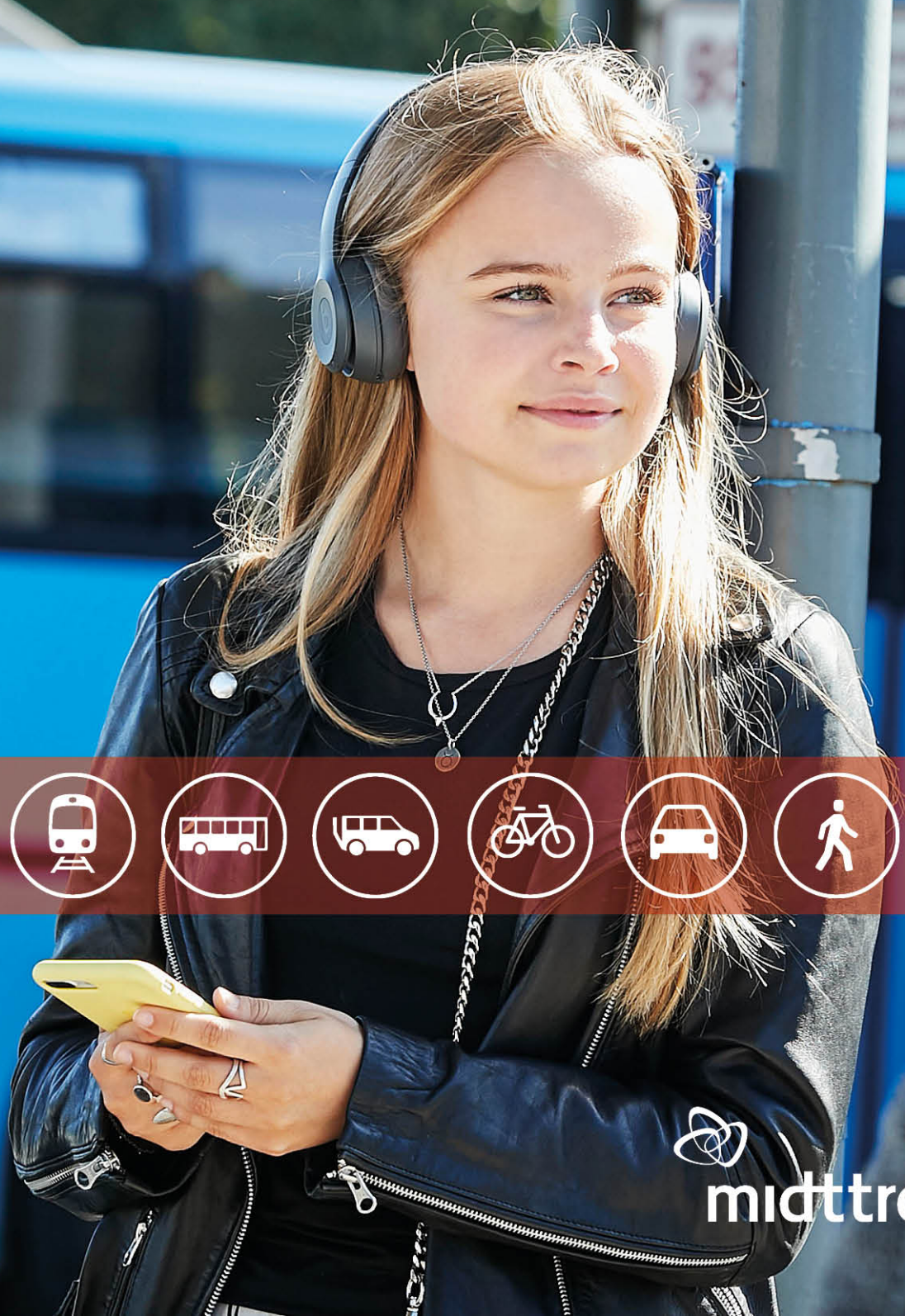


Midttrafik - september 2018

# MOBILITETS- POLITIK



midttrafik



1	Midttrafiks mobilitetspolitik .....	3
1.1	Rammerne for mobilitetspolitikken .....	3
1.2	Rejsen fra A til B .....	5
2	Kollektiv transport.....	7
2.1	Midttrafiks produkter.....	7
2.1.1	Bus .....	8
2.1.2	Letbane.....	8
2.1.3	Tog.....	8
2.1.4	Flextur .....	9
2.1.5	Flexbus .....	9
2.1.6	Plustur .....	9
2.2	Andre kollektive produkter .....	9
2.2.1	Bus.....	10
2.2.2	Tog.....	10
2.2.3	Fly .....	10
2.2.4	Færger .....	10
3	Privat transport .....	11
3.1	Gang .....	12
3.2	Cykel / delecycel .....	12
3.3	Bil / delebil .....	12
3.4	Taxi .....	13
3.5	Samkørsel.....	13
4	Fysiske forhold .....	14
4.1	Terminaler og stoppesteder.....	14
4.2	Parkering, Parkér og rejs .....	15
4.3	Kys og kør .....	15
5	Digitale medier .....	16
5.1	Rejsesøgning .....	16
5.2	Billettering.....	17
5.3	Information .....	17
5.4	Mobility as a Service .....	17

# 1 Midttrafiks mobilitetspolitik

## *Resumé:*

*Midttrafiks mobilitetspolitik tager udgangspunkt i Midttrafiks nuværende transporttilbud - bus, tog, letbane og Flextrafik. Mobilitetspolitikken ser ikke isoleret på disse produkter, men på dem i sammenhæng med andre transportmidler såsom biler, cykler, færger, delekoncepter mv. Mobilitetspolitikken ser således på den rejsendes samlede tilbud om transport.*

