

# MOBILITETSPLAN 2023-2026

HØRINGSUDKAST

## **HØRINGSUDKAST - MIDTTRAFIKS MOBILITETSPLAN 2023-2026**

Udgivet: December 2022

Midttrafik  
Søren Nymarks Vej 3  
8270 Højbjerg

Telefon: 87 40 82 00

E-mail: [midttrafik@midttrafik.dk](mailto:midttrafik@midttrafik.dk)

# INDHOLDSFORTEGNELSE

<b>Indledning</b>	<b>4</b>
<b>Mobilitetsplanens forudsætninger</b>	<b>6</b>
<b>Sammen skaber vi grønne rejser</b>	<b>8</b>
<b>Med kunden i fokus</b>	<b>12</b>
<b>En stor region med forskellige transportbehov</b>	<b>16</b>
<b>Midttrafiks kerneprodukter</b>	<b>20</b>
Sammenhæng i Midtjylland	25
Bybetjening	30
Lokalbetjening	39
Midttrafiks kerneprodukter - Indsatser i planperioden	43
<b>Rejsens fysiske rammer</b>	<b>44</b>
Indbydende stoppesteder	46
Indbydende busser	49
Midttrafik som videnscenter	50
Fremkommelighed er troværdighed – og en god investering	52
Rejsens fysiske rammer - Indsatser i planperioden	55
<b>Samarbejde, information og kommunikation</b>	<b>56</b>
Information og kommunikation	62
Samarbejde, information og kommunikation - Indsatser i planperioden	65

# HVORFOR EN MOBILITETSPLAN?

Med Mobilitetsplan 2023-2026 sætter Midttrafik retningen for de kommende års arbejde med udviklingen af grøn mobilitet i Midtjylland.

Mobilitetsplanen er skrevet efter tre år, hvor passagerniveauet har været belastet af Corona-restriktioner og eftervirkninger. Planen tager afsæt i Midttrafiks Strategiplan 2021-2024, som udpeger strategiske indsatsområder, der netop skal hjælpe den kollektive trafik tilbage på sporet efter Corona. Dette har stor betydning - særligt set i lyset af de øvrige samfundskritiske udfordringer, som vi står overfor lige nu. Når vi rejser sammen, understøtter vi den grønne omstilling, sikrer bedre bymiljøer og mindsker trængslen på vejene. Samtidig understøtter vi socialt bæredygtige transporttilbud, som er essentielle for, at alle kan tage del i samfundet, ikke mindst i skyggen af den igangværende energikrise. Passagertallene ligger nu på det højeste niveau siden 2019, men der er stadig et stykke vej at gå. Her skal mobilitetsplanen styre os på rette vej.

Midttrafik står som trafikselskab centralt i mobilitetsbilledet. Vi har et nært samarbejde med vores ejere om udviklingen af den kollektive trafik, så den drives bæredygtigt og effektivt og skaber mest mulig værdi for borgerne. Vi har tæt dialog med operatørerne om, hvordan vi løbende forbedrer og optimerer servicen. Og vi har, ikke mindst, direkte kontakt til de mange kunder, der benytter vores tilbud. Dette giver os en solid viden om, hvordan kunderne rejser, og hvad den gode rejse er for dem.

Med den centrale rolle følger ansvaret for at omsætte viden og samarbejde til stærke mobilitetsløsninger, der passer til alle dele

af vores region. Midttrafik er alle midtjydskers trafikselskab, og vi skal kunne favne deres skiftende transportbehov gennem livet. Samtidig skal vi skabe tilbud, der passer til de meget forskelligartede transportbehov på tværs af regionen. Fra letbane og højklassede busløsninger i Aarhus over solide bybusnet i de større byer til fleksible transportløsninger i spredte landområder, hvor almindelig rutebus ikke er et effektivt virkemiddel. Og endeligt med et overordnet hovednet, der med bus og bane binder regionen sammen på tværs.

