



# FAGLIGT FORUM

Møde d. 29. april 2024

# DAGSORDEN

1. **Tværfagligt nyt** (Henrik Vestergaard)
2. **Ny billet app, Rejsekort som app, billetkontrol** (Niels La Cour, Per Elbæk)
3. **Planlægning af den kollektive trafik og opmærksomhedspunkter i Lemvig** (Annette Johansen)
4. **Flexharmoniseringen/ nyt fra flex** (Christina Nysten, Per Elbæk)
5. **E-boks undersøgelse i Aarhus** (Kim Josefsen)
6. **De hurtige**
  - Mobilitetsprojekter i Regionen** (Sille Møberg / Thomas Olesen)
  - Status MOVE** (Per Elbæk)
  - Status på Mobilitets hubs** (Line Jarlholm)
  - Møde i Mobilitetsforum den 29. april** (Per Elbæk)

# Borgerindsigter til den kollektive trafik i Aarhus

## Resultater og anbefalinger

Spørgeskemaundersøgelse  
Marts 2024





## Brugere

(ca. 44 %)

Bruger kollektiv trafik minimum  
en gang ugentligt



## Lejlighedsvis brugere

(ca. 48 %)

Bruger kollektiv trafik minimum  
én gang om året



## Ikke-brugere

(ca. 8 %)

Bruger kollektiv trafik sjældnere  
end en gang om året

---

# Definition af brugertyper i den kollektive trafik



### Brugere (ca. 44 %)

#### Om gruppen

- Bruger kollektiv trafik minimum ugentligt og gennemsnitligt 167 dage om året
- Gennemsnitsalder: 38 år
- Kønsfordeling: 43 % mænd / 57 % kvinder
- Bor inden for Ringvejen: ca. 50 %
- Gennemsnitsafstand til nærmeste stop: ca. 370 m
- Andel med bil i husstanden: 45 %

#### Prioriteter i den kollektive trafik

- ✓ Flere afgang i timen prioriteres i meget højere grad end kortere afstand til stoppestedet
- ✓ En direkte forbindelse (uden skift) prioriteres en smule over flere afgang
- ✓ Mere lige ruter prioriteres i høj grad over mere snoede ruter
- ✓ 89 % er enige i, at busbaner bør prioriteres, hvor der er trængsel

#### Initiativer til oftere brug af den kollektive trafik

- Billigere billetter
- Færre forsinkelser og aflysninger
- Kortere rejsetid
- Flere afgang om aftenen
- Bedre mulighed for at få en siddeplads



### Lejlighedsvis brugere (ca. 48 %)

#### Om gruppen

- Bruger kollektiv trafik minimum én gang om året og gennemsnitligt 16 dage om året
- Gennemsnitsalder: 47 år
- Kønsfordeling: 52 % mænd / 48 % kvinder
- Bor inden for Ringvejen: ca. 40 %
- Gennemsnitsafstand til nærmeste stop: ca. 410 m
- Andel med bil i husstanden: ca. 78 %

#### Prioriteter i den kollektive trafik

- ✓ Flere afgang i timen prioriteres i højere grad end kortere afstand til stoppestedet
- ✓ En direkte forbindelse (uden skift) prioriteres over flere afgang
- ✓ Mere lige ruter prioriteres i meget høj grad over mere snoede ruter
- ✓ 86 % er enige i, at busbaner bør prioriteres, hvor der er trængsel

#### Initiativer til oftere brug af den kollektive trafik

- Billigere billetter
- Kortere rejsetid
- Færre forsinkelser og aflysninger
- Flere afgang om aftenen
- Bedre mulighed for at få en siddeplads



### Ikke-brugere (ca. 8 %)

#### Om gruppen

- Bruger kollektiv trafik sjældnere end en gang om året
- Gennemsnitsalder: 56 år
- Kønsfordeling: 58 % mænd / 42 % kvinder
- Bor inden for Ringvejen: ca. 30 %
- Gennemsnitsafstand til nærmeste stop: ca. 590 m
- Andel med bil i husstanden: ca. 91 %

#### Prioriteter i den kollektive trafik

- ✓ Antallet af afgang i timen prioriteres lige så højt som kortere afstand til stoppestedet
- ✓ En direkte forbindelse (uden skift) prioriteres i høj grad over flere afgang
- ✓ Mere lige ruter prioriteres i meget høj grad over mere snoede ruter
- ✓ 74 % er enige i, at busbaner bør prioriteres, hvor der er trængsel

#### Initiativer til oftere brug af den kollektive trafik

- Billigere billetter
  - Kortere rejsetid
  - Færre forsinkelser og aflysninger
  - Kortere afstand til stoppesteder
  - Flere afgang om aftenen
  - Bedre mulighed for at få en siddeplads
- + Viden om hvordan man køber billet

## Brugertyper i den kollektive trafik

Baggrundviden om aarhusianerne er baseret på selvrapporeret data. Initiativer til oftere brug er baseret på analyse af, hvordan man kan tilfredsstille flest muligens behov med færrest initiativer.

# Ikke-brugernes barrierer og fravalgskriterier

## 8 % bruger aldrig den kollektive trafik eller sjældnere end en gang om året

På tværs af alle aarhusianerne er det kun 8 %, som aldrig eller sjældnere end en gang om året bruger den kollektive trafik.

Denne gruppe er kendetegnet ved at bo længere fra stoppestederne, i højere grad at have bil i husstanden, have en højere alder og i lidt højere grad at være mænd.

## Størst tvivl blandt ikke-brugere om, hvordan de køber en billet

39 % af ikke-brugerne angiver usikkerhed om billetkøb, som deres største tvivl ved at rejse med kollektiv trafik.

## Ikke-brugerne bruger hovedsageligt bilen

77 % af dem som ikke bruger den kollektive trafik, bruger i stedet hovedsageligt bilen og 20 % vælger at cykle eller gå. Det er særligt dem, som bor længst fra midtbyen og som har langt til nærmeste stoppested, der vælger bilen. Hvorimod det særligt er de unge (18-29 årige) og dem som bor tættest på midtbyen, der vælger at cykle eller gå.

