderkommuner eller som har fysisk funktionsnedsættelse kun i mindre omfang mener, at kollektiv transport kan erstatte fritidsture, der foretages i bil.

Kollektiv transport kan derimod i mindre omfang anvendes som alternativ til bilen for de faste ture til og fra arbejde eller uddannelse (10 %) og indkøb (7 %). Dog er andelen, som har svaret, at kollektiv transport vil kunne erstatte ture til og fra arbejde eller uddannelse, markant højere blandt de unge (19 %).

**Figur 12: Typer af bilture, der også vil kunne foretages med kollektiv transport**



Spm.14: Vil kollektiv transport kunne erstatte nogle af disse ture, du normalt foretager i bil? Base: 1.357 besvarelser.

### 6.5 Flextrafik – kendskab og brug

Kommuner og regioner tilbyder Flextrafik som alternativ til den rutebaserede, kollektive transport. Flextrafik består af forskellige ordninger, hvor nogle er obligatoriske for kommuner og regioner at udbyde jævnfør lov om trafikkselskaber, mens andre er frivillige.

**Tablet 9: Flextrafiks kørselsordninger**

Kørselsordning	Beskrivelse	Visiterende myndighed	Egenbetaling	Obligatorisk eller frivillig
<b>Siddende patientbefordring</b>	Transport til behandling/undersøgelse på sygehus	Regionen	Nej	Obligatorisk
<b>Handicapkørsel</b>	Fritidskørsel for bevægelseshæmmede	Kommunen	Ja	Obligatorisk
<b>Kommunalt visiteret kørsel</b>	Transport til for eksempel læge eller speciallæge	Kommunen	Nej	Obligatorisk
<b>Flextur</b>	For alle borgere	Kommunen	Ja	Frivillig
<b>Plustur</b>	For alle borgere	Kommunen/Regionen	Ja	Frivillig

Kilde: Movia (2016)

Kørslen udføres af vognmænd med tilladelse til taxikørsel, Offentlig Servicetrafik (OST) eller Erhvervsmæssig Personbefordring (EP) som trafikkselskaberne via årlige EU-udbud indgår kontrakt med<sup>4</sup>. Disse krav følger af lov om trafikkselskaber og betyder, at trafikkselskaberne ikke har mulighed for at udbyde kørsel ved brug af frivillige chauffører.

Nogle af ordningerne er gratis, mens andre har egenbetaling.

#### **Handicapkørsel**

Alle trafikkselskaber udbyder handicapkørsel, da det er en obligatorisk opgave, jævnfør tabel 9.

Hos de fleste trafikkselskaber betales der en kilometertakst, der i nogle tilfælde er stigende med turens længde. Enkelte selskaber, blandt andet

<sup>4</sup> Movia (2016:9)

Fynbus, har dog et loft over egenbetalingen.

Hos et enkelt trafikkselskab, BAT, opkræves der en fast pris i form af et årligt abonnement.

Handicapture kan både foretages indenfor kommunen og mellem kommuner. I nogle dele af landet kan der også rejses på tværs af regionsgrænser.

Det er muligt at have en eller flere ledsagere/gæster med på turen mod en ekstra egenbetaling.

### ***Flextur (telekørsel)***

Flextur er en frivillig ordning, der udbydes af kommuner i alle regioner undtagen på Bornholm.

Egenbetalingen følger med en enkelt undtagelse de samme principper som handicapture, det vil sige betaling med udgangspunkt i en kilometerbaseret takst og mulighed for at krydse kommune- og regionsgrænser. I de fleste tilfælde betales en højere kilometertakst, hvis turen krydser en kommune- eller regionsgrænse.

Hos Fynbus kaldes Flextur for telekørsel. I stedet for en kilometerbaseret takst betales der en zonebaseret takst. Modsat Flextur er det ikke muligt at rejse på tværs af kommunegrænser. Fynbus overgår dog fra 1. januar 2020 til Flextur med samme vilkår som hos de øvrige trafikkselskaber, hvorefter telekørselsordningen nedlægges.

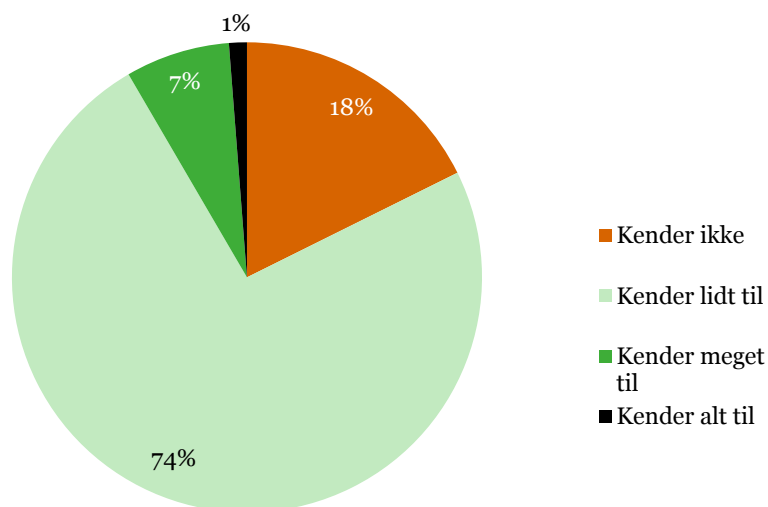
### ***Plustur***

Plustur er en frivillig ordning, der tilbydes i hele Sydtrafiks og Nordjyllands Trafikkselskabs område, samt i visse kommuner i Movias og Midttrafiks område. Fynbus planlægger ligeledes at indføre Plustur. Plustur tilbydes ikke hos BAT.

Plustur er et supplement til en rejse med bus eller tog, der kører passageren fra dennes startdestination til nærmeste busstoppested eller togstation – eller omvendt. Plustur tilbydes i Rejseplanen, hvis det ikke er muligt at bruge bus eller tog på den første eller sidste del af rejsen. Prisen varierer på tværs af trafikkselskaber. Hos NT og Movia er der dog en fast pris på henholdsvis 22 og 21 kroner, dog med visse begrænsninger på rejsens længde.

### ***Generelt kendskab Flextrafik***

82 procent af de adspurgte respondenter i tyndt befolkede områder har et vist kendskab til Flextrafik. Men som det fremgår af figur 13, er det kun 8 procent, som har et stort kendskab til Flextrafik, mens 74 procent har svaret, at de kun har 'et vist kendskab' til Flextrafik.