Der er ikke én transportløsning, der alene løser alle udfordringerne i vores område. Vi skal derfor tænke bredt og udvikle både vores egne transporttilbud og samtidig være åbne for bredere mobilitetsløsninger. Dette kræver samarbejde mellem private og offentlige aktører om fremtidens mobilitet, gerne gennem forsøg i stor skala i samarbejde med en bred skare af vores ejere og øvrige aktører. Vi skal i denne proces altid inddrage borgerne og sikre, at der er lokal opbakning til de tiltag, vi sætter i gang. Den lokale forankring af mobilitetsprojekter er altafgørende for succes.

Planen peger derfor både på, hvordan vi fortsat styrker vores kerneprodukter, tog, letbane, bus samt Flextrafik, og viser samtidig retninger og handlinger, som kan understøtte øvrige mobilitetsformer gennem samarbejde, kommunikation og fysiske anlæg. Her skal vi både videreudvikle kendte produkter og turde tænke større tanker end de nuværende rammer giver os mulighed for. Således hæver vi med denne plan perspektivet fra en kollektiv trafikplan til en bæredygtig mobilitetsplan.





#### **Planen er blevet til i samarbejde og skal understøtte fremtidigt samarbejde**

Vi kan kun nå vores mål, hvis vi samarbejder med vores ejere, der finansierer og afgør serviceniveauet for den kollektive trafik. Vi har alle en rolle at spille for at nå i mål med ambitionerne. Denne mobilitetsplan er derfor blevet til i tæt samarbejde med ejerne, de midtjyske kommuner og Region Midtjylland.

Ejerne har været involveret af flere omgange på hhv. administrativt niveau gennem netværket Fagligt Forum og i nedsatte følgegrupper, på ledelsesniveau i styregruppen for mobilitetsplanen og på politisk niveau i form af Midttrafiks bestyrelse. Ejerne har således været inviteret med i hele processen omkring udarbejdelsen af mobilitetsplanen, først til at sætte rammen for planens indhold og senere i forhold til at idéudvikle, konkretisere og kommentere denne. Det har med vores øjne bidraget til en stærk plan, der favner bredt, og skabt et solidt grundlag for det fremtidige samarbejde om realiseringen af planen.

Mobilitetsplanen sendes nu i høring hos ejerne. Det er vores håb og tro, at det tætte samarbejde medfører, at ejerne vil føle medejerskab og bakke op om planens initiativer.

# MOBILITETSPLANENS FORUDSÆTNINGER

Midttrafik skal, jf. Lov om trafikselskaber, hvert fjerde år udarbejde en plan for, hvordan den kollektive trafik skal udvikles i planperioden. Planen skal bl.a. fastlægge et strategisk hovednet for området.

Der er en række forudsætninger, som Mobilitetsplan 2023-2026 skal tage udgangspunkt i, herunder de tendenser i samfundet, som påvirker den kollektive trafik og borgernes mobilitet samt Midttrafiks Strategiplan 2021-2024, der sætter rammen for, hvordan Midttrafiks skal udvikle sig i årene frem.

## **Ny normal - nye transportvaner**

Da covid-19 ramte Danmark, ændrede borgernes transportvaner sig. Der blev sat restriktioner på fremmøde på arbejdspladser, uddannelse og øvrige aktiviteter, og resultatet blev, at mange passagerer forlod den kollektive trafik. Mange arbejdede hjemmefra og havde ikke samme behov for transport, nogle købte en bil, mens andre begyndte at cykle. Efter samfundets genåbning er der opstået en "ny normal". Mange ting er igen blevet som før, men nogle af de ændrede transportvaner hænger ved. Det rummer både udfordringer, men også muligheder for den kollektive trafik.

Som eksempel herpå har mange virksomheder efterfølgende holdt fast i øget brug af hjemmearbejde og videomøder som en måde at styrke effektiviteten og fleksibiliteten for medarbejderne på. Færre pendlerture i det daglige betyder umiddelbart færre kunder i den kollektive trafik, men det åbner også et vindue for, at medarbejdere der før har følt sig afhængige af egen bil til deres pendlertransport fem dage om ugen, nu lettere kan undvære bil. Skal man kun møde på arbejde fysisk tre dage om ugen, kan det være lettere for den enkelte at dække transportbehovet med en kombination af kollektiv trafik,

cykel og samkørsel og derved blive mindre afhængig af bilen.