## Fleksibilitet og tid er de primære årsager for dem, som tager bilen for at fravælge den kollektive trafik

Blandt dem som ikke bruger den kollektive trafik og i stedet vælger bilen, svarer de, at det er for ufleksibelt (48 %) og/eller tager for lang tid (46 %).

## Pris, frisk luft og motion er de primære årsager for dem, som cykler og går for at fravælge den kollektive trafik

Blandt dem som ikke bruger den kollektive trafik og i stedet vælger at cykle eller gå, svarer 56 % at det skyldes at den kollektive trafik koster for mange penge og 40 %, at de gerne vil have frisk luft og motion på rejsen.

# Prioriteringer af den kollektive trafik

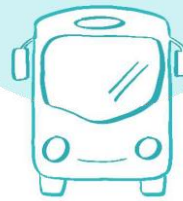
## Prioritering af bussen i trafikken

Langt de fleste aarhusianere mener, at busserne bør prioriteres i trafikken. Også selvom det kan være på bekostning af, hvor hurtigt bilerne kan komme frem. Der er opbakning til prioritering af busserne på tværs af brugergrupper og geografier - selv blandt dem som bor på landet og dem, som ikke bruger den kollektive trafik. Det er særligt de ældre borgere, dem uden bil og dem som benytter kollektiv trafik, der helst ser busserne prioriteret.



86 %

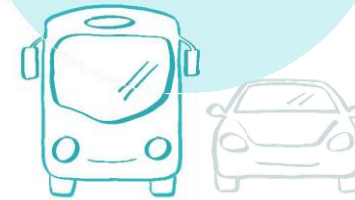
af alle er enige eller helt enige i, at busserne bør prioriteres ved brug af **busbaner**, hvor der er trængsel



BUS

77 %

af alle er enige eller helt enige i, at **busserne bør prioriteres i trafikken**, hvor der er trængsel, **selvom det kan være på bekostning** af bilernes fremkommelighed



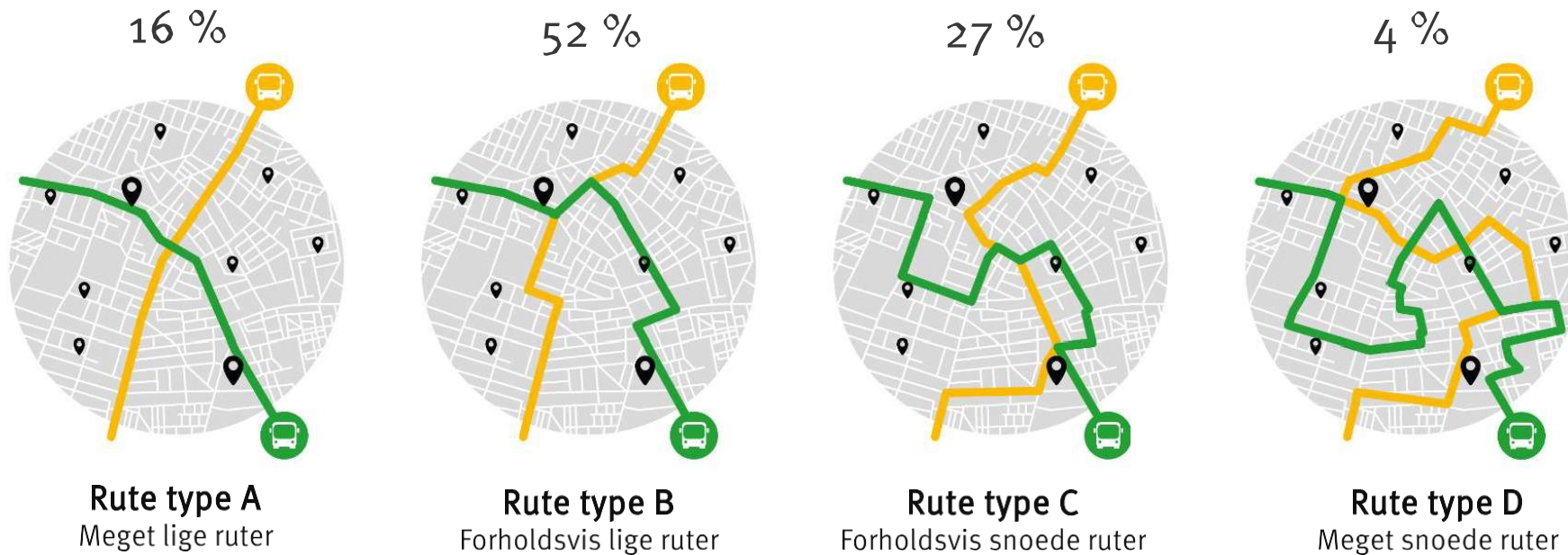
Endda hele **55 %** af ikke-brugerne, der hovedsageligt bruger bil, er også enige eller helt enige i udsagnet

# Prioriteringer af den kollektive trafik

## Lige vs. snoede ruter

De fleste (68 %) prioriterer meget eller forholdsvis lige ruter, mens 32 % prioriterer meget eller forholdsvis snoede ruter. Blandt alle grupper er der flest, som foretrækker de mere lige ruter. Prioriteringen af lige ruter er dog lidt større blandt de 40-49 årige, mænd og dem i arbejde.