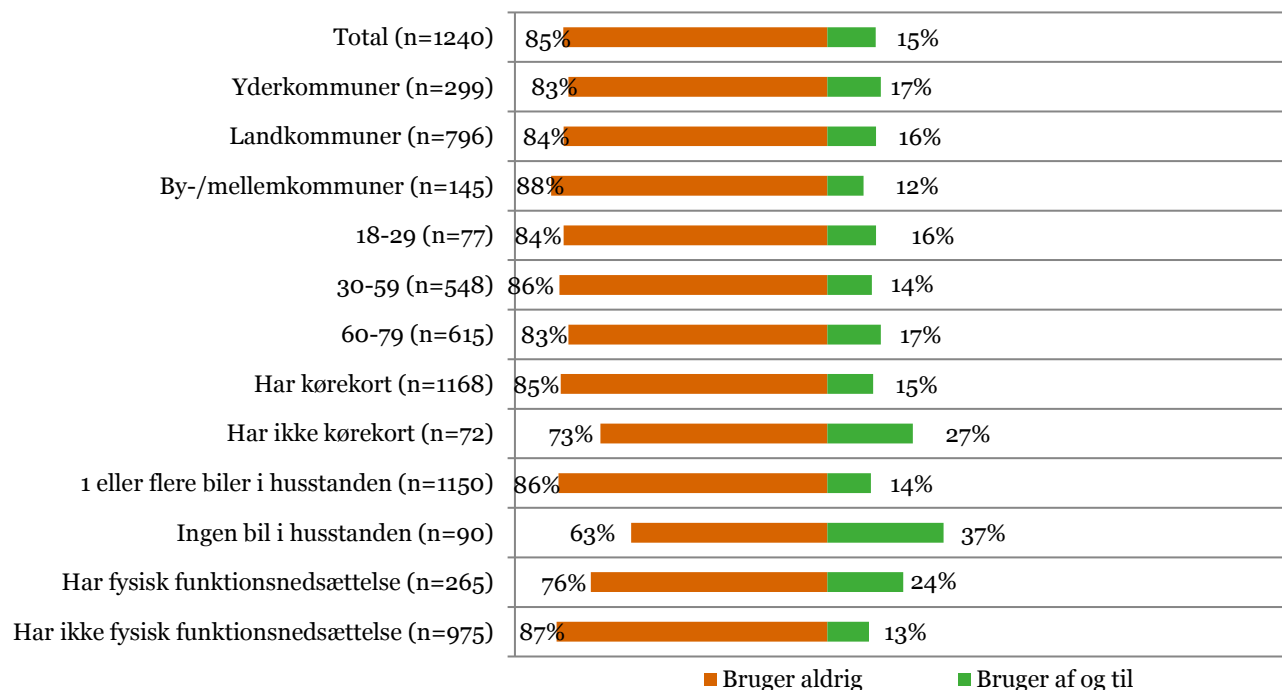
**Figur 13: Kendskab til Flextrafik**

Spm.5: Hvordan vil du beskrive dit kendskab til Flextrafik? Base: 1.506 besvarelser.

Andelen, der 'kender meget til' eller 'kender alt til' er større blandt respondenter uden bil (22 %) og/eller som har fysisk funktionsnedsættelse (16 %).

### Brug af Flextrafik

Figur 14 viser brug af Flextrafik opdelt på forskellige målgrupper.

**Figur 14: Brug af Flextrafik**

Spm.6: Hvor ofte bruger du Flextrafik? Note: Procenterne for 'Af og til' er fremkommet ved at lægge flere kategorier sammen. Se spørgeskema i bilag 2. Base: 1.240 besvarelser.

15 procent af respondenterne bruger Flextrafik 'af og til', mens de resterende 85 procent aldrig bruger Flextrafik.

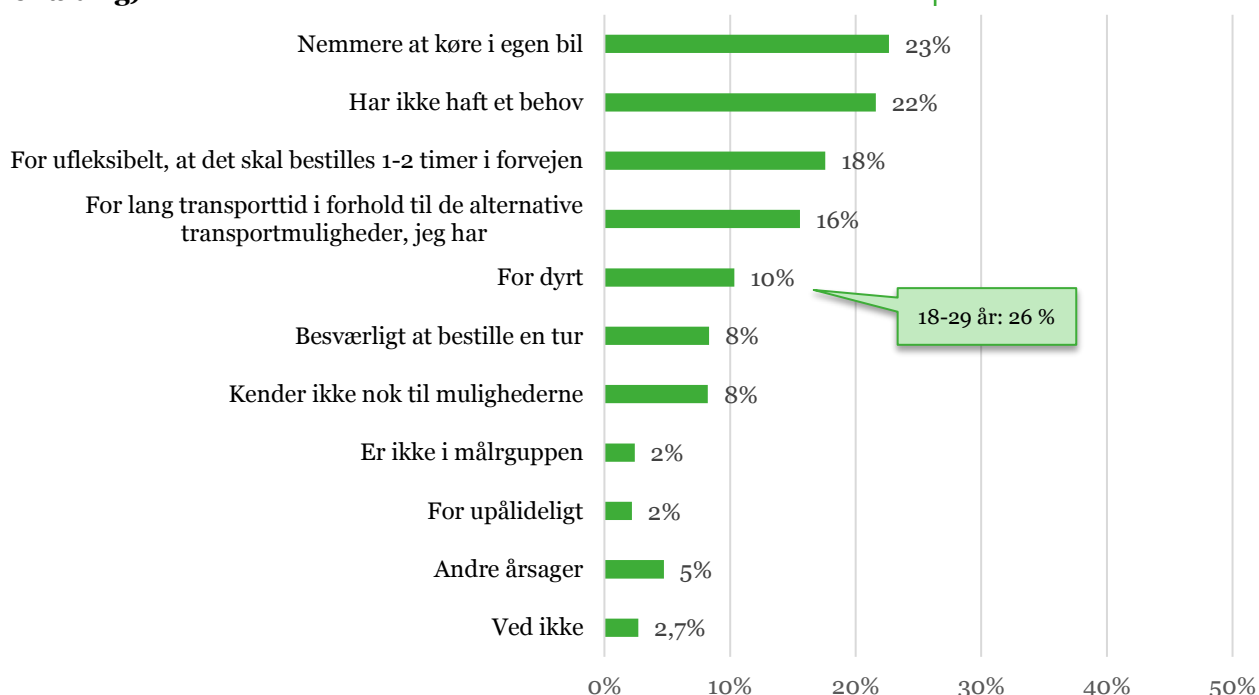
Set under ét anvender meget få respondenter Flextrafik mere end et par gange året, og stort set ingen gør det på daglig eller ugentlig basis.