Efter de sidste restriktioner blev hævet i starten af 2022 er passagererne langsomt vendt tilbage til den kollektive trafik. I starten lå vores passagertal omkring 25 % lavere end i 2019, mens de i efteråret 2022 i gennemsnit kun ligger ca. 10 % lavere end i tilsvarende måneder i 2019. Udviklingen går således den rigtig vej, men der ligger fortsat et stort stykke arbejde i at understøtte den positive udvikling og nå tilbage på eller over 2019-niveauet, hvilket er Midttrafiks målsætning ved udgangen af 2023.

## **Energikrisen sætter spor i den kollektive trafik**

En anden stor udfordring for den kollektive trafik er de stigende energipriser, som medfører en stor stigning i udgifterne til kollektiv trafik. På et tidspunkt hvor indtægterne er lavere grundet effekterne af Corona, skaber det økonomiske udfordringer for både regioner og kommuner. De økonomiske rammer til kollektiv trafik overskrides, og da de fleste andre offentlige sektorer også er ramt af stigende priser, er prioriteringen vanskelig og kan føre til store besparelsesbehov. Dette understreger vigtigheden af, at ressourcerne til kollektiv trafik udnyttes så effektivt som muligt. Energikrisen understreger desuden vigtigheden af den grønne omstilling, der er aktuel som aldrig før. Dette gælder også for omstillingen af fossile brændsler i transportsektoren og den kollektive trafik.

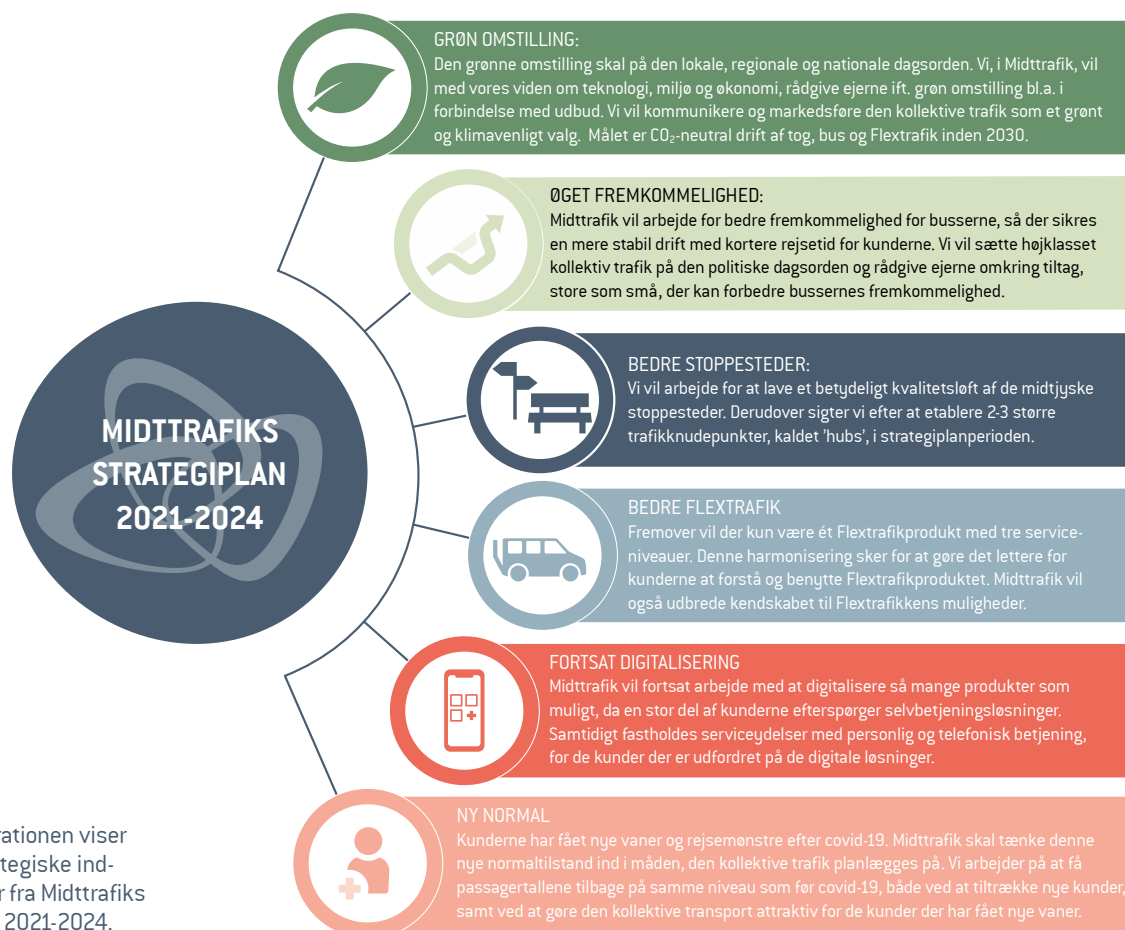
Energikrisen udfordrer samtidig privatøkonomien for mange. Udgiften til at fylde brændstof på bilen er steget markant, og det kommer oveni stigende regninger til el, varme og dagligvarer. Den kollektive trafik bliver dermed et vigtigere alternativ for mange - som en mulighed for at komme til og fra job, uddannelse og øvrige aktiviteter uden bil.