Borgernes prioritering i hvor og hvordan busserne kører



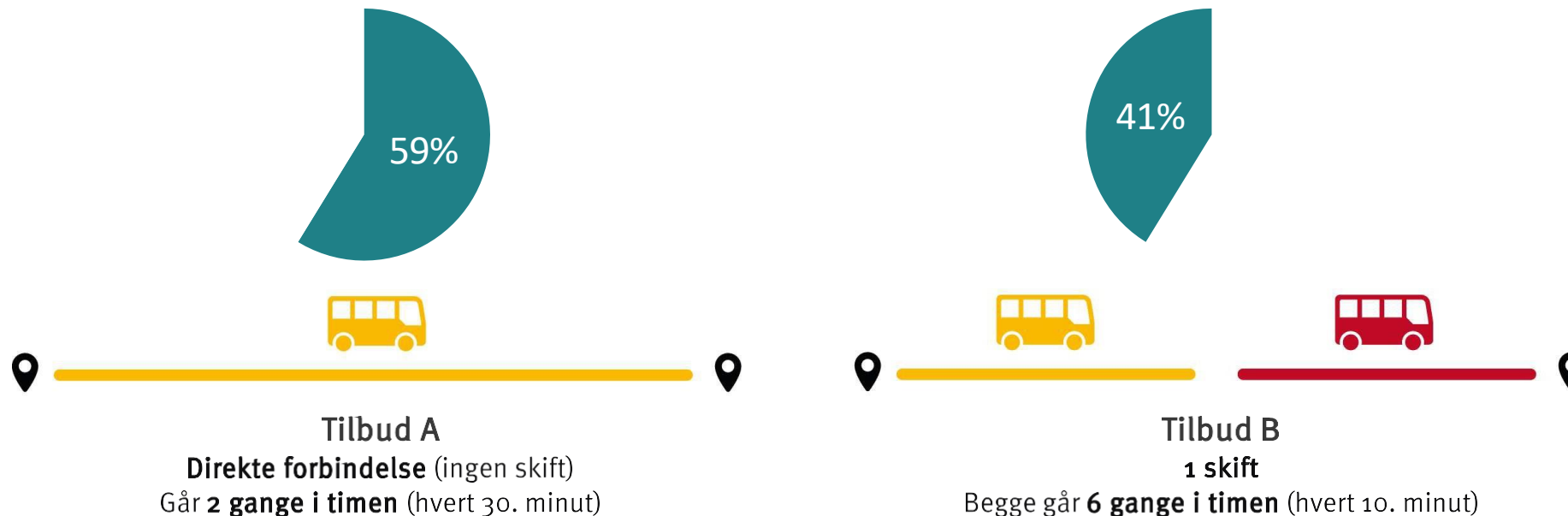


# Prioriteringer af den kollektive trafik

## Antal skift vs. antal afgange

Aarhusianerne foretrækker generelt direkte forbindelser (uden skift) fremfor forbindelser med ét skift, men væsentligt flere afgange. Stort set alle grupper foretrækker "Tilbud A" med en direkte forbindelse, som går to gange i timen, fremfor "Tilbud B", hvor man skal skifte én gang og begge går 6 gange i timen. Den gruppe, hvor der er flest som foretrækker "Tilbud B", dvs. flere afgange mod ét skift, bor i bydelene mellem Ringgaden og Ringvejen. Her er der 47 %, som prioriterer denne løsning. Læs mere om, hvordan svarene fordeler sig på brugertyper, geografi m.m. i baggrundsrapporten.

Borgernes prioritering i skift i forhold til antal afgange

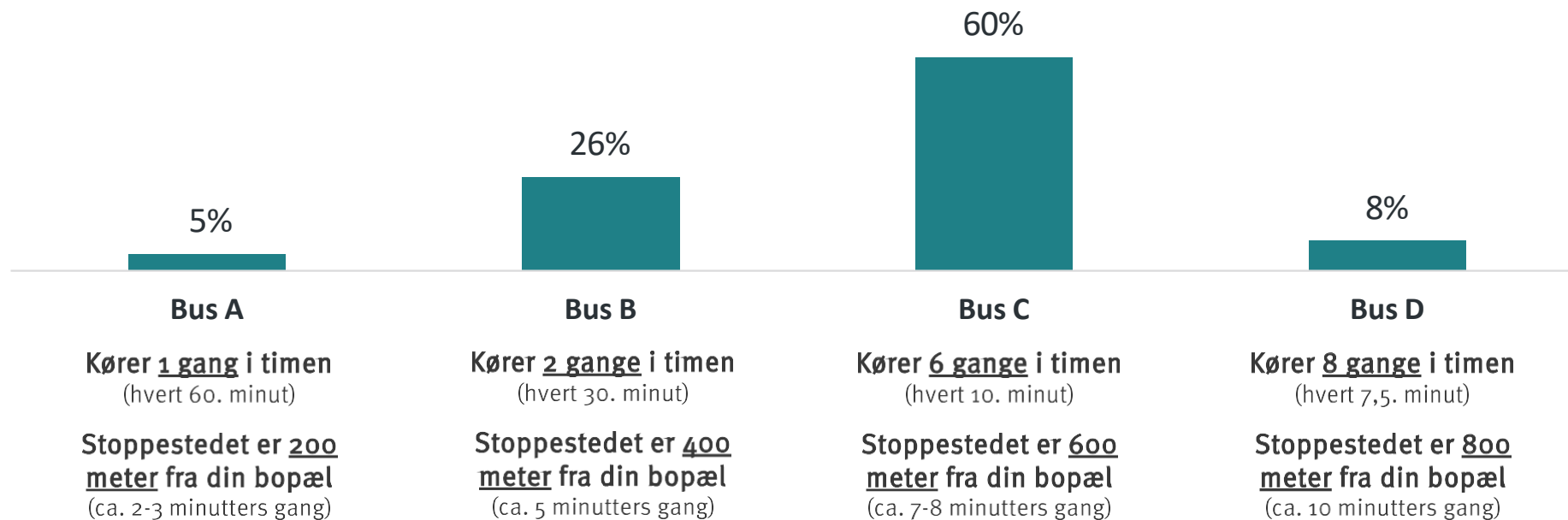


# Prioriteringer af den kollektive trafik

## Antal afgang vs. afstand til stoppested

Når aarhusianerne skal prioritere mellem antal afgang ift. afstand til stoppested fra deres bopæl, så foretrækker størstedelen (68 %) flere busafgange mod lidt længere afstand til stoppestedet. Spørgsmålet er stillet ud fra fire forskellige bustilbud, som varierer i antal afgang og afstand til bopæl. Forudsætningen var, at de skulle forestille sig at bruge den givne bus flere gange om ugen. Læs mere om, hvordan svarene fordeler sig på alder, brugertyper, geografi m.m. i baggrundsrapporten.