Brugen af Flextrafik er størst blandt respondenter uden bil og/eller med fysisk funktionsnedsættelse og følger således samme tendens som kendskabet til Flextrafik.

### Årsager til fravalg af Flextrafik

Figur 15 viser de primære årsager til, at Flextrafik helt fravælges eller anvendes sjældnere end en gang i kvartalet.

**Figur 15: Årsager til lavt eller manglende brug af Flextrafik. Stillet til alle, der bruger Flextrafik sjældnere end en gang i kvartalet (eller aldrig)**



Spm.7: Hvorfor bruger du ikke Flextrafik (oftere)? Base: 1.193 besvarelser.

Årsagerne fordeler sig på følgende temaer:

- Praktiske årsager
- Pris
- Servicekvalitet
- Kendskab/relevans

Af 'praktiske årsager' nævnes især, at det er 'nemmere at køre i egen bil' (23 %), 'for ufleksibelt, at det skal bestilles 1-2 timer i forvejen' (18 %) og 'for lang transporttid i forhold til de alternativer, jeg har' (16 %).

10 procent har svaret, at Flextrafik er for dyrt. Blandt de 18-29 årige har godt hver fjerde (26 %) svaret, at Flextrafik er for dyrt, hvilket er forventeligt, da Flextrafik generelt er dyrere end den rutebaserede kollektive transport, som mange unge i forvejen synes er for dyr.

I relation til 'servicekvalitet', har 8 procent angivet, at det er 'besværligt at bestille en tur', mens 2 procent mener, at flextrafik er 'for upålideligt'.

Endelig har 8 procent svaret, at de ikke 'kender nok til mulighederne', mens 2 procent ikke mener, at de 'er i målgruppen'. Blandt disse har flere peget på, at Flextrafik kun er for ældre og handicappede.

## 6.6 Samkørselsordninger – kendskab, brug og tilfredshed

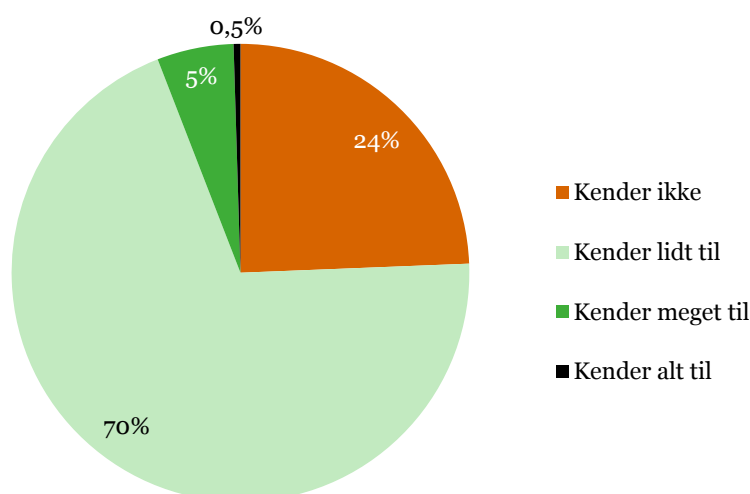
Samkørsel kan for nogle være et alternativ, hvis ikke det er muligt at køre selv eller bruge kollektiv transport og Flextrafik.

Samkørsel udbydes både af private firmaer som GoMore i form af en samkørselstjeneste og som private initiativer, hvor flere borgere går sammen om at købe og dele en bil.

### **Kendskab til samkørselsordninger**

I undersøgelsen har vi spurgt nærmere ind til kendskabet til og brug af samkørselsordninger.

**Figur 16: Kendskab til samkørselsordninger**



*Spm.9: Hvordan vil du beskrive dit kendskab til samkørselsordninger, dvs. tjenester der formidler muligheden for at få et lift i bil eller at dele en bilrejse med andre?  
Base: 1.506 besvarelser.*

70 procent har svaret, at de har et vist kendskab, mens knap 6 procent kender meget eller alt til samkørselsordninger. 24 procent har intet kendskab.

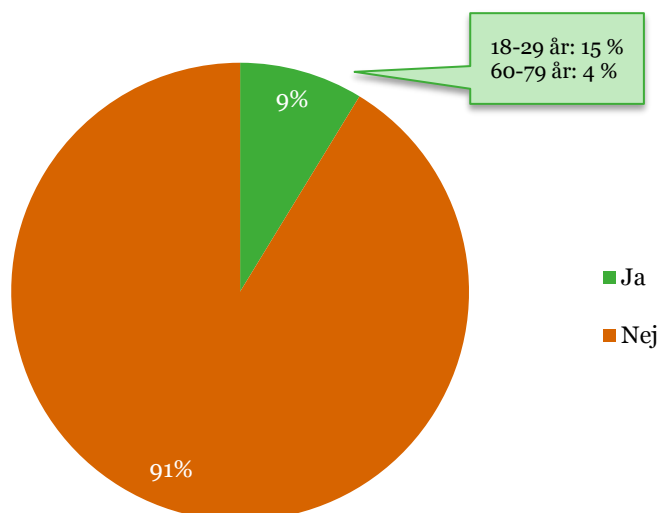
Kendskabet til delbilsordninger er størst blandt de 18-29 årige, hvor 15 procent har svaret, at de kender meget eller alt til delebilsordninger. Kun 13 procent i denne gruppe har intet kendskab.

### **Brug af samkørselsordninger**

Generelt er brugen af samkørselstjenester lav i de tyndt befolkede områder. Kun 9 procent har angivet, at de har prøvet en samkørselstjeneste som for eksempel GoMore. Blandt de 18-29-årige har lidt flere prøvet en samkørselsordning (15 %), mens færre har i de ældre aldersgruppe (4 %).