Energikrisen kan sætte spor som højere arbejdsløshed og lavere aktivitet i samfundet, der som udgangspunkt begrænser transporterspørgslen. Det rummer dog samtidig en mulighed for at tiltrække markedsandele til den kollektive trafik og understreger vigtigheden af den kollektive trafik som samfundskritisk infrastruktur, der giver borgere et reelt alternativ til egen bil. Undergraves den kollektive trafik i de kommende år af store besparelser, vil det gå ud over funktionen af den kritiske infrastruktur og den grønne omstilling. Lykkes det omvendt at fastholde effektiv kollektiv trafik, så kan energikrisen blive springbrættet til, at flere vælger kollektiv trafik til.

### Med afsæt i strategiplanen

Midttrafiks Strategiplan 2021-2024 fungerer som den strategiske overlægges for mobilitetsplanen. Strategiplanen udstikker retningen for, hvordan vi som trafiksselskab skal udvikle os i årene frem. I planen har Midttrafiks bestyrelse udpeget seks strategiske indsatsområder, som Midttrafik skal arbejde målrettet med i strategiplanperioden.

Denne mobilitetsplans formål er derfor at omsætte strategiplanen til klare og konkrete handlinger, der kan styrke den kollektive trafik i de kommende år. Illustration 7.1 viser de seks indsatsområder fra Strategiplan 2021-2024.