Borgernes prioritering i afstand til stoppested i forhold til antal afgang



# Prioriteringer af den kollektive trafik

## Typen af service i landområder

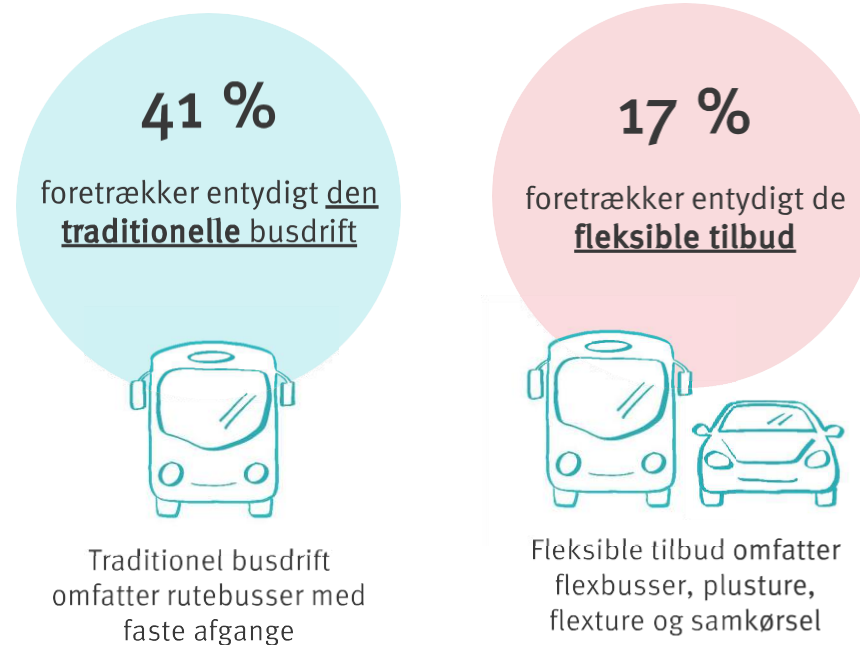
I områder med få borgere er omfanget af busdrift ofte begrænset til få afgang i udvalgte timer af døgnet og ugen. Samtidig kan der være langt at gå til nærmeste stoppested. I nogle områder tilbydes der derfor alternative og fleksible tilbud (også kaldet behovsstyrede tilbud). Dette indbefatter fx, at man kan bestille en tur fra bopæl til anden adresse eller et større trafikknudepunkt, når man har brug for det i stedet for eller som supplement til en traditionel busdrift med faste afgang. Derfor har undersøgelsen spurgt aarhusianerne om, hvilken type busdrift de ønsker, at kommunen prioriterer i landområder og mindre byer.

### Flest mener, at den traditionelle busdrift med faste afgang bør prioriteres i landområder og mindre byer

Flest mener, at den traditionelle busdrift bør prioriteres (41 %). Særligt vil aarhusianerne gerne prioritere de busser, som kører i dag, også selvom de har få afgang.

### De fleksible tilbud prioriteres særligt iblandt dem, der har brugt Flextrafik

Aarhusianere, som har benyttet flextrafik-løsninger, prioriterer i højere grad entydigt denne type løsninger og samkørsel (31 %) end aarhusianerne gennemsnitligt (17 %). Det kan tyde på, at aarhusianerne er tilbøjelige til at vælge og prioritere de tilbud, som de kender. Det kan også tyde på, at manglende kendskab og erfaring med flexprodukterne, kan have indflydelse på, at disse typer løsninger ikke ønskes prioriteret i særlig høj grad.



# Ønsker til fremtidens kollektive trafik

## Overblik

---

### **Billigere billetter er det, som flest svarer, vil få dem til at bruge den kollektive trafik mere**

Flest aarhusianere (93 %) svarer, at billigere billetter har betydning for, om de vil rejse mere med kollektiv trafik end i dag. Det er også billigere billetter, som er langt de flestes førstevalg (61 %). Billigere billetter er særlig vigtigt for de unge.

De seneste prisstigninger kom omkring indsamlingstidspunktet, hvilket kan have påvirket resultaterne på, hvor meget pris fylder. Dog ses i lignende undersøgelser, at billetpriser ofte fylder en del (se fx Passagerpulsens [2023](#)).

### **Dernæst svarer flest, at højere serviceniveau med færre forsinkelser og aflysninger, kortere rejsetid og flere afgang vil få dem til at bruge den kollektive trafik mere**

86 % svarer, at færre forsinkelser og aflysninger vil få dem til at bruge den kollektive trafik mere. 80 % svarer, at det er kortere rejsetid. Herefter svarer 71 % flere afgang om aftenen, 68 % flere afgang i weekenden og 66 % flere afgang i myldretiden.

Når der kun ses på, hvad der er de flestes førstevalg, altså hvordan de prioriterer imellem de forskellige initiativer, så prioriterer flere aarhusianere kortere rejsetid og flere afgang om aftenen over færre forsinkelser og aflysninger.

### **For at opfylde flest muligens højest prioriterede ønsker, så kan dette opnås ved at nedbringe forsinkelser og aflysninger, oprette flere aftenafgange, forkorte rejsetiden og sikre flere siddepladser**

På baggrund af aarhusianernes prioriteringer til forskellige typer initiativer er der lavet en analyse af, hvordan flest mulige aarhusianeres højest prioriterede ønsker kan imødekommes med færrest mulige tiltag. Billigere billetter er taget ud af analysen, da det er begrænset, hvor meget Midttrafik og Aarhus Kommune kan påvirke dette.