**Figur 17: Brug af samkørselsordninger. Stillet til alle, der kender lidt til samkørselsordninger**

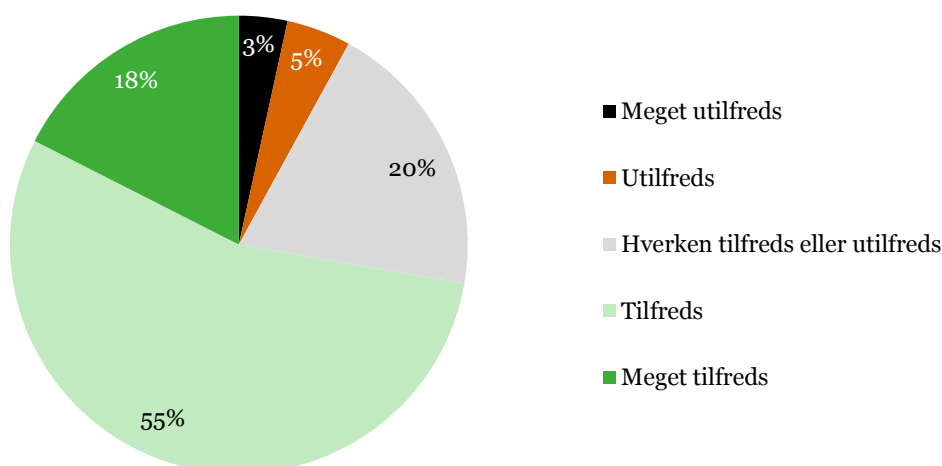


Spm.10: Har du nogensinde prøvet en samkørselsordning (f.eks. GoMore)? Base: 1.139 besvarelser.

### Tilfredshed med samkørselsordninger

De, der har prøvet en samkørselsordning, er generelt tilfredse. Således er 71 procent af dem, der har prøvet en samkørselsordning, enten tilfredse eller meget tilfredse, mens kun 8 procent er utilfredse eller meget utilfredse. Se figur 18.

**Figur 18: Tilfredshed med samkørselsordninger. Stillet til alle, der har prøvet en samkørselsordning**

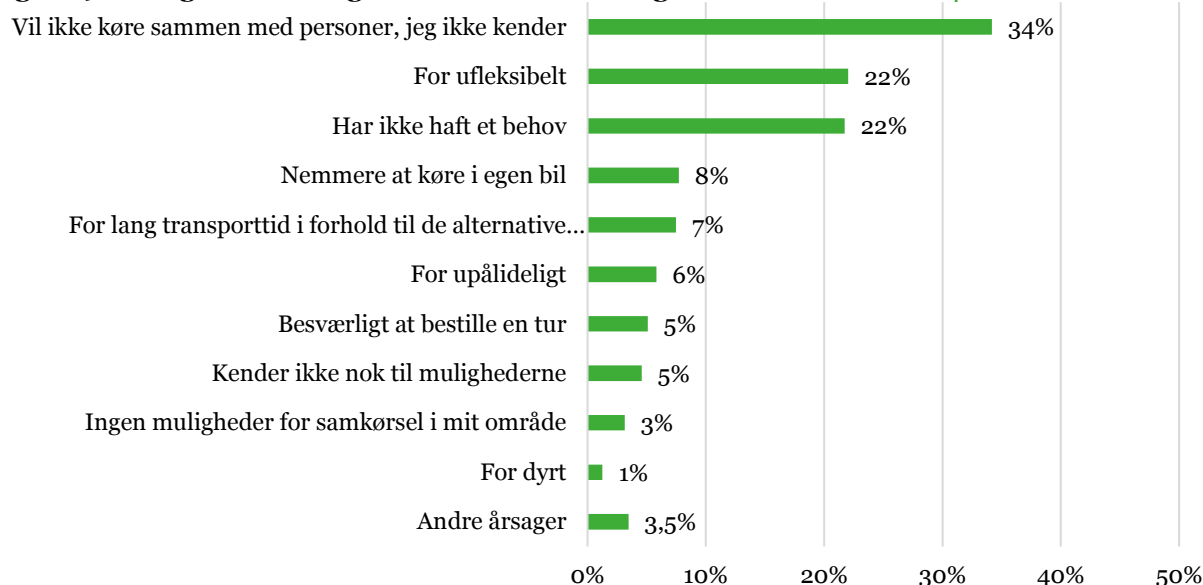


Spm.11: Hvor tilfreds er du generelt med de samkørselsordninger, du har prøvet? Base: 84 besvarelser.

### Årsager til fravalg af samkørselsordninger

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

- Praktiske årsager/privatliv
- Servicekvalitet
- Kendskab/relevans

**Figur 19: Årsager til fravalg af samkørselsordninger**

Spm.12: Hvorfor har du aldrig prøvet en samkørselsordning? Base: 1.055 besvarelser.

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

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

Under kendskab/relevans nævnes 'Kender ikke nok til mulighederne' (5 %) og 'ingen mulighed for samkørsel i mit område' (3 %).

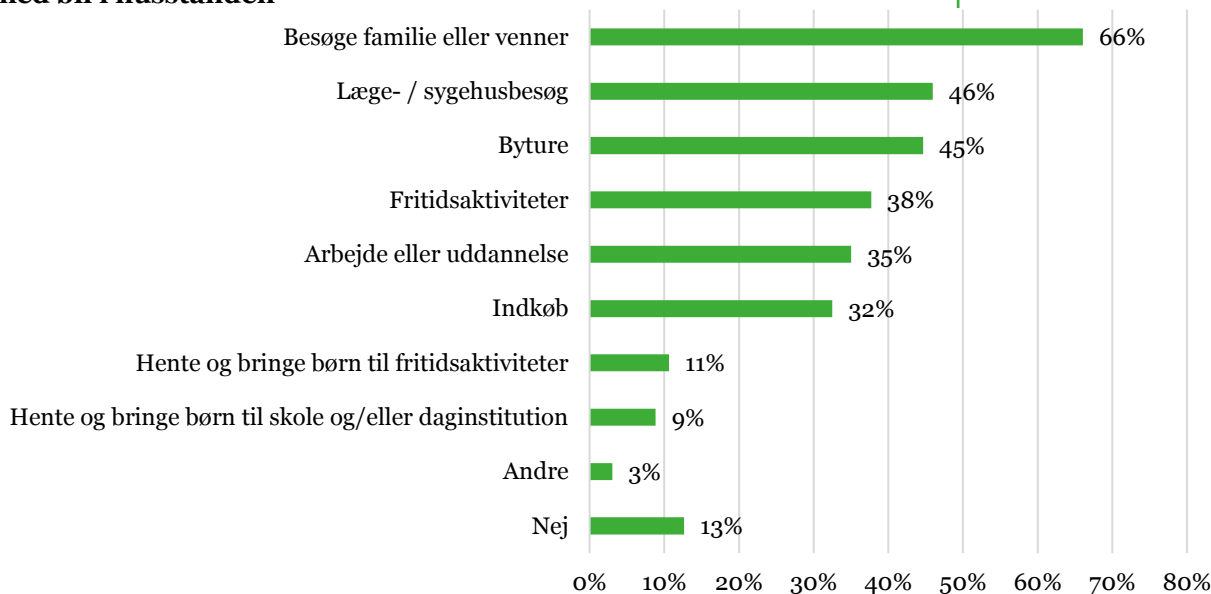
Prisen nævnes kun af 1 procent og er således ikke en væsentlig årsag til fravalg.