*Den rejsende tilbydes stadig flere og flere forskellige transportformer, og med den digitale udvikling kan den rejsende "shoppe" mellem transportformer. Med mobilitetspolitikken defineres Midttrafiks rolle i denne "shopping". Midttrafik vil tydeliggøre disse samt andre transportformer for den rejsende gennem to forhold; dels de fysiske forhold, hvor den rejsende starter sin rejse, skifter mellem transportformer eller afslutter en rejse, og dels de digitale medier, som kan tilbyde information om mulige transportformer, bestilling og betaling.*

## 1.1 Rammerne for mobilitetspolitikken

Siden vedtagelsen af den sidste trafikplan i 2013 er emnet mobilitet kommet mere i fokus. Mobilitet handler om at gøre det muligt og attraktivt at bevæge sig fra A til B på en smart og fleksibel måde. Nogle gange er det smartest at bruge bilen, andre gange at køre med andre, tage bussen eller hoppe på cyklen - alt afhængig af transportsituationen. Mobiliteten hænger også naturligt sammen med, hvordan der skabes sammenhænge mellem boligområder, virksomheder, uddannelsesinstitutioner, kultur- og fritidstilbud. En mobilitetspolitik handler således om, hvilke overordnede principper der arbejdes efter for at skabe denne sammenhæng.

Der er en række tendenser, som mobilitetspolitikken tager sit afsæt i. Biler er blevet billigere de senere år og har øget mobiliteten; landsdækkende busselskaber har udfordret togtransporten mellem landsdelene; samkørselstjenester, som eksempelvis Go-More, tilbyder samkørsel og udlejning; delebilsordninger er på vej i flere og flere områder, og el-cykler med en længere aktionsradius sælger som aldrig før.

På længere sigt vil vi se førerløse biler og busser, hvor de første semiførerløse busser kommer på gaden i 2018. Ekspertgruppen "Mobilitet for fremtiden" beskriver i deres afrapportering i marts 2018 udviklingen i de førerløse køretøjer. Niveau 5-køretøjer, der er reelle, førerløse køretøjer, forventes på markedet omkring 2040-2045, men allerede nu ses de første førerløse taxaer i USA.

Det er i denne verden, Midttrafiks mobilitetspolitik skal defineres.

Flere kommuner er allerede i gang med at lave eller har udarbejdet en mobilitetsplan. Mobilitetsplanerne kan både have et strategisk og et konkret sigte og kan udarbejdes for både by- og landkommuner, men fælles for dem er, at de har fokus på sammenhængen mellem forskellige transportformer, og at de tager hensyn til andre politiske målsætninger om fx sundhed, miljø, erhvervs- og boligudvikling og byliv.

Med mobilitetspolitikken synliggør Midttrafik, hvilke emner Midttrafik ønsker at have fokus på i mobilitetssammenhæng, og som kan være med til at understøtte bestillernes arbejde med disse mobilitetsplaner.