Ud fra analysen ses, at 96 % af mindst én af alle borgernes top 3 prioriterede ønsker kan opfyldes ved at nedbringe forsinkelser og aflysninger, oprette flere aftenafgange, forkorte rejsetiden og sikre flere siddepladser. Det er særligt de ældre, som har behovet for siddeplads.

### **Bedre venteforhold og parkeringsmuligheder ved stoppesteder og bedre arbejdsmuligheder under rejsen prioriteres lavest**

Selvom disse forhold generelt prioriteres lavest blandt aarhusianerne ift. øget brug af kollektiv trafik, så kan disse forhold stadig godt have en betydning for, hvor attraktiv den kollektive trafik fremstår.

# Ønsker til fremtidens kollektive trafik På tværs af aarhusianere

---

## **For brugerne er færre forsinkelser og aflysninger vigtigere**

Blandt brugerne er der flere, hvor færre forsinkelser og aflysninger er vigtigere end blandt de lejlighedsvis brugere og ikke-brugere.

## **Blandt de lejlighedsvis brugere er bedre mulighed for cykelmedtagning vigtigere**

Blandt de lejlighedsvis brugere er bedre mulighed for at medtage cykel prioriteret vigtigere end blandt brugere og ikke-brugere.

## **Blandt ikke-brugerne er kortere afstand til stoppesteder og parkeringsmuligheder vigtigere**

Blandt ikke-brugerne er afstand til stoppesteder samt bedre parkeringsmuligheder ved stoppesteder vigtigere end blandt brugerne og de lejlighedsvis brugere.

## **Blandt de lejlighedsvis brugere og ikke-brugere betyder restriktioner for biltrafikken mere**

Blandt de lejlighedsvis brugere og ikke-brugerne ses, at de vurderer, at dyrere parkering og roadpricing vil have større betydning for, om de vil bruge den kollektive trafik mere, end hvad brugerne gør.

## **For de lejlighedsvis brugere og ikke-brugerne er kortere rejsetid fleres førstevalg**

Blandt de lejlighedsvis brugere og ikke-brugerne er der flere, hvor kortere rejsetid er blandt flere borgers førstevalg, sammenlignet med brugerne.

## **For de unge er billigere billetter særlig vigtigt**

Blandt de unge 18-29 årige er der flest, som prioriterer billigere billetter højest og som deres førstevalg (75 %). Til sammenligning er det 52-56 % i de andre aldersgrupper.

## **For de 70+ årige er bedre mulighed for en siddeplads og bedre venteforhold vigtigere**

Blandt de 70+ årige er bedre mulighed for at få en siddeplads og bedre venteforhold vigtigere end for andre aldersgrupper. Mulighed for at få en siddeplads vægter endda højere for denne aldersgruppe end kortere rejsetid.

## **I landsbyerne og landområderne er bedre parkeringsmuligheder vigtigere**

Jo længere væk fra midtbyen aarhusianerne bor, des vigtigere vurderer de bedre parkeringsmuligheder er for, at de vil benytte den kollektive trafik mere.

## **Ikke overraskende betyder bedre parkeringsmuligheder mere for dem med bil i husstanden end dem uden bil**

Ligeledes vurderer dem med bil i husstanden, at dyrere parkering i Aarhus midtby og roadpricing vil have større betydning for dem end dem uden bil. Derudover betyder bedre mulighed for at medtage cykel mere for dem uden bil i husstanden end for dem med bil.

# Anbefalinger

## Indhold

Fra resultater til anbefalinger

Parametre som indgår i design af kollektiv trafiktilbud

Anbefalinger

1. Et sammenhængende hovednet i høj kvalitet
2. Test med billigere billetter
3. Fasthold de unge
4. Fokuser på de lejlighedsvis brugere
5. Tiltræk flere fritids- og ærindeture
6. Opgradér stoppestedsforholdene



# 1. Et sammenhængende hovednet i høj kvalitet

## Ret ruterne ud

Aarhusianerne prioriterer, at nettet er designet med lige ruter, hvormed busserne også kan komme hurtigere mellem de vigtigste destinationer i Aarhus. Omvejskørsel er til gene for mange, og er samtidig dyrt at drifte for kommunen. Direkte kørsel mellem de store rejserelationer gavner flertallet og er en effektiv og attraktiv måde at designe et efterspurgt net.

## Høj frekvens

Flere afgangene har stor betydning blandt aarhusianerne for at rejse mere i bus, da det betyder kortere ventetid og dermed passer bedre til ønskede ankomsttid. [Erfaringer](#) viser, at øget frekvens giver flere passagerer. Aarhusianerne ønsker flere afgangene fordelt over hele dagen, og ikke kun i dagtimerne. Erfaringer fra bl.a. Skåne viser, at øget drift i aftentimerne og weekenderne har medvirket til at tiltrække flere passagerer i dagtimerne.

## Enkelthed i tilbud

Skab et brugervenligt og overskueligt tilbud, der gør det let at anvende den kollektive trafik. Samtidig bør varianter og særafgange undgås, da det ikke giver et entydigt tilbud. Med en høj frekvens vil det enkle net blive lettere at kommunikere og anvende. Ved mindst 6 afgangene i timen er køreplaner ikke længere relevante, da passagerer bare ankommer til stoppestedet, som man kender det fra skinnebårne tilbud. Til gengæld vil en fast køreplan (frekvens) om aftenen og weekender til de busser, der kører uden for byerne, være let at forstå og kan tiltrække nye kunder.

## Fremme til tiden

En stor del af aarhusianerne ønsker færre forsinkelser og aflysninger og dermed en mere pålidelig rejse med tryghed for at være fremme til tiden. [Undersøgelser](#) viser, at denne oplevede tryghed er blandt de allervigtigste elementer for passagerernes tilfredshed med rejsen. Forsinkelser kan have store konsekvenser for vores videre rejse og for resten af vores dag.