### 6.7 Betydningen af manglende rådighed over husstandens bil

For at undersøge betydningen af adgang til bil har vi stillet et par supplerende spørgsmål til alle med bil i husstanden om, hvilke konsekvenser det har, hvis ikke bilen er til rådighed.

Først har vi spurgt, om der er aktiviteter, respondenterne vil få vanskeligt ved at nå, hvis bilen ikke er til rådighed. Resultaterne er sammenfattet i figur 20.

**Figur 20: Er der aktiviteter, du vil få vanskeligere ved at nå, hvis du slet ikke havde adgang til en bil? Kun stillet til respondenter med bil i husstanden**



*Spm.15: Hvis du slet ikke havde adgang til at køre bil, er der så aktiviteter, du vil få vanskeligere ved at nå? Base: 1.357 besvarelser.*

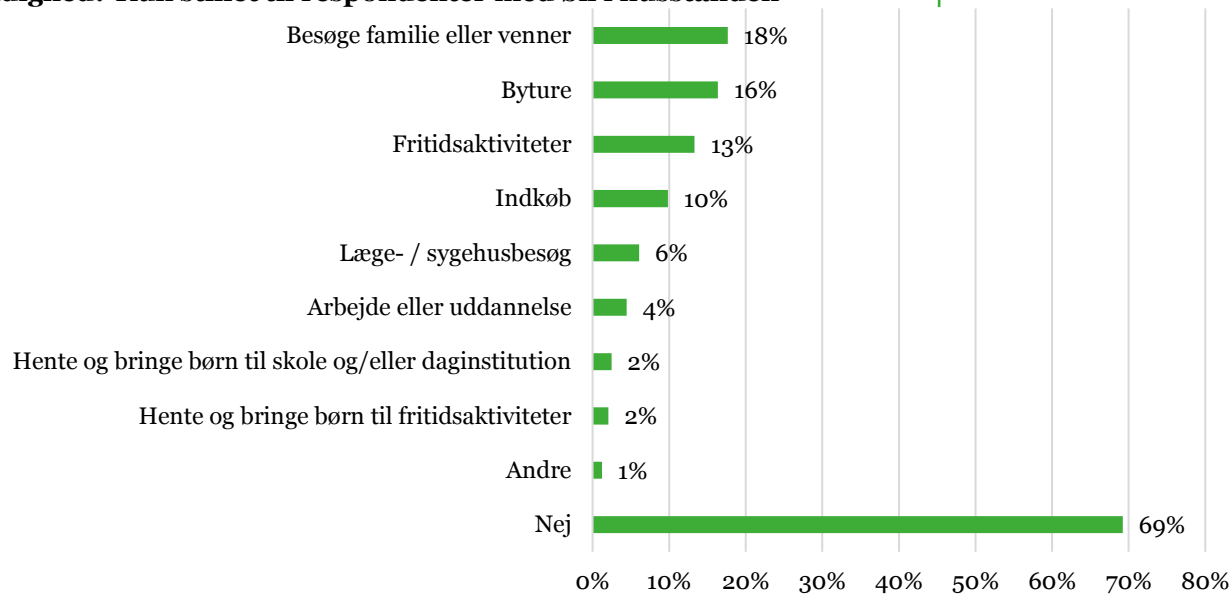
87 procent har svaret, at der er aktiviteter, som de vil få vanskeligere ved at nå, hvis bilen ikke er til rådighed.

Det gælder især for ture med fritidsformål så som besøg hos familie og venner (66 %), læge- og sygehusbesøg (46 %) og byture (45 %).

Andelen, der ved, at de vil få svært ved at nå de faste ture, hvis bilen ikke er til rådighed, er markant lavere. Således har kun 35 procent nævnt, at de vil få vanskeligere ved at nå at møde på arbejde eller uddannelse, hvis bilen ikke er til rådighed, eller at de vil få vanskeligere ved at nå at hente og bringe børn til fritidsaktiviteter (11 %) eller daginstitution (9 %).

En ting er, at en aktivitet bliver vanskeligere at nå. Noget andet er, om manglende rådighed over bil medfører, at en aktivitet helt fravælges.

**Figur 21: Er der aktiviteter, som fravælges, hvis bilen ikke er til rådighed? Kun stillet til respondenter med bil i husstanden**



Spm.13: Selvom du har adgang til at køre bil, er der så aktiviteter, du fravælger i tilfælde af, at du ikke har bilen til rådighed? Base: 1.357 besvarelser.

31 procent har svaret, at de fravælger en eller flere aktiviteter i tilfælde af, at bilen ikke er til rådighed. Se figur 21.

Oftest nævnt er besøg hos familie og venner (18 %), byture (16 %) og fritidsaktiviteter (13 %), det vil sige fritidsture.

Planlagte ture så som pendling til og fra arbejde og hente og bringe børn i daginstitution vælges kun sjældent fra, hvis bilen ikke er til rådighed, hvilket er ganske naturligt, da de færreste har mulighed for at blive hjemme fra arbejde, fordi transporten glipper.

Dette peger i retning af, at de fleste ikke udelukkende vælger bilen, fordi der ikke findes alternativer, men også fordi den gør hverdagen nemmere, og de sparer tid.

### 6.8 Betydningen af manglende transportmuligheder

Manglende bilrådighed kan have store konsekvenser i de tyndt befolkede områder. Imidlertid kan det være vanskeligt at estimere, hvor stor en gruppe, der oplever manglende transportmuligheder, udelukkende ved at se på objektive faktorer så som udbud af kollektiv transport og afstanden til nærmeste stoppested eller station.

For at undersøge omfanget af, hvilken betydning manglende bilrådighed kan have for borgere bosat i tyndt befolkede områder, har vi bedt alle respondenter uden bil i husstanden om at angive, om der er aktiviteter, de har vanskeligt ved at nå, fravælger af og til eller fravælger helt på grund af manglende transportmuligheder. Se tabel 10.