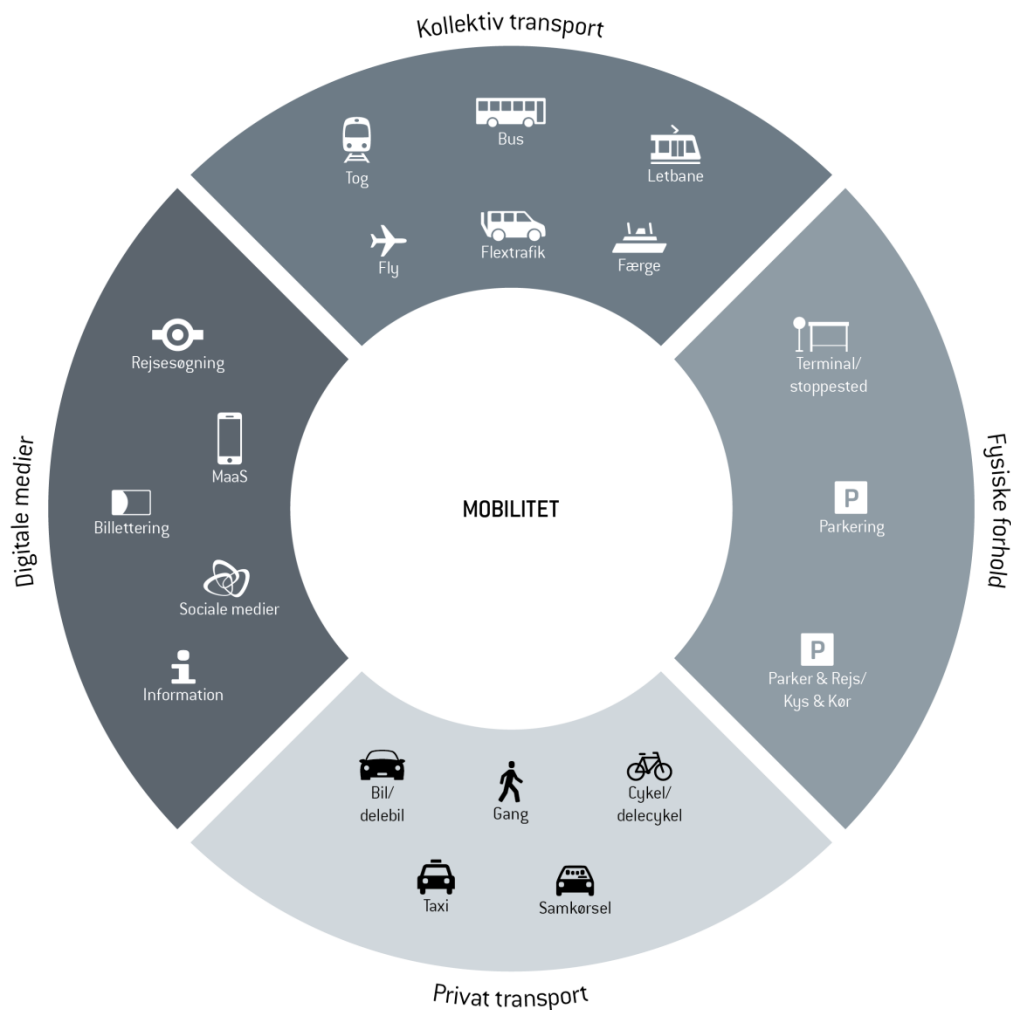


Fig. 1: Rammerne for Midttrafiks mobilitetspolitik

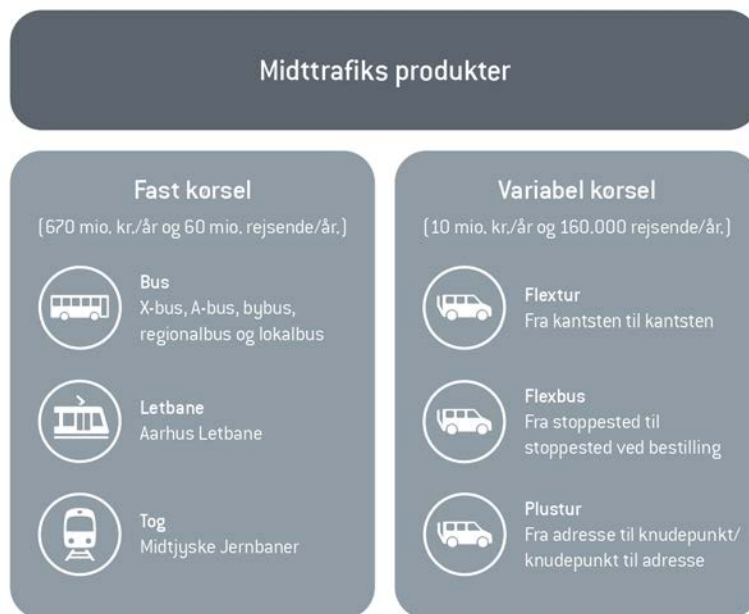
Ovenstående figur viser rammerne for Midttrafiks mobilitetspolitik. Rammerne kan inddeles i fire emneområder; kollektiv transport, privat transport, fysiske forhold og digitale medier.

De kollektive og private transportformer udgør selve den transport, som giver bevægelsen fra A til B. De fysiske forhold og de digitale medier binder de forskellige transportmidler sammen. I den kollektive transport vil kunden ofte møde et stoppested på rejsen, og det kan også forekomme i en rejse med privat transport. Dermed er stoppestedet med til at binde rejsen sammen og være en naturlig del af Midttrafiks mobilitetspolitik. De digitale medier giver den rejsende information om, hvor og hvornår de kollektive transportere er ved et stoppested, eller hvornår en privat transport kan være på et aftalt sted. Udover denne information giver de digitale medier også den rejsende information om fx realtid og betaling. De digitale medier har således en stor rolle som formidler af information, hvilket gør dem til en naturlig del af Midttrafiks mobilitetspolitik.

Mobilitetspolitikken beskriver, hvorledes Midttrafik vil handle på den udvikling, der sker indenfor hhv. kollektiv- og privat transport, fysiske rammer og digitale medier.

**Grundstammen i Midttrafiks mobilitetspolitik er Midttrafiks egne, nuværende produkter.**





## 1.2 Rejsen fra A til B

På en rejse fra A til B har den rejsende flere handlinger, som skal gennemføres, inden rejsen er gennemført. I mobilitetspolitikken ser Midttrafik på alle dele, helt fra de første handlinger – søgning efter muligheder, til ankomst ved destinationen.

Handlingerne kan illustreres som herunder.

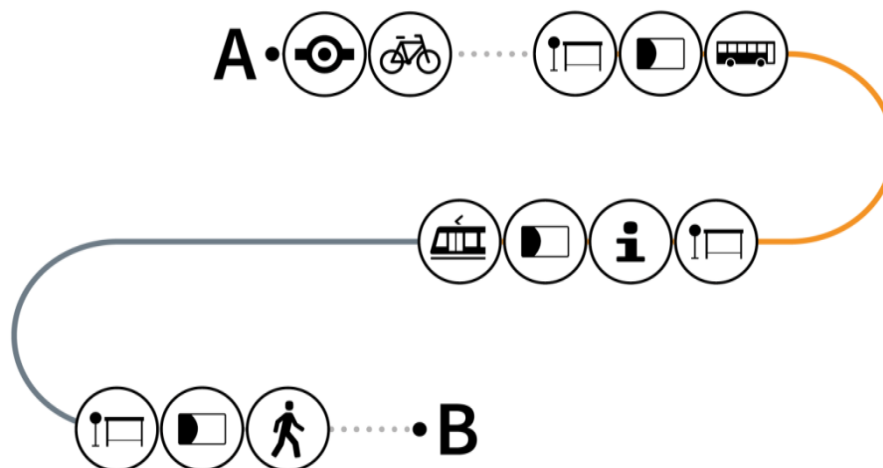


Fig. 2: Den rejsendes samlede rejse fra A til B med forskellige transportformer, fysiske forhold og brug af digitale medier.

Udover ønsket om at komme fra A til B er den rejsendes valg påvirket af en række andre forhold, fx ønske til afgang- og ankomsttid, samlet rejsetid, antal skift, antal rejsende, den rejsendes alder, økonomisk formåen, fysiske færdigheder, rejsegods, miljøholdning og adgangsforhold.

Udover omkostninger til selve rejsen er der andre forhold som information, tilgængelighed, miljøsyn og bilejerforhold, der har betydning for valg af transportmiddel. I mobilitetspolitikken handler det om at tage udgangspunkt i den rejsende og tilbyde dem en let og attraktiv adgang til en bred vifte af produkter, hvor den rejsende kan vælge transportmiddel mv. afhængig af transportsituationen. Set i sammenhæng med målet i Midttrafiks strategiplan om tilfredse kunder vil Midttrafik med mobilitetspolitikken øge de rejsendes mobilitet.