III. 7.1: Illustrationen viser de seks strategiske indsatsområder fra Midttrafiks Strategiplan 2021-2024.



# SAMMEN SKABER VI GRØNNE REJSER

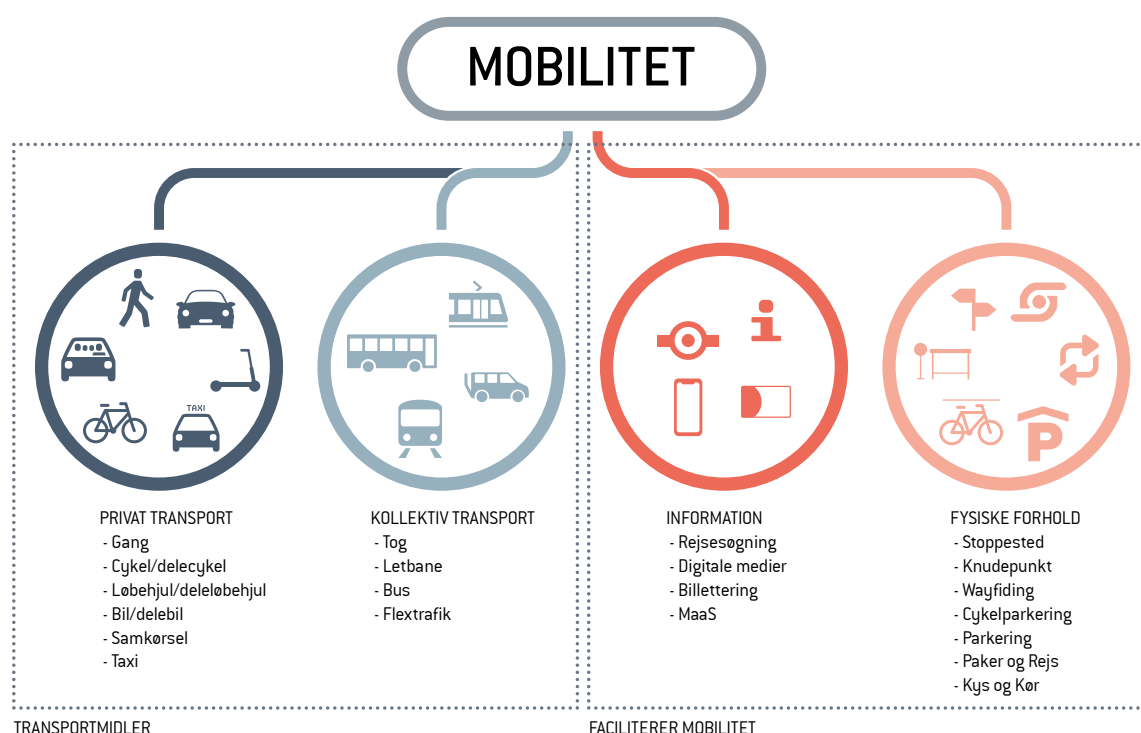
I de senere år er der sket et markant skifte i den måde, vi som samfund taler om transport på. Fra at tale om transport bundet til konkrete transportmidler og ruter, tales der nu i højere grad om 'mobilitet', der tager udgangspunkt i mere individuelle rejsebehov, og hvor selve transportmidlet bliver underordnet. Mobilitet er således et udtryk for en tankegang, hvor grænserne mellem forskellige transportmidler og -udbydere udviskes. I mobilitetstankegangen tænkes der ikke på opdelte grupper af bilister, cyklister og brugere af kollektiv trafik, men på 'mobilister', der kombinerer transportformerne, alt efter hvad der passer til den enkeltes ønsker og behov i en given situation. Et bredere mobilitetsperspektiv giver således en mere helhedsorienteret tilgang til transportplanlægningen, hvor forskellige transportmidler tænkes sammen i ét samlet tilbud med udgangspunkt i borgernes behov.

Flere kommuner i Midtjylland har allerede udarbejdet en mobilitetsplan. Fælles for

dem er, at de har fokus på sammenhængen mellem forskellige transportformer, og at de tager hensyn til andre politiske målsætninger om f.eks. sundhed, miljø, byliv, erhvervs- og boligudvikling. Vi oplever derfor også en stigende efterspørgsel fra vores ejere ift. rådgivning om og deltagelse i bredere mobilitetsprojekter. Denne mobilitetsplan er den første af sin slags hos Midttrafik, og målet er bl.a. at imødekomme ejernes ønske om, at vi som trafikkselskab skal indtænke vores egne produkter i det brede mobilitetsperspektiv. Dette betyder ikke et farvel til vores traditionelle kerneydelse med rutebunden kollektiv trafik og Flextrafik, men det betyder, at vi skal tænke vores produkter ind i en bredere sammenhæng.

Hos Midttrafik har vi en vigtig opgave i at tilbyde mobilitet med tog, letbane, bus og Flextrafik; både for de borgere, der ikke har andre muligheder for transport, men også for de borgere, der skifter mellem transportformerne. Midttrafiks produkter har en klar

III. 8.1: Mobilitet dækker over den fysiske transport, privat eller kollektiv, samt de fysiske og digitale elementer, der faciliterer transporten.







III. 9.1: Cykelmedtagning i busserne kan gøre det lettere at kombinere kollektiv trafik med andre mobilitetsformer.

fordel de steder, hvor der er mange, der har behov for at rejse på samme tid til samme sted. I tyndere befolkede områder kan det være svært at opretholde en effektiv betjening med rutebunden kollektiv trafik. Her kan Midttrafiks Flextrafik, sammen med andre mobilitetstilbud, som f.eks. samkørsel, delecycler og -biler, spille en væsentlig rolle i at skabe den grundlæggende mobilitet. Dette kræver dog, at Midttrafik og ejerne aktivt indgår et samarbejde, også med andre mobilitetsudbydere, for at få disse løsninger i gang. I den forbindelse er særligt samarbejde, finansiering og infrastruktur vigtige temaer. Midttrafik ønsker derfor i planperioden at afprøve forskellige samarbejder med andre mobilitetsudbydere i forsøg, der kan give erfaring til det fremtidige mobilitetsarbejde.