**Tabel 10: Er der aktiviteter, som er vanskeligere at nå eller fravælges pga. manglende transportmuligheder? Stillet til alle uden bil i husstanden**

	Har vanskelig ved at nå	Fravælger af og til	Fravælger helt	Nej	Ikke relevant	Antal besvarelser
<b>Arbejde eller uddannelse</b>	35% ↑	0%	0%	60%	5% ↓	<b>26</b>
<b>Indkøb</b>	1%	17%	1%	65% ↑	16%	<b>86</b>
<b>Læge- / sygehusbesøg</b>	18%	8%	5%	55%	14%	<b>86</b>
<b>Besøge familie eller venner</b>	7%	29% ↑	3%	51%	9% ↓	<b>86</b>
<b>Fritidsaktiviteter</b>	10%	9%	9%	52%	20%	<b>86</b>
<b>Byture</b>	1%	17%	11% ↑	55%	16%	<b>86</b>
<b>Andre</b>	8%	11%	1%	46%	35%	<b>86</b>

Spm.17: Er der nogle af følgende aktiviteter, du enten har vanskeligt ved at nå (man fravælger ikke), fravælger af og til eller helt fravælger på grund af manglende transportmuligheder? Base: 107 besvarelser.

Mellem 18 procent og 40 procent af respondenterne uden bil i husstanden oplever, at der er aktiviteter, som kan være vanskelige at nå, eller som de må helt eller delvist vælge fra på grund af manglende transportmuligheder.

Mere end hver tredje pendler i denne gruppe har angivet, at de har vanskeligt ved at nå at møde på arbejde eller uddannelse på grund af manglende transportmuligheder. Ingen vælger dog pendlerture helt eller delvist fra.

Nogle typer af fritidsture fravælges af og til på grund af manglende transportmuligheder. 39 procent har svaret, at de har vanskeligt ved at nå, eller at de af og til eller helt må fravælge at besøge familie eller venner. 31 procent svarer det samme, når det gælder læge- og sygehusbesøg. Begge dele kan potentielt have alvorlige konsekvenser for henholdsvis den sociale og sundhedsmæssige trivsel.

Grundet relativt få besvarelser i målgruppen er der ikke undersøgt for forskelle på tværs af demografi.

## 7 Bilag

### 7.1 Bilag 1: Om undersøgelsen

#### **Fakta**

Hvor: Norstats webbaserede befolkningspanel

Dataindsamlingsperiode: 23. september til 1. oktober 2019

Målgruppe: Personer 18-79 år som er bosat i tyndt befolkede områder

Nettostikprøve: 1.506

Nettostikprøven på 1.506 besvarelser betyder, at den maksimale statistiske usikkerhed på totaler er +/- 2,5 procentpoint.

#### **Vejning af stikprøven**

Vejning er sket på køn, alder og 6 geografiske områder.

De 6 geografiske områder er:

- Region Hovedstaden (inkl. Bornholm)
- Region Sjælland
- Fyn og Øerne
- Syddjylland
- Region Midtjylland
- Region Nordjylland

#### **Datarens og -kontrol**

Efter afslutningen af dataindsamlingen har Passagerpuls foretaget en kvalitetskontrol af de indsamlede besvarelser med udgangspunkt i følgende kriterier:

- Dubletter
- Svartider
- Svarmønstre
- Logiske tjek

#### **Deltagerne i undersøgelsen**

**Tabel 11 - Køn**

	Uvejet	Vejet
Mand	48%	51%
Kvinde	52%	49%
<b>Base</b>	<b>1.506</b>	<b>1.506</b>

**Tabel 12 - Alder**

	Uvejet	Vejet
18-29 år	7%	16%
30-59 år	45%	49%
60-79 år	48%	34%
<b>Base</b>	<b>1.506</b>	<b>1.506</b>

**Tabel 13 - Geografi**

	Uvejlet	Vejlet
Hovedstaden (inkl. Bornholm)	5%	5%
Sjælland	21%	18%
Fyn og Øerne	10%	9%
Syddjylland	12%	16%
Midtjylland	35%	34%
Nordjylland	17%	18%
<b>Base</b>	<b>1.506</b>	<b>1.506</b>

**Tyndt befolkede kommuner**

Spørgeskemaet er udsendt i følgende 45 kommuner, som er defineret som tyndt befolkede:

- Assens
- Billund
- Bornholm
- Brønderslev
- Fanø
- Favrskov
- Faxe
- Faaborg-Midtfyn
- Gribskov
- Guldborgsund
- Haderslev
- Hedensted
- Herning
- Hjørring
- Holstebro
- Ikast-Brande
- Jammerbugt
- Kalundborg
- Kerteminde
- Langeland
- Lemvig
- Lolland
- Læsø
- Mariagerfjord
- Morsø
- Norddjurs
- Nordfyns
- Odsherred
- Rebild
- Ringkøbing-Skjern
- Samsø
- Skive
- Sorø
- Stevns
- Struer
- Syddjurs
- Thisted
- Tønder
- Varde
- Vejen
- Vesthimmerland
- Viborg
- Vordingborg
- Ærø
- Aabenraa



## 7.2 Bilag 2: Spørgeskema

### SCREENING (ALLE)

#### SCR1: Er du...

Mand  
Kvinde

#### SCR2: Hvad er din alder?

Noter: \_\_\_\_\_

#### SCR3A: I hvilken kommune bor du?

Vis liste

#### SCR3B: I hvilket postnummerområde bor du?

Notér: \_\_\_\_\_

#### SCR4: Bor du...

I bebygget område (dvs. en by eller landsby med 200 eller flere indbyggere)

I et landdistrikt (dvs. landsby med under 200 indbyggere eller på landet)

**Afslut, hvis der vælges en kommune i SCR3A, der ikke tilhører gruppen af kommuner med "lav befolkningstæthed". Se liste for nærmere info.**

### BAGGRUNDSOPLYSINGER (ALLE)

#### B1: Er du...

Enlig uden hjemmeboende børn

Enlig med 1 eller flere hjemmeboende børn

Samboende uden hjemmeboende børn

Samboende med 1 eller flere hjemmeboende børn

Andet, angiv: \_\_\_\_\_

#### B2: Hvad beskriver bedst din situation?

Arbejder fuld tid (over 30 timer om ugen)

Arbejder deltid (15-30 timer om ugen)

Selvstændig

Fuldtidsstuderende

Hjemmegående

På orlov

Midlertidigt uden arbejde

Langtidssygemeldt

Pensionist eller efterlønsmodtager

Andet: \_\_\_\_\_

#### B3: Har du kørekort?

Ja

Nej

#### B4: Hvor mange biler er der i husstanden?

Ingen

1

2

3 eller flere

**B5: Har du nogen former for fysisk funktionsnedsættelse, der gør det svært for dig at bevæge dig over længere afstande?**

Ja  
Nej

### **ALLE: TRANSPORTVANER**

[Batteri]

**Spm.1: Hvilke former for transport benytter du normalt til følgende typer af ture?**

**Svarmuligheder:**

Arbejde / uddannelse  
Indkøb  
Læge- / sygehusbesøg  
Besøge familie eller venner  
Fritidsaktiviteter  
Byture (biograf, restaurant osv.)