*Med udgangspunkt i den rejsende og Midttrafiks egne produkter vil Midttrafik lette den rejsendes muligheder for at komme fra A til B med forskellige transportformer.*

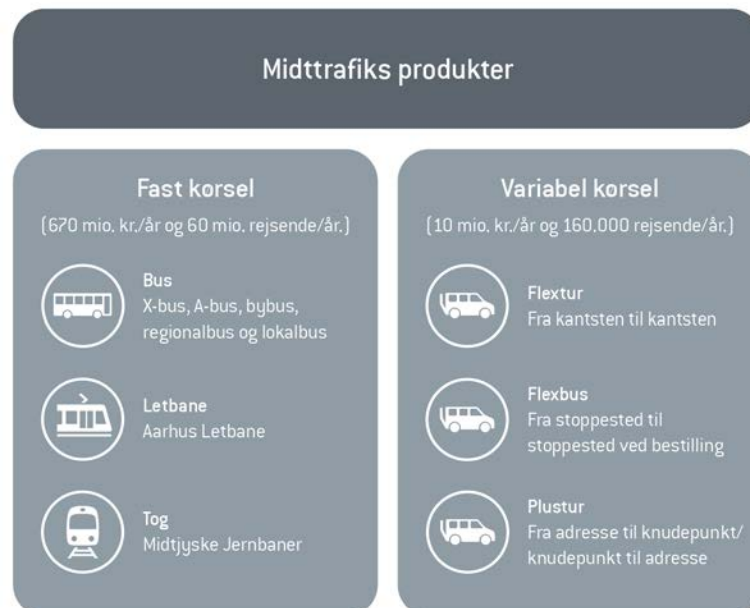
## 2 Kollektiv transport

Den rejsende tilbydes i dag kollektiv transport fra flere udbydere. Busselskaber, DSB, Arriva, flyselskaber og færageselskaber giver de rejsende et stort tilbud om transport, og Midttrafiks produkter udgør sammen med disse udbydere det samlede tilbud af kollektiv transport.



### 2.1 Midttrafiks produkter

Midttrafiks egne produkter er inddelt i hhv. fast og variabel kørsel.



Den faste kørsel består af Midttrafiks kerneprodukter, bus, letbane og tog, der kører på faste strækninger og har faste afgang- og ankomsttider. Disse produkter transporterer



samlet mere end 60 mio. rejsende om året og koster kommunerne og regionen ca. 670 mio. kr. årligt at drive. Kendetegnet ved dem er, at det er faste, stabile og kendte tilbud, der kan betjene store rejsestrømme, særligt internt i byer og mellem de større bysamfund.

Midttrafiks tilbud om variabel kørsel består af Flextrafik, dvs. Flextur, Flexbus og Plustur, som udføres, når de rejsende efterspørger transport. Disse produkter transporterer samlet ca. 160.000 rejsende om året og koster kommunerne ca. 10 mio.kr. årligt at tilbyde borgerne. Der er i dag et voksende fokus på tilbuddet om transport i yderområderne, hvor der ikke er basis for at køre med faste og stabile transporttilbud, da passagergrundlaget er lille. Det er her, de variable produkter kan løse transportopgaver.

***Midttrafiks kerneprodukter, fast kørsel og variabel kørsel, har hver deres styrke i forskellige sammenhænge. Midttrafik vil tilbyde produkter, som tilpasses behovet.***

### 2.1.1 Bus

Rygraden i Midttrafik vil fortsat være tilbuddet om buskørsel, der kører efter faste køreplaner og på faste strækninger. Denne form for transport er en af de mest effektive metoder til at løse større transportbehov mellem A og B. Det kan være kørsel til arbejdspladser, uddannelsesinstitutioner eller i byer, hvor transport til centrum er en vigtig del af mange borgeres behov.

I mobilitetssammenhæng skal busserne køre på tidspunkter, hvor der er behov, men også betjene stoppesteder, trafikterminaler og knudepunkter, hvor der skal sikres korrespondancer, således omstigningstiden mellem busserne internt og andre transportmidler bliver så god som mulig.

### 2.1.2 Letbane

Med opstarten af Letbanen i 2017 blev Letbanen en del af Midttrafiks transporttilbud til borgerne i Aarhus. Letbanen er den mest effektive metode til at transportere store passagemængder fra A til B, som det sker i Aarhus. I den kommende tid vil Letbanen også betjene de regionale strækninger Aarhus – Grenaa og Aarhus – Odder. På de strækninger, der har høj frekvens, er korrespondancer til andre transportmidler mindre vigtig, imens det på strækninger med lav frekvens er vigtigt, at den øvrige trafik til/fra Letbanen er tilpasset Letbanens køretider.

### 2.1.3 Tog

Midtjyske jernbaner (VLTJ) kører i et tyndt befolket område og udgør rygraden i det kollektive trafiktilbud til de rejsende i området. Nogle af stationerne på strækningen har potentiale til at udgøre et knudepunkt, hvor toget mødes med andre transportformer såsom tog, bus og variabel kørsel.

***Busser, letbane og tog tilbydes som transport på strækninger med mange rejsende.***

### 2.1.4 Flextur

Flextur er Midttrafiks tilbud om kørsel fra kantsten til kantsten i tidsrummet 6-24 alle dage. Flextur tilbydes i hele Midttrafik men er tilpasset de enkelte kommuners ønsker om tilbud til borgerne i kommunen. I mobilitetssammenhæng er Flextur tilbuddet om transport, hvor der ikke er tilbud om anden fast kollektiv transport.