Den nuværende lovgivning begrænser trafikselskabernes rolle i mobilitetsprojekter med private aktører. Hvis vi skal udfordre den måde, vi tænker kollektiv trafik og mobilitet på, må lovgivningen nødvendigvis også følge med. I planperioden vil vi derfor, i samar-

bejde med landets øvrige trafikselskaber, gå i dialog med Transportministeriet om, hvordan lovgivningen kan tilpasses, så trafikselskaberne lovligt kan tage en mere aktiv rolle i det brede mobilitetsarbejde.

En bred mobilitetspalet gør den grønne mobilitet til et stærkere alternativ eller supplement til bil. Derfor skal udviklingen af øvrige, grønne mobilitetsformer ikke ses som konkurrenter til den traditionelle kollektive trafik, men som medspillere i det samlede arbejde med den grønne omstilling. Tilbuddene kan supplere hinanden og f.eks. give bedre vilkår for at komme det sidste stykke til eller fra den kollektive trafiks stoppesteder (first/last mile-transport). Det er bl.a. dette potentiale, Midttrafik ønsker at udfolde i denne mobilitetsplan.

Flere forskellige aktører tilbyder i dag grønne mobilitetsløsninger. Det kan gøre markedet komplekst for borgeren og gøre bilen til det nemme valg. Kan Midttrafik bidrage til at lette forståelsen af og tilgængeligheden til

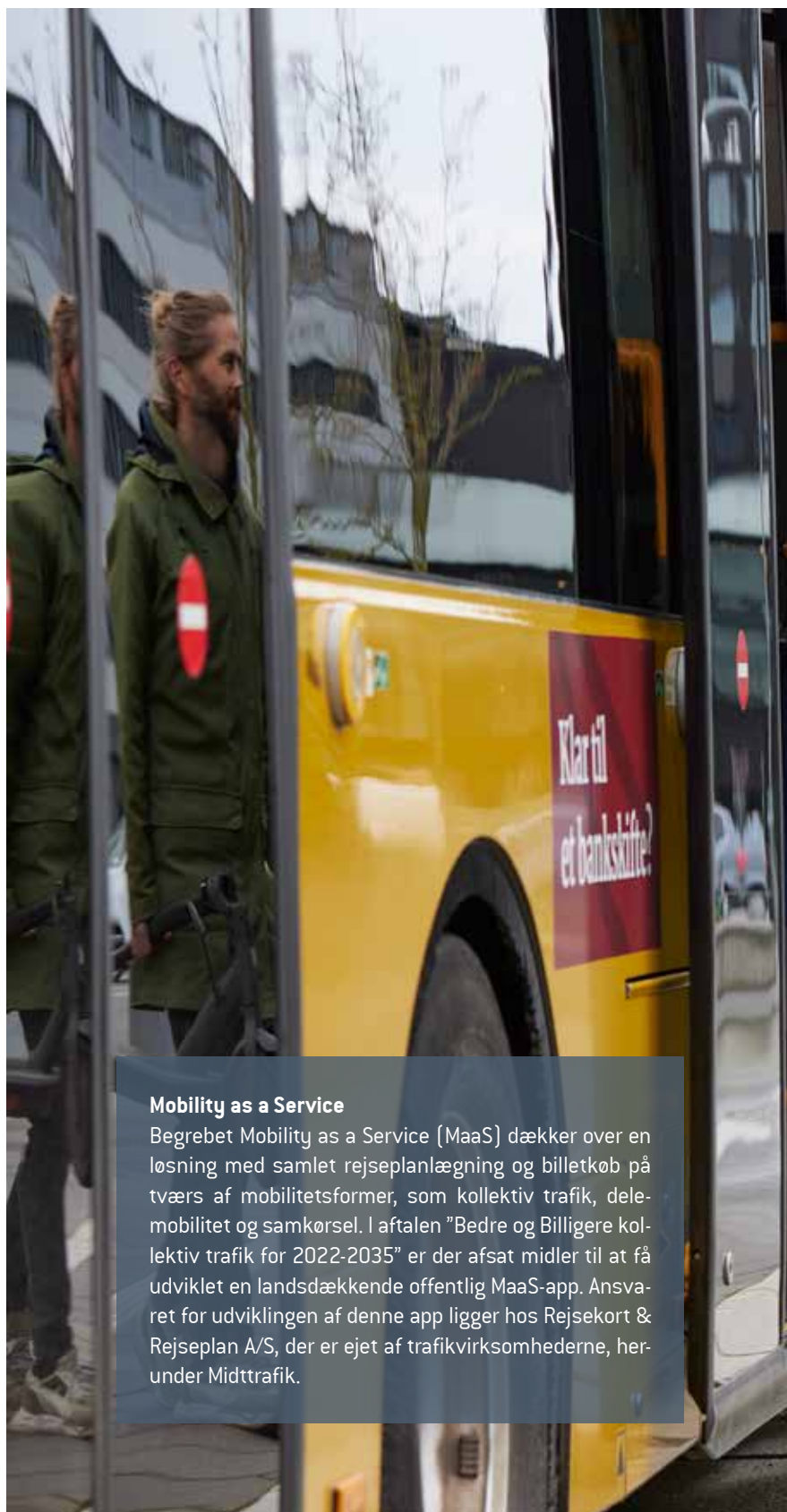
de samlede grønne mobilitetstilbud, letter vi samtidig muligheden for, at borgeren kan træffe et grønnere transportvalg, når det er muligt.