**Skala, multipel:**

Gang  
Cykel/elcykel  
Bil, som fører [**B3=1**]  
Bil, som passager  
Motorcykel/scooter/knallert  
Kollektiv transport  
Flextransport  
Andre, notér: \_\_\_\_  
Ikke relevant

### **ALLE: HOLDNING TIL KOLLEKTIV TRAFIKBETJENING**

**Spm.2: Hvor tilfreds er du med den kollektive trafikbetjening i det område, hvor du bor?**

Meget utilfreds  
Utilfreds  
Hverken tilfreds eller utilfreds  
Tilfreds  
Meget tilfreds  
Ved ikke

[Spm.2:1,2,3]

[Multiple]

**Spm.2A: Hvad er de vigtigste årsager til, at du er [svar fra Spm.2] med den kollektive trafikbetjening i det område, hvor du bor? Vælg mindst 1 og højest 3 årsager**

For dyrt  
For langt til stoppested/station fra bopæl  
For langt fra stoppested/station til destination (arbejde, fritidsinteresse m.v.)  
For få afgang  
Afgangstiderne passer ikke til mine behov  
For upålideligt (hyppige forsinkelser, aflysninger m.v.)  
For besværligt at købe billet  
For besværligt at planlægge mine rejser  
Andre årsager, angiv: \_\_\_\_

**Spm.3: Tænk igen på den kollektive trafikbetjening i det område, hvor du bor. Hvordan synes du, at den er i dag sammenlignet med for 2 år siden?**

Bedre  
Dårligere  
Uændret  
Ved ikke

### **ALLE: FLEXTRAFIK - KENDSKAB TIL OG BARRIERER FOR BRUG**

[Spm.1.1-1.6 ≠ 7]

**Spm.4: Har du hørt om Flextrafik, herunder Plustur?**

Ja  
Nej

[Spm.1.1-1.6:7 eller Spm.4:1]

**Spm.5: Hvordan vil du beskrive dit kendskab til Flextrafik?**

Kender lidt til  
Kender meget til  
Kender alt til

[Spm.1.1-1.6:7 eller Spm.4:1]

**Spm.6: Hvor ofte bruger du Flextrafik?**

*Dvs. Flextur, Flexrute, Flexhandicap, Flexpatient, Plustur, Teletaxi m.v.*

5-7 dage om ugen  
3-4 dage om ugen  
1-2 dage om ugen  
1-3 dage om måneden  
1-2 dage i kvartalet  
1-2 dage årligt  
Sjældnere  
Aldrig

[Spm.6:6,7,8]

[Multiple]

**Spm.7: Hvorfor bruger du ikke Flextrafik (oftere)?**

For dyrt  
For upålideligt (hyppige forsinkelser, aflysninger m.v.)  
For lang transporttid i forhold til de alternative transportmuligheder, jeg har  
For ufleksibelt, at det skal bestilles 1-2 timer i forvejen  
Besværligt at bestille en tur  
Andre årsager, angiv: \_\_\_\_\_

### **ALLE: SAMKØRSELSTJENESTER - KENDSKAB TIL OG BARRIRER FOR BRUG**

**Spm.8: Har du hørt om samkørselsordninger, dvs. tjenester der formidler muligheden for at få et lift i bil eller at dele en bilrejse med andre?**

Ja  
Nej

[Spm.8:1]

**Spm.9: Hvordan vil du beskrive dit kendskab til samkørselsordninger?**

Kender lidt til  
Kender meget til  
Kender alt til

[Spm.8:1]

**Spm.10: Har du nogensinde prøvet en samkørselsordning (f.eks. GoMore)?**

Ja  
Nej

[Spm.10:1]

**Spm.11: Hvor tilfreds er du generelt med de samkørselsordninger, du har prøvet?**

Meget utilfreds  
Utilfreds  
Hverken tilfreds eller utilfreds  
Tilfreds  
Meget tilfreds

[Spm.11:1,2]

[Multiple]

**Spm.11A: Hvorfor er du generelt [indsæt svar fra Spm.10] med de samkørselsordninger, du har prøvet?**

For dyrt  
For upålideligt  
For lang transporttid i forhold til de alternative transportmuligheder, jeg har  
For ufleksibelt  
Besværligt at bestille en tur  
Dårlige oplevelser med personer, jeg kørte sammen med  
Andre årsager, angiv: \_\_\_\_\_

[Spm.10:2]

[Multiple]

**Spm.12: Hvorfor har du aldrig prøvet en samkørselsordning?**

For dyrt

For upålideligt

For lang transporttid i forhold til de alternative transportmuligheder, jeg har

For ufleksibelt

Besværligt at bestille en tur

Vil ikke køre sammen med personer, jeg ikke kender

Andre årsager, angiv: \_\_\_\_\_

**HAR KØREKORT OG MIN. 1 BIL I HUSSTANDEN:  
AFHÆNGIGHED**

[Hvis B3:1 &amp; B4:2,3,4]

[Multiple]

**Spm.13: Selvom du har adgang til at køre bil, er der så aktiviteter, du fravælger i tilfælde af, at du ikke har bilen til rådighed?**

Arbejde eller uddannelse

Indkøb

Læge- / sygehusbesøg

Besøge familie eller venner

Fritidsaktiviteter

Byture (biograf, restaurant osv.)