## Flere busbaner

Aarhusianerne er positive over for flere busbaner, hvor der er trængsel og prioritering på bekostning af bilerne. God busfremkommelighed har en positiv effekt ift. at komme hurtigt frem og begrænse tidsspilde i buskøer. Dermed er det både en drifts- og samfundsøkonomisk gevinst. Den gode fremkommelighed giver bussen en konkurrencemæssig fordel, hvilket erfaringsmæssigt tiltrækker flere passagerer. [Studier](#) fra Norge viser, at fuld fremkommelighed for den kollektive trafik er det mest miljøeffektive kollektive tiltag, der kan gennemføres.

## Et styrket højklasset hovednet

Det anbefales at designe et samlet net, der baserer sig på de ovenstående serviceelementer, hvormed der opnås et højklasset hovednet i Aarhus. Letbane, BRT og A-busser spiller godt sammen og skaber en samlet stærk ryggrad, der tilgodeser de fleste og er et konkurrencedygtigt alternativ til bilen. Dette højklassede hovednet suppleres af underliggende ruter.

## 2. Test med billigere billetter

### På tværs af målgrupper

Billigere billetter er højt prioriteret af alle målgrupper i forhold til at rejse oftere med kollektiv trafik. Uanset om man er bruger eller ikke-bruger, ung eller gammel, har bil eller ej samt bosat i land eller midtbyen. Dette gælder især for de unge brugere, der er under uddannelse, bosat i Midtbyen og uden bil.

### Det virker...

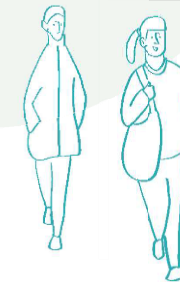
Billetterpriser er et virkemiddel til at ændre på brugen af den kollektive trafik. [Billigere billetter](#) giver flere passagerer, men det forudsætter, at der er en mærkbar reduktion i billetprisen. [Flere passagerer](#) kan medvirke til at reducere bilbrug og har dermed også en klimaeffekt. Det er dog et opmærksomhedspunkt, at det også tiltrækker en del gående og cyklister.

### Nemt og billigt

Inspireret af Odense kan det anbefales at se på mulighederne for at tilbyde en QR-billet, der er let at anvende for nye brugere og tilmed billigt. Det er en enkeltbillet, der kun kan anvendes på mobilenheder. Princippet er enkelt; scan – swipe – stå på. Billetten er købt gennem MobilePay eller kreditkort og koster 10 kr. for unge under 26 år og 15 kr. for brugere herover. QR-billetten har været med til at hente nye passagerer til den kollektive trafik, hvor mere end 60.000 brugte den nye billettype i december.

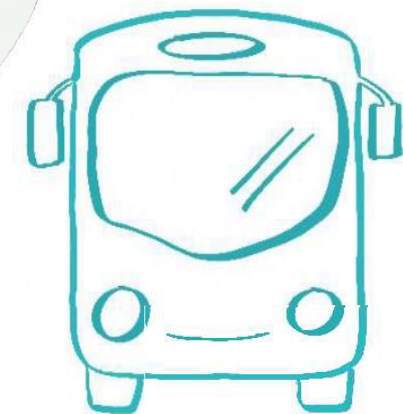
### Nye brugere

tiltræk de mindst hyppige brugere ved at gøre det lettere at købe billet for dem samtidig med, at det er lidt billigere



### Ny billet

en ny løsning baseret på Odenses QR-billet, hvor man scanner en QR-kode og så kan rejse - billigt





# 3. Fasthold de unge

## Fremtidens brugere

De unge er de hyppigste brugere af den kollektive trafik, hvor to ud af tre unge rejser mindst 1 gang om ugen. I gennemsnit rejser de unge (18-29 år) med kollektiv trafik 2,3 dage om ugen. Kun 2 % af de unge adspurgte svarer, at de ikke anvender kollektiv trafik.