Dette gælder både i det fysiske møde mellem transportformerne og på de digitale platforme, der bl.a. bruges til rejsesøgning, bestilling og betaling. Vi vil derfor arbejde for en bedre sammenhæng mellem Midttrafiks produkter og øvrige mobilitetstilbud på vores stoppesteder, i vores knudepunkter og på Rejseplanen, således at vores egne produkter spiller sammen med andres. Kunderne skal opleve, at mobiliteten hænger sammen på tværs af transportformerne.

#### **Midttrafik som videnscenter**

Midttrafik har i de seneste år opbygget stor viden omkring forskellige mobilitetstilbud og -forsøg og kan yde rådgivning herom til ejerne. Senest har vi, i samarbejde med Region Midtjylland, Ikast-Brande, Holstebro, Skive, Struer, Lemvig, Ringkøbing-Skjern, Herning og Viborg Kommuner, udgivet en mobilitets-håndbog og eksempelsamling, der er en samlet vejledning til brug i kommuner og regioner i forbindelse med mobilitetsprojekter. Vi vil i planperioden udbrede brugen af håndbogen, være proaktive i rådgivningen af vores ejere og indgå i samarbejdsprojekter med både ejere og øvrige aktører.

En forudsætning for dette er naturligvis, at Midttrafik administrativt har tilstrækkeligt med ressourcer til at opfylde ejernes ønske om rådgivning og en aktiv rolle.



#### **Mobility as a Service**

Begrebet Mobility as a Service (MaaS) dækker over en løsning med samlet rejseplanlægning og billetkøb på tværs af mobilitetsformer, som kollektiv trafik, dele-mobilitet og samkørsel. I aftalen "Bedre og Billigere kollektiv trafik for 2022-2035" er der afsat midler til at få udviklet en landsdækkende offentlig MaaS-app. Ansvar for udviklingen af denne app ligger hos Rejsekort & Rejseplan A/S, der er ejet af trafikvirksomhederne, herunder Midttrafik.











## Midttrafiks kundeperspektiv

# MED KUNDEN I FOKUS

Hos Midttrafik har vi kunder i alle aldre og alle faser af livet. Vi kører de mindste børn i skole, de unge til uddannelse, studiejob og fritidsaktiviteter, pendlerne på arbejde og vi kører med de ældre. Nogle kunder bruger os flere gange om ugen, mens andre kun bruger os lejlighedsvist. For nogle er kollektiv trafik deres eneste mulighed for transport, og for andre er det et aktivt tilvalg.