### 2.1.5 Flexbus

Flexbus er Midttrafiks tilbud til kommuner, som ønsker, at borgerne skal have et tilbud om busbetjening på strækninger, hvor bussen sjældent bruges. Med Flexbus tilbydes buskørsel efter en fast køreplan og på en fast strækning, men kørslen udføres kun, hvis den bestilles. I modsætning til Flextur kører Flexbus efter normale kollektive takster. I mobilitetssammenhæng supplerer dette tilbud den ordinære buskørsel på tidspunkter og strækninger med få rejsende eller et lille kundegrundlag.

### 2.1.6 Plustur

Plustur tilbydes de rejsende på Rejseplanen i forbindelse med en anden rejse med kollektiv trafik - bus eller tog. Plustur giver den rejsende tilbud om kørsel fra start til et stoppested og/eller fra et stoppested til den endelige destination. I mobilitetssammenhæng giver Plustur sammen med den kollektive, faste kørsel den rejsende et samlet kørselstilbud fra A til B, og Plustur er dermed med til at øge mobiliteten. Da Plustur altid indbefatter et skifte for den rejsende, er det en forudsætning, at de stoppesteder, der anvendes som skiftsteder, har gode ventefaciliteter.

***Flextur, Flexbus og Plustur tilbydes som transport på strækninger eller tidspunkter, hvor der er få rejsende og dermed ikke basis for almindelig fast kørsel.***

## 2.2 Andre kollektive produkter

Midttrafik er ikke ene om at tilbyde kollektiv trafik til borgene. Der er en række andre udbydere, som Midttrafik vil samarbejde med for at tilbyde den bedste mobilitet for borgerne.



Ved at samarbejde med og inddrage de øvrige udbydere er målet at tilbyde de rejsende et sammenhængende og dermed et mere attraktivt og brugbart tilbud. I samarbejdet med de private udbydere vil udpegning af steder, hvor der kan skiftes mellem produkterne, være væsentlig.

### 2.2.1 Bus

Der kører mange andre busser i Midttrafiks område end Midttrafiks busser. Der er de senere år sket en stor udvidelse i fjernbusruter, primært til/fra København. Midttrafik har allerede et samarbejde med Aalborg – Esbjerg-ruten, hvor fjernbussen tilbyder interne rejser i Midttrafiks område og dermed er med til at øge tilbuddet om transport til de rejsende.

Som et led i Midttrafiks mobilitetspolitik vil Midttrafik være positiv stemt overfor fjernbusselskaber, som ønsker at betjene rejserelationer i Midttrafiks område eller til nabo-trafikelskaberne, hvor Midttrafiks tilbud har en lav frekvens.

### 2.2.2 Tog

Der er en udbredt togbetjening i Midttrafiks område med høj frekvens på den østjyske strækning og minimum timedrift i dagtimerne og to-timedrift aften og weekend på de øvrige strækninger. Togtrafikken indgår som en naturlig og vigtig del af Midttrafiks kommende hovednet og er et væsentligt element i de transportmuligheder, de rejsende tilbydes i Midttrafiks område. Statens trafikplan og det kommende udbud af togdriften har stor betydning for den mobilitet, som de rejsende tilbydes i Midttrafiks område, og Midttrafik vil følge og deltage i processen om udarbejdelsen af statens trafikplan, udbud af togdriften samt udviklingen i Togfondens målsætninger.

Med toget som en del af hovednettet vil Midttrafik søge at sikre korrespondance mellem tog og andre transportformer på stationerne og dermed give de rejsende sammenhæng mellem transportformerne.

### 2.2.3 Fly

Flyforbindelser findes primært på de lange strækninger og er for mange rejsende en vigtig del af deres mobilitet. Der er aftalt, at flyafgange fremover vises på Rejseplanen, hvilket vil udvide de rejsendes søgeresultater. Midttrafiks rolle i forbindelse med fly er at tilbyde fast kørsel til/fra lufthavne, hvor der er et tilstrækkeligt passagergrundlag og variabel kørsel, hvor der er tale om små rejsestrømme.

### 2.2.4 Færger

Færger er vigtige for mobiliteten mellem de områder, færgerne betjener, og der findes en del færgeforbindelser i Midttrafiks område. Færgeforbindelserne kan ses på Rejseplanen, og derfor vil de rejsende få oplysninger om færgeforbindelser ved søgning. Midttrafiks rolle i forbindelse med færger er at tilbyde fast kørsel til/fra færger, hvor der er et tilstrækkeligt passagergrundlag, og variabel kørsel, hvor der er tale om små rejsestrømme.

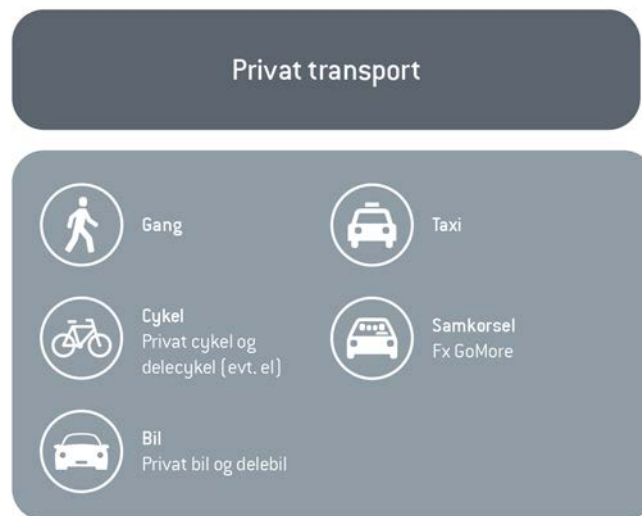
**Midttrafik byder andre kollektive produkter velkommen og ønsker gennem samarbejde at give de rejsende et samlet godt tilbud om transport.**

### 3 Privat transport

Privat transport udgør sammen med den kollektive trafik det samlede mobilitetstilbud til den rejsende.