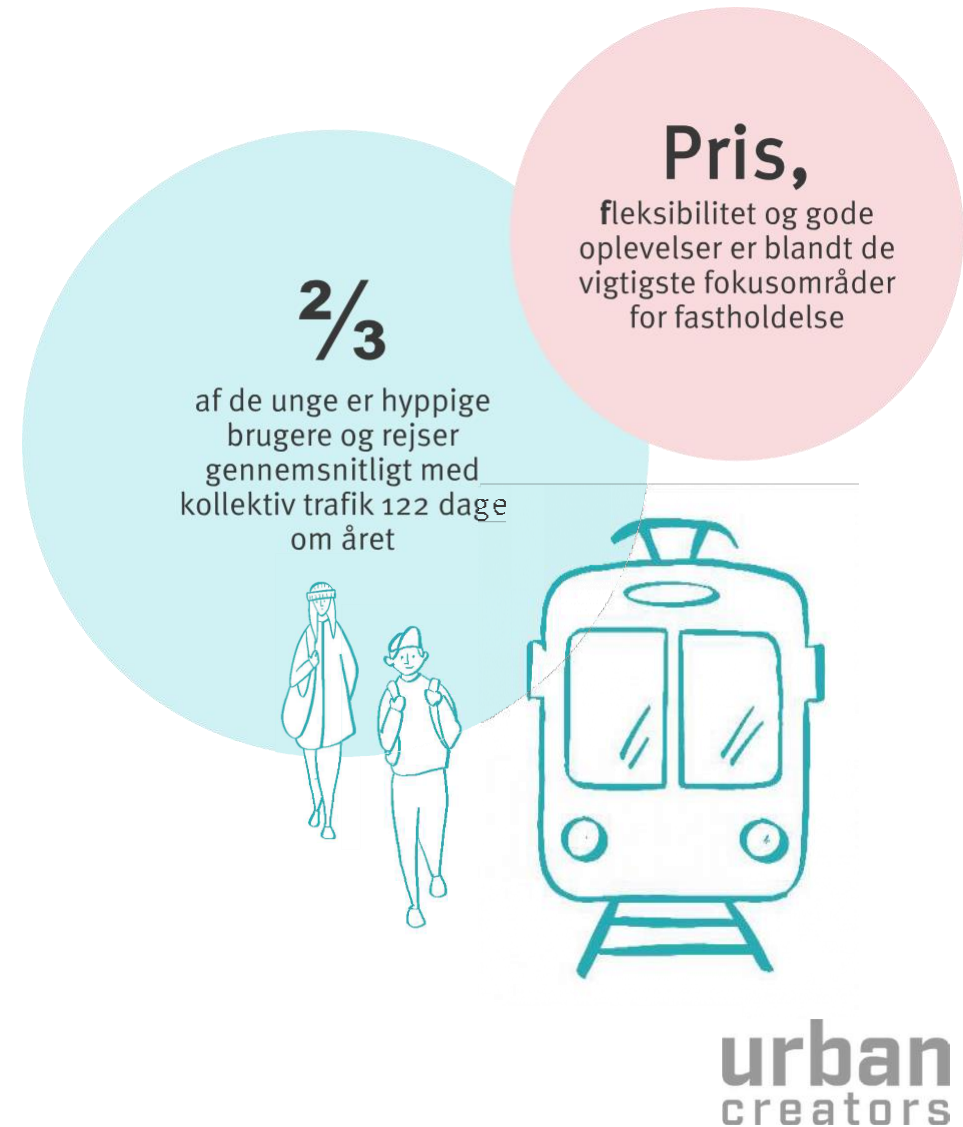
## Klimabevidste børnefamilier

Når de unge stifter familie og får job, sker der et fald i benyttelsen af den kollektive trafik. Her er det kun lidt over 40 %, der rejser kollektivt mindst 1 gang om ugen. Det svarer til, at de 30-39 årige rejser med kollektiv trafik 1,5 dage om ugen, hvilket er et mærkbart fald.

## Skabe gode oplevelser og garantér betjening

Det anbefales at understøtte, at det er attraktivt for unge at rejse med kollektiv trafik. Dette hænger ofte sammen med [prisniveau](#) (ungdomsrabatter og billige billetter) samt øget fleksibilitet i den kollektive trafik, så det er muligt at rejse hjem igen efter uddannelse og sociale aktiviteter. Gode oplevelser under rejsen kan være med til at styrke den kollektive trafiks image og bedre fastholde de unge.

Det er vigtigt ikke at miste den klimabevidste generation til bilen, da der er et stort potentiale i at fastholde de unge i den kollektive trafik. Det kræver et grundigt indblik i, hvordan de unges præferencer ændres over tid, og hvad det kræver at understøtte den nuværende grønne mobilitetsadfærd kombineret med småbørnslivet og/eller karrierelivet. [En garanti](#) for at den kollektive trafik er tilstede i en længere årrække har vist positive virkninger i Holland og afholder familier fra at anskaffe flere biler.



# 4. Fokuser på de lejlighedsvise brugere

## Gør lejlighedsvis brugere til regelmæssige brugere

Hver fjerde aarhusianer anvender den kollektive trafik 1-3 gange om måneden og har dermed ikke en barriere i forhold til den kollektive trafik. Ved at øge rejsehyppigheden for denne målgruppe, vil der ligge et stort potentiale i at få flere i den kollektive trafik i Aarhus.

## Pris betyder noget

Foruden at efterspørge kortere rejsetid og flere afgang, så er de lejlighedsvis brugeres mobilitetsadfærd også mulig at påvirke via pris. Dette er især billetpriser, men det gælder også prislelementer som dyrere parkering og betaling for at køre i byen for de, der kører bil. Dette indikerer, at der med den grønne mobilitetsplan er muligheder for at ændre på transportadfærd gennem restriktioner (tid og penge), og med en ny kollektiv trafikplan tiltrække en stor målgruppe med et attraktivt net (og nye billetter).

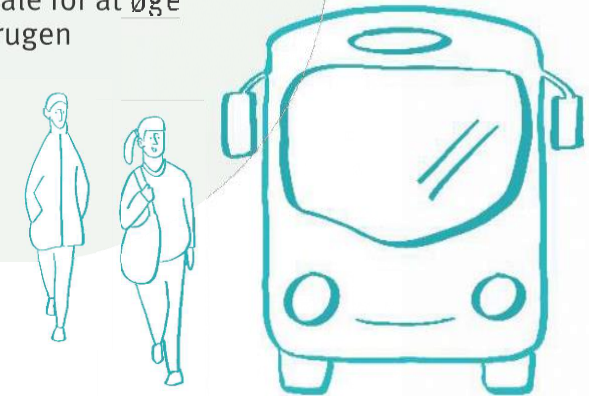
## Bliv klogere og målret markedsføringen

Det anbefales at undersøge nærmere hvilke typer af personer, der repræsenterer denne store målgruppe. Uddybende undersøgelser kan fx være med til at tydeliggøre hvilke 'personaer' inden for målgruppen, der er mulige og ønskværdige at tiltrække til den kollektive trafik. Ved at kende målgruppen bedre, kan markedsføringen og tilbuddene målrettes til, hvad denne gruppe efterspørger af forbedringer og er mest påvirkelige overfor.