Hente og bringe børn til skole og/eller daginstitution [B1:2,4]

Hente og bringe børn til fritidsaktiviteter [B1:2,4]

Andre, notér: \_\_\_\_\_

Nej

[Hvis Spm.13:1,2,3,4,5,6,7,8,9]

**Spm.13A: Overvejer I at anskaffe en ekstra bil, fordi der er aktiviteter du/I i dag må fravælge pga. manglende transportmuligheder?**

Ja

Nej

Ved ikke

Hvis B3:1 &amp; B4:2,3,4]

[Multiple]

**Spm.14: Vil kollektiv transport kunne erstatte nogle af disse ture, du normalt foretager i bil?**

Arbejde eller uddannelse [Spm1.1:3]

Indkøb [Spm1.2:3]

Læge- / sygehusbesøg [Spm1.3:3]

Besøge familie eller venner [Spm1.4:3]

Fritidsaktiviteter [Spm1.5:3]

Byture (biograf, restaurant osv.) [Spm1.6:3]

Andre, notér: \_\_\_\_\_

Nej

[Hvis B3:1 & B4:2,3,4]

[Multiple]

**Spm.15: Hvis du slet ikke havde adgang til at køre bil, er der så aktiviteter, du vil få vanskeligere ved at nå?**

Arbejde eller uddannelse

Indkøb

Læge- / sygehusbesøg

Besøge familie eller venner

Fritidsaktiviteter

Byture (biograf, restaurant osv.)

Hente og bringe børn til skole og/eller daginstitution [B1:2,4]

Hente og bringe børn til fritidsaktiviteter [B1:2,4]

Andre, notér: \_\_\_\_\_

Nej

[Hvis Spm.15:1]

**Spm.16A: Ville du overveje at skifte job / uddannelse, hvis ikke du havde adgang til at køre bil?**

Ja

Nej

[Hvis Spm.15:1,2,3,4,5,6,7,8,9]

**Spm.16B: Ville du overveje at flytte, hvis ikke du havde adgang til at køre bil?**

Ja

Nej

### **MANGLENDE KØREKORT: KONSEKVENSER FOR OPLEVET MOBILITET**

[B3:2]

[Batteri]

**Spm.17: Er der nogle af følgende aktiviteter, du enten har vanskeligt ved at nå (man fravælger ikke), fravælger af og til eller helt fravælger på grund af manglende transportmuligheder?**

**Svarmuligheder (Rækker):**

Arbejde eller uddannelse

Indkøb

Læge- / sygehusbesøg

Besøge familie eller venner

Fritidsaktiviteter

Byture (biograf, restaurant osv.)

Hente og bringe børn til skole og/eller daginstitution [B1:2,4]

Hente og bringe børn til fritidsaktiviteter [B1:2,4]

Andre, notér: \_\_\_\_\_

Nej

[Single]

**Skala (Kolonner)**

Har vanskelig ved at nå

Fravælger af og til

Fravælger helt

Nej

Ikke relevant

[Spm.17\_1:1,2,3]

**Spm.18: Har du overvejet at skifte job eller uddannelse pga. manglende/dårlige transportmuligheder?**

Ja  
Nej

[Spm.17\_1-16\_9:1,2,3]

**Spm.19: Har du overvejet at flytte pga. manglende/dårlige transportmuligheder?**

Ja  
Nej

### **ALLE: GENEREL HOLDNING TIL MOBILITET**

**Spm.20: Hvis du tænker på dine transportmuligheder generelt. Hvordan synes du, at de er i dag sammenlignet med for 2 år siden?**

Bedre  
Dårligere  
Uændret  
Ved ikke

[Spm.20:1,2]

**Spm.21: Kan du uddybe hvorfor?**

Notér: \_\_\_\_\_

**Spm.22: Alt i alt, hvor tilfreds er du med dine transportmuligheder, dvs. dine muligheder for at komme omkring og leve det liv, du ønsker?**

Meget utilfreds  
Utilfreds  
Hverken tilfreds eller utilfreds  
Tilfreds  
Meget tilfreds

**Tak for dine svar!**



## 8 Litteratur

Movia: Redegørelse om kommuner og regioners koordinerede kollektive trafik, 2016

## 9 Om Passagerpuls

Passagerpuls er passagerernes uafhængige stemme i bus, tog og metro. Vi arbejder for forbedringer i den kollektive transport. Og vi informerer passagererne om deres rettigheder og hjælper dem til at træffe et godt valg.

Vi lytter til passagererne, laver undersøgelser og indsamler viden på tværs af transportformer, selskaber og geografi. Udgangspunktet er altid passagerernes samlede rejse, deres ønsker, behov og rettigheder.

Vi synliggør passagerernes oplevelser og behov, og vi skaber forbedringer ved at gå i dialog med selskaber, operatører og politikere.

Passagerpuls startede 1. oktober 2014.

### Eksempler på tidligere undersøgelser

- Passagerernes definition af kundeservice (oktober 2019)
- Brugerinddragelse inden for kollektiv transport (oktober 2019)
- Passagerpulsens kundeservicepris (oktober 2019)
- Kundeservice på de sociale medier (oktober 2019)
- Utryghed på stationer (september 2019)
- Passagerernes oplevelse af tryghed på stationerne (september 2019)
- Passagerernes oplevelse af information ved busforsinkelser (juli 2019)
- Passagerernes tilfredshed med og ønsker til Rejseplanen (juli 2019)
- Responstid – test af selskabernes sms-tjeneste (juli 2019)
- Fem centrale udfordringer for bedre sammenhæng i kollektiv transport (maj 2019)
- Danskernes holdning til klima- og miljøvenlig transport (marts 2019)
- Togselskabernes information ved forsinkelser (december 2018)
- National Passagertilfredshedsundersøgelse (tog) (december 2018)
- Information om togselskabernes rejsetidsgarantier (november 2018)
- Passagerpulsens kundeservicepris (oktober 2018)
- Passagerernes ønsker til kundeservice (oktober 2018)

Du kan se endnu flere af de undersøgelser, vi har lavet, på vores hjemmeside [passagerpuls.taenk.dk/undersogelser](http://passagerpuls.taenk.dk/undersogelser)

### Redaktion

Ansvarshavende redaktør: Afdelingschef Laura Kirch Kirkegaard

Analyseansvarlig: Lars Wiinblad

Analysemedarbejder: Anders Albrechtsen

Politisk medarbejder: Rasmus Markussen

Kommunikationsrådgiver: Christina Vejsgaard

Foto: Getty Images

Passagerpuls hos Forbrugerrådet Tænk

Fiolstræde 17B

Postboks 2188

1017 København K

Tlf.: +45 77 41 77 41

Mail: [passagerpuls@fbr.dk](mailto:passagerpuls@fbr.dk)

Web: [passagerpuls.taenk.dk](http://passagerpuls.taenk.dk)