Private transportformer kan ses som direkte konkurrerende alternativer til kollektiv trafik og Midttrafiks produkter. De private transporter kan dog også indgå i en samlet rejse, til og fra bus og tog eller som supplement til den kollektive trafik. I mobilitetspolitikken er udgangspunktet, at det nogle gange er smartest at bruge bilen, andre gange at køre med andre, tage bussen eller hoppe på cyklen - alt afhængig af transportsituationen. Samspillet mellem private transportformer og Midttrafiks produkter øger den rejsendes tilbud, og derfor ser Midttrafik de private transportformer som et supplement til den kollektive trafik.

Samarbejdet med private transportudbydere såsom delebiler, delecycler samkørselsordninger, taxa m.m. vil primært ske gennem Rejseplanen, hvor disse muligheder udstilles sammen med den kollektive trafik. Derfor må Midttrafik via Rejseplanen inden et samarbejde med private transportudbydere sikre, at samarbejdspartneren overholder gældende dansk lovgivning og i øvrigt lever op til Rejseplanens krav for optagelse af transporttilbuddet.



***Hvis Midttrafik gennem Rejseplanen indgår et samarbejde med private transportudøvere, skal samarbejdspartneren overholde gældende dansk lovgivning og i øvrigt leve op til Rejseplanens krav for optagelse af transporttilbuddet.***

### 3.1 Gang

Undersøgelser fra den nationale cyklestrategi (2013) viser, at 43 % af de rejsende har gang som transportmiddel til en station. Der er ikke opgjort for stoppesteder specifikt eller fordelt på by og land, men det antages, at der også er en stor andel til trafikterminaler og stoppesteder.

I mobilitetspolitikken vil gangadgang og gangtid til stoppestederne være vigtig.

### 3.2 Cykel / delecycel

Den nationale cykelstrategi (2013) viser, at cyklen i udpræget grad anvendes som transportmiddel på afstande mellem bopæl og station i intervallet 0,5 – 8 km.

Gennem de senere år er salget af elcykler steget. Elcyklens fordel er, at den, udvider den rejsendes aktionsradius og dermed den rejsendes mobilitet.

Udfordringen for Midttrafik er, at elcykler potentielt kan erstatte kortere busture, fx i byerne. Omvendt giver elcykler nye muligheder for Midttrafik, idet den øgede rækkevidde også kan øge adgangen til Midttrafiks produkter, hvilket øger incitamentet for at skabe bedre sammenhæng mellem de forskellige transportformer.

Midttrafik ser cykler, elcykler og delecycler som en del af udbuddet af transportformer i fremtiden og som en naturlig del af den rejsendes transportmulighed. I mobilitetssammenhæng vil Midttrafik anbefale, at kommunerne afsætter plads til cykler og elcykler, hvor cyklister kan parkere deres cykler og rejse videre med et andet transportmiddel, fx bus.

Midttrafik er åben over for forsøg med cykelmedtagning i bybusser uden for myldretid, men vurderer også, at cykelmedtagning i bybusser i Aarhus ikke er en realistisk mulighed.

### 3.3 Bil / delebil

I Danmark står bilen for ca. 70 % af det samlede transportarbejde, og umiddelbart er der ikke tegn på, at bilen vil få en mindre rolle i fremtiden. Den vil dermed fortsat spille en stor rolle i fremtidens transportarbejde.

Ekspertgruppen for "Mobilitet for fremtiden" forventer, at delebiler vil udvikle sig de kommende år, men de vurderes til kun at udgøre 0,02 % af det samlede transportarbejde.

Udfordringen for Midttrafik er, at delebilen kan erstatte busturen, men den kan også medvirke til at øge behovet for Midttrafiks produkter, fx hvis delebilen erstatter bil nummer 2, ligesom den medvirker til at øge incitamentet til at skabe bedre sammenhæng mellem de forskellige transportmidler. 10 % af de rejsende fra stationer ankommer fx til stationen med bil ifølge den nationale cyklestrategi (2013).

Midttrafik ser derfor biler og delebiler som en del af udbuddet af transportformer i fremtiden og en naturlig del af den rejsendes transportmulighed.

I mobilitetssammenhæng vil Midttrafik anbefale, at kommunerne afsætter plads til parkering af biler, så de rejsende kan parkere bilen og rejse videre med et andet transportmiddel, fx bus, tog eller Letbanen. Især omkring Aarhus er det relevant med parkér- og rejseanlæg, hvor der kan skiftes til kollektiv transport på den sidste del af rejsen frem mod bycenteret.

### 3.4 Taxi

Taxi er et velkendt tilbud om transport, men selve branchen har oplevet en stor forandring siden indførelsen af Flextrafik. Dermed bliver kørsel af patienter, elever og andre offentligt betalte kørsler udsat for en anden konkurrence end hidtil. Uber har været på markedet, og sidst har branchen med ny Taxilov pr. 1. januar 2018 bl.a. fået en anden tilladelsesproces.

Midttrafik benytter bl.a. taxier til udførelse af Flextrafik: Flextur, Flexbus og Plustur.

Midttrafik ser også taxier som en del af udbuddet af transportmidler i fremtiden både som til-/frabringer til den kollektive trafik, men også som alternativ og direkte kørsel fra A til B.

I mobilitetssammenhæng er Midttrafik bevidst om, at taxier ofte indgår i forbindelse med en samlet rejse, hvor der også anvendes kollektiv trafik. Et samarbejde med taxa via Rejseplanen, som understøtter kombinationsrejser, hvor taxa indgår, er derfor en oplagt mulighed.

### 3.5 Samkørsel

Samkørsel har traditionelt eksisteret som fx buskørsel, kollegakørsel eller familiekørsel.

Udviklingen i samkørslen er, at private bilister tilbyder at medtage andre rejsende. Som udgangspunkt udgør denne samkørsel en meget lille del af det samlede transportarbejde. Selvom der forventes en stor vækst i fremtiden, vil det fortsat være en lille del, da udgangspunktet er meget lavt.