Midttrafik ønsker at være et tilbud for alle borgere, uanset hvor de er i livet, hvor i den midtjyske geografi de bor, samt hvor ofte og til hvilket formål de har behov for transport.

Vi har stor indsigt i, hvem vores kunder er, og hvordan vores markedsandele fordeler sig. Således kunne vi i vores sidste trafikplan skrive, at op mod 2/3 af vores kunder er unge under 30 år. Den unge målgruppe er fortsat vigtig for Midttrafik og vil også have et særligt fokus i denne mobilitetsplan. De unge er fremtidens kunder, og det er derfor vigtigt, at vi sikrer dem en god oplevelse med kollektiv trafik, så de også naturligt vil vælge os til senere i livet.

Men vi skal ikke kun have fokus på den kollektive trafiks traditionelle kundegruppe. Vi skal også favne de grupper, der i dag ikke fylder så meget i vores tog, busser og flexbiler. Vi skal have fokus på de uvante brugere af kollektiv trafik, og på at hjælpe dem igennem hele rejsen. Vi skal målrette vores tilbud og markedsføring, så der er et vedkommende tilbud til alle, og så tilbuddene er letforståelige, uanset om man er garvet bruger af kollektiv trafik, eller om det er første gang, man

sætter sig i en bus. I Midttrafiks område er der stor forskel på, hvor i geografien vi har bedst mulighed for at tiltrække lejlighedsvist rejsende kunder. I byer, hvor det kollektive tilbud ofte er af en højere kvalitet, er det alt andet lige lettere at fastholde kunder og tiltrække nye lejlighedsvist rejsende kunder, end på landet, hvor udbuddet af kørsel er mere sparsomt.

Gennem livet sker der forskellige skift, der gør, at man kan være tilbøjelig til at skifte transportform, herunder at bruge kollektiv trafik mere eller mindre end før. Disse skift kan f.eks. være i forbindelse med start på uddannelse, en flytning, et jobskifte eller en ændring i familiesammensætning. Vi vil have fokus på disse skift i borgernes liv og være synlige og tilgængelige, når transportvalgene skal træffes. Herved er det målet dels at fastholde nuværende kunder og dels at vinde nye kunder til den kollektive trafik.

Midttrafik har en bred vifte af produkter, der hver især egner sig til forskellige kundegrupper, geografier og situationer i livet. Vi vil målrette markedsføringen og informationen om disse tilbud, så de rammer netop dér, hvor behovet opstår.

Det er vores ambition, at kundeperspektivet skal gennemsyre hele denne mobilitetsplan. Vi vil således sætte mål for vores kerneprodukter, fysiske rammer og samarbejde med andre aktører, ud fra kundernes behov og give bud på, hvordan vi fremadrettet vil arbejde med temaerne i mobilitetsplanperioden.

# MIDTTRAFIKS LIVSFASEMODEL

Midttrafik livsfasemodel er et værktøj, som vi vil bruge i det kundeorienterede arbejde. Modellen inddeler vores kunder i grupper efter alder og livsfaser og viser de vigtige skift, de hver går igennem. Det er særligt i situationer med skift, at transportvaner ændres. Derfor er det også her, vi hos Midttrafik skal målrette vores information og tilbyde det rette produkt til den enkelte. Livsfaserne dækker:

## **Børn, 0-15 år**

Børns mobilitet er dybt afhængig af deres forældre. Deres mobilitet øges dog gradvist i takt med, at de lærer at kravle, gå, cykle og begå sig i trafikken. Sidst i perioden bliver de således mere selvstændige og kan i nogen grad være selvbeholdende på f.eks. cykel, løbehjul eller med kollektiv trafik. I perioden begynder mange børn også at deltage i fritidsaktiviteter, der ligger ud over den faste skoledag. Børnene, og dermed også forældrene, får dermed et øget behov for transport.

## **Unge, 15-25 år**

Som ung øges selvstændigheden og mobiliteten yderligere. I 15-årsalderen kan man få knallertkørekort og i 17-18-årsalderen et kørekort til bil. Det øger deres transportradius markant. I perioden