**Bliv klogere**  
på den store målgruppe  
og iværksæt indsatser,  
der lokker dem

**26 %**

rejser et par gange om  
måneden, og her ligger  
et potentiale for at øge  
brugen



**urban**  
creators

# 5. Tiltræk flere fritids- og ærindeture

## Flere fritidsture i bus og letbane

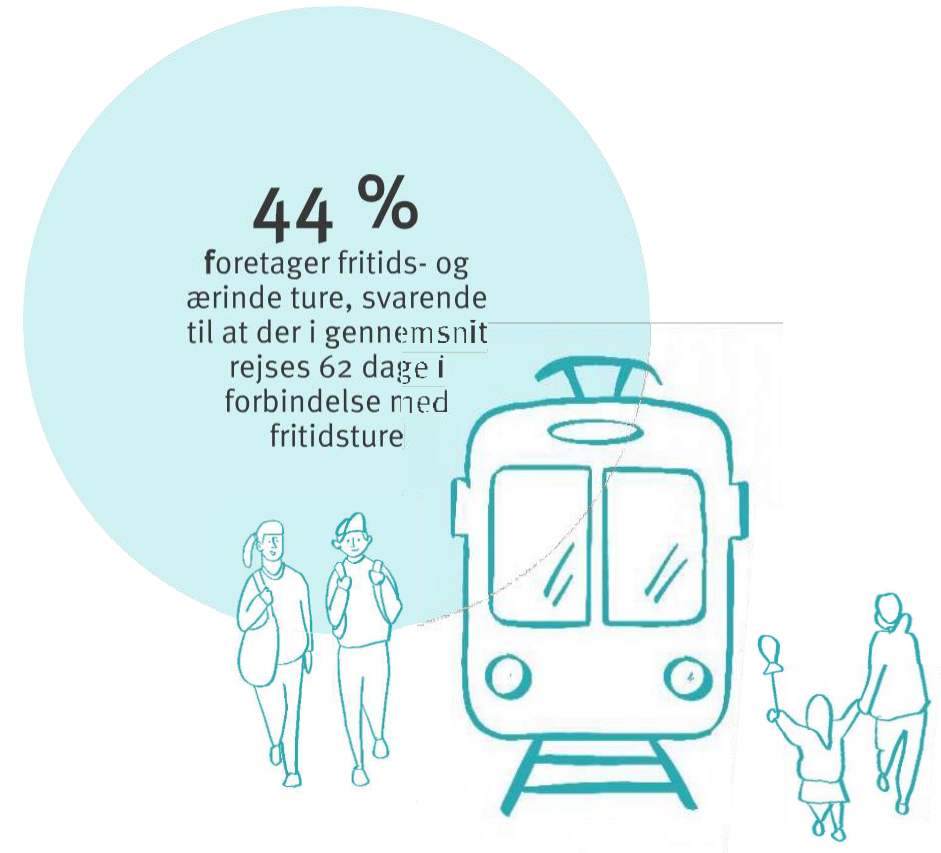
Der er et potentiale for at få flere til at rejse med den kollektive trafik i forbindelse med fritidsture, hvilket ofte sker på tidspunkter, hvor der er bedre plads i bussen. Til fritidsture rejser man ofte også flere sammen, hvormed bilen bliver meget billig. Ved at indføre billigere dagsbilletter til fritidsrejser (i grupper), kan der være incitamenter for at få flere til at rejse med kollektiv trafik. Dette er på [tidspunkter](#), hvor ekstra passagerer ikke koster meget ekstra og til priser som er konkurrencedygtige til bilturen.

## Aften- og weekendture gavner flere

Da fritidsture især foretages uden for myldretiden, er det også vigtigt her at tilbyde et attraktivt produkt, der rækker ind i de sene aften timer og hele weekenden. Flere evalueringer indikerer, at nye rejsende i aften- og nattetimer også er kunder i dagtimerne. Dermed styrker disse afgang også benyttelsen i dagtimer.

## Mobility as a Feature

Fremtiden peger i retning af et skifte fra et multimodalt til et multiservice perspektiv - Mobility as a Feature er fremtidens arvtager til MaaS. Det er en samlet digital løsning, hvor fx billetkøb sker i andre aktørers platform som en integreret del af deres service. Det er dermed muligt, at deltagelse i fritids- og kulturaktiviteter let kan kombineres med brug af kollektiv trafik, da adgang til den kollektive trafik sker som en del af købet af teaterbillet eller restaurantbooking. Dette giver et spændende potentiale for bl.a. fritidssegmentet.



# 6. Opgrader stoppestedsforsholdene

## Stort potentiale for at øge den samlede tilfredshed

Hver anden aarhusianer er tilfreds med komforten ved stoppesteder. Venteforhold ved stoppesteder er [tidligere](#) vurderet at være vigtigt for passagerernes oplevelse af den kollektive trafik. Det gælder både mulighed for at sidde ned, læ og ly samt trafikinformation. Det anbefales at fastholde fokus på attraktive venteforhold med forskellige behov afhængig af geografi og serviceniveau.

## Fokus på gang og cykel til stoppesteder

Aarhusianerne oplever, at det er let at komme til stoppestederne og at der er en acceptabel afstand. Det er vurderet, at det er en indsats med høj effekt og tilfredshed. Et nyt studie fra Movia om tilstødende tiltag ved stoppesteder viser også, at det påvirker oplevelsen af den kollektive rejse positivt at investere i bedre og tryggere adgange til stoppesteder og det bymiljø, man oplever undervejs.

## Understøt gode kombinationsrejser

Selvom aarhusianerne har scoret bedre parkering ved stoppesteder lavt som en faktor, for at de vil benytte den kollektive trafik mere, så er det ikke et udtryk for, at der ikke foretages kombinationsrejser i Aarhus. [Andre studier](#) viser, at attraktiv cykelparkering ved stationer og stoppesteder er med til at få flere til at rejse kollektivt. Men det afhænger også af det serviceniveau, som den kollektive trafik tilbyder. Movias nye studie viser også, at det har en positiv værdi at tilbyde god cykelparkering og dermed understøtte muligheden for kombinationsrejser. Dette kan være indsatser, der også er med til at øge tilfredsheden.

## Adgang

til stoppestedet er vigtigt for oplevelsen af den kollektive trafik – fortsæt det gode arbejde her

24 %

udtrykker utilfredshed med komforten (fx vente i ly/læ, mulighed for at sidde ned m.m.)