Erfaringer fra fx GoMore viser, at samkørsel primært sker på de lange stræk mellem de større byer og i noget mindre omfang på korte ture i tyndt befolkede områder. For kommunerne vil det være interessant, at samkørslen øges i byerne og dermed medvirker til at mindske trængslen på vejene, eller i de tyndt befolkede områder, hvor udbuddet af transport er begrænset.

Udfordringen for Midttrafik er, at samkørsel potentielt kan erstatte busturen, men den kan også medvirke til at øge behovet for Midttrafiks produkter, fx hvis delebilen erstatter bil nummer 2, ligesom den medvirker til at øge incitamentet til at skabe bedre sammenhæng mellem de forskellige transportmidler.

***Midttrafik ønsker at understøtte sammenhængen med de andre transportformer, således den rejsende samlet set får et større tilbud om transport og får et alternativ, når Midttrafiks produkter ikke dækker det konkrete behov.***



## 4 Fysiske forhold

De fysiske forhold er de rammer, som den rejsende bevæger sig i under en rejse. Terminalen eller stoppestedet er ofte den rejsendes første møde med den kollektive trafik, og de fysiske forhold er derfor vigtige for den samlede oplevelse af rejsen.

I Midttrafiks område er der fortsat 10 år efter dannelsen af trafikselskabet meget uens forhold på stoppesteder og terminaler, og der er mange stoppesteder, der trækker oplevelsen af det samlede produkt ned. Der er derfor behov for et generelt løft på området.



Kommunerne har ansvaret for de fysiske forhold, herunder faciliteter og deres udformning. Midttrafik vil med baggrund i den øgede fokus på kombinationsrejser og de meget uens standarder for stoppesteder støtte kommunerne i arbejdet. Midttrafik vil udarbejde en opdateret stoppestedsvejledning til kommunerne, søge at skabe fælles rammer for stoppestederne samt opstille vejledende minimumsstandarder til faciliteter ved stoppesteder med særlige forhold, fx knudepunkter i hovednettet og skiftsteder ift. Plustur.

***De fysiske forhold er vigtige i de rejsendes oplevelse, og Midttrafik vil øge sit fokus på forhold ved stoppestederne i samarbejde med kommunerne.***

I Midttrafik arbejdes der med terminaler og superstoppesteder, hvor store rejsestrømme og flere transportmidler mødes, og stoppesteder og ministop, som kun betjenes af en eller flere buslinjer med mindre eller ingen udveksling mellem linjer.

### 4.1 Terminaler og stoppesteder

For at sikre god sammenhæng mellem forskellige transportformer og understøtte fleksible løsninger, der kan sikre, at borgere i både bynære og tyndtbefolkede områder tilbydes god mobilitet, er der behov for at udpege og udvikle geografiske punkter, hvor der kan foretages skift mellem de forskellige transportmidler.

Der er stor forskel på stoppestederne i forhold til deres benyttelse – lige fra de største rejsestrømme, hvor busser og tog korresponderer i trafikterminaler, til stoppesteder,

hvor en enkelt skolebus kommer 3 gange om dagen. Det er derfor vigtigt at tilrettelægge stoppestedet efter stoppestedets benyttelsesgrad.

Kundeundersøgelser fra bl.a. ombygningen af Holstebro Trafikterminal viser, at de vigtigste faktorer for de rejsende er: indretning, tryghed, renhed og vedligeholdelse samt ventefaciliteter. Sådanne undersøgelser skal medvirke til, at de forskellige stoppesteder tilrettelægges efter de rejsendes behov.

Det 'gode' stoppested kan være en medvirkende faktor til, at den rejsende ser kollektiv trafik som et attraktivt produkt, og derfor vil Midttrafik have fokus på stoppestederne. Midttrafik vil inspirere og hjælpe kommunerne til at udvikle og etablere gode stoppesteder gennem en opdateret stoppestedvejledning, udarbejdelse af en mulig rammeaftale og minimumsstandarder til stoppesteder for specifikke Midttrafik-produkter.

## 4.2 Parkering, Parkér og rejs

Med parkér og rejs-faciliteter opfordres den rejsende til at køre noget af strækningen i bil og resten af strækningen med kollektiv trafik eller et andet transporttilbud. I den nationale cykelstrategi (2013) fremgår det, at 10 % af de rejsende benytter bilen som transportmiddel til en station, og derfor er parker og rejs-faciliteterne vigtige i mobilitetssammenhæng.

Med gode vejforbindelser og parkeringsforhold kan der være et potentiale i, at flere vil parkere bilen ved stoppestedet og rejser videre med andre transportformer.

I mobilitetssammenhæng vil Midttrafik vejlede kommunerne i, hvor og hvorledes der kan etableres parkér og rejs-faciliteter samt bike and ride-anlæg i tilknytning til kollektiv transport.

## 4.3 Kys og kø

'Kys og kø' fungerer ligesom 'parker og rejs', med den forskel, at bilen, som bringer den rejsende til stoppestedet, ikke parkeres, men fortsætter sin kørsel til anden destination. Her er det også vigtigt, at der er gode til-/frakørselsforhold ved stoppestedet, således at bilen let kan afsætte/medtage en passager og umiddelbart derefter fortsætte sin kørsel.

I mobilitetssammenhæng vil Midttrafik vejlede kommunerne i, hvor og hvorledes der med fordel kan oprettes kys og kø-faciliteter i tilknytning til kollektiv transport.

## 5 Digitale medier

De digitale medier er de produkter, der binder Midttrafiks egne produkter sammen og også skaber sammenhæng med andre transportprodukter. Det kan være i den rejsendes rejsesøgning, ifm. bestilling eller betaling af rejsen eller under selve rejsen.



Midttrafiks strategiplan sætter særligt fokus på den digitale udvikling, hvilket i mobilitetssammenhæng skal medvirke til at lette den rejsendes adgang til information om den kollektive trafik. Midttrafiks unge kunder har en klar forventning om at kunne kommunikere digitalt med Midttrafik på stort set alle områder og at modtage målrettet, relevant information digitalt. Som en del af dette er det oplagt at kunne betale i samme funktion.

### 5.1 Rejsesøgning

Når en rejsende skal fra A til B, vil den første handling være at søge efter forskellige transportmuligheder. Her er digitale medier den platform, hvor de forskellige muligheder præsenteres for den rejsende. I dag er Rejseplanen et udpræget opslagsværk med omkring 40 mio. opslag om måneden. Derfor er det vigtigt, at oplysninger om Midttrafiks produkter vises på Rejseplanen.

I mobilitetspolitikken vil Midttrafik arbejde for, at Rejseplanen fortsat skal være de rejsendes foretrukne informationskilde til kollektiv trafik – men også til andre transportformer.

***Midttrafik ser Rejseplanen som de rejsendes primære digitale søgested i fremtiden og støtter udviklingen heraf.***

Set fra den rejsendes synspunkt vil en udvidelse af de tilbud, som vises på Rejseplanen, give et højere informationsniveau og dermed flere valgmuligheder - og således øge mobiliteten. Midttrafik vil sammen med de øvrige ejere af Rejseplanen vurdere værdien af at medtage et nyt transportprodukt på Rejseplanen, når der kommer en forespørgsel herom.

Der er også andre rejsesøgningsportaler, og Midttrafik vil følge udviklingen af disse portaler, men Midttrafiks fokus er på Rejseplanens udvikling.

## 5.2 Billettering

Med TakstVest og Midttrafiks prisberegner er taksten for en rejse med den kollektive trafik blevet mere gennemskuelig for den rejsende. Og med Rejsekort, Midttrafiks online og app bestillinger og betalinger af Flextrafik er Midttrafik allerede godt på vej til at lette adgangen til Midttrafiks produkter.

Midttrafik vil øge muligheden for, at de rejsendes betaling for en rejse, også hvor der indgår flere transportformer, kan betales på ét og samme sted, så en fordeling af indtægterne sker bag betalingen og er sømløs for den rejsende. Dette vil gøre det lettere at anvende flere transportformer på en rejse og dermed øge mobiliteten.

***Takster og betaling skal være gennemskuelig og let tilgængelig for den rejsende, hvilket vil øge mobiliteten.***

## 5.3 Information

Information under rejsen er væsentlig for den rejsende, særligt hvis der skal foretages et skift mellem to eller flere transportformer. Et højt informationsniveau giver den rejsende en større tryghed i rejsen.

Midttrafik har allerede "Midttrafik Live", der viser køreplaner og realtider og dermed er med til at give den rejsende information og således tryghed på rejsen. Dette kan samtidig medvirke til, at den rejsende bliver mere åben over for at kombinere forskellige transportformer.

I trafiksselskabernes samarbejde om Flextrafik arbejdes der på at tilbyde rejseovervågning på rejser, der indeholder Plustur. Overvågningen betyder fx, at hvis et transportmiddel med realtid er forsinket, vil Plusturen blive tilpasset den nye ankomsttid. Dette vil øge trygheden og mindske usikkerheden, når den rejsende skal skifte mellem transportmidler.

## 5.4 Mobility as a Service

Mobility as a Service (MaaS) er et udtryk for et digitalt medie, som i sin ultimative form både kan samle de forskellige transportformer i én app og dermed tilbyde den rejsende visning af alle transportmuligheder og samtidig tilbyde bestilling og betaling samme sted. I store træk vil MaaS indeholde de alle ovennævnte digitale medier i én løsning/app.

Med denne løsning kan den rejsende selv sammensætte den rejsekæde, der bedst matcher vedkommendes præferencer, fx med delebiler, kollektiv trafik, delecycler, lejet bil, taxa, fly, flextur mv., til det specifikke rejseformål, den rejsende har.

I Danmark ses allerede nu den første version i "Min Rejseplan", som Rejseplanen vil videreudvikle. Rejseplanens løsning forventes at kunne vise udbydere af bl.a. samkørsel, bycycler og taxi udover kollektiv trafik og muligvis have en samlet betalingsmulighed.

Midttrafik vil gennem Rejseplanen støtte udviklingen af integrationen af flere transportudbydere i rejseplanssøgninger. Der vil i videreudviklingen blive arbejdet hen mod en

løsning i Rejseplanen med betaling for den samlede rejse på tværs af flere transportformer. Det vil være relativt enkelt med en samlet betaling for Midttrafiks egne produkter, eksempelvis bus og Plustur, mens det vil være en kompleks opgave (og måske slet ikke muligt) at integrere andre transportformer.

## 5.5 Sociale medier

I mobilitetssammenhæng giver de sociale medier som Midttrafiks chatfunktion og Facebook-side også en nogle muligheder, fx at 'push' information til de rejsende om driftsforstyrrelser og at indsamle information om, hvad de rejsende efterlyser.

Hvis de rejsende skal benytte sig af de forskellige transportformer, er det vigtigt både at kunne give opdateret rejseinformation og også hurtige svar, hvis den rejsende har spørgsmål omkring sin rejse. Her er chatfunktionen en god mulighed ift. at bistå den rejsende, fx med aktuel driftsstatus eller svar på hurtige spørgsmål. Denne mulighed kan være med til at give den rejsende en større trykthed på rejsen.

På Facebook har Midttrafik og Facebook-brugerne ofte en dialog omkring forskellige forhold ved den kollektive trafik. Gennem disse dialoger har Midttrafik mulighed for at få en fornemmelse af, hvad brugerne mener om Midttrafiks produkter. Disse dialoger kan bidrage til at skabe nye innovative løsninger til de rejsende, således Midttrafik kan leve, hvad de rejsende efterspørger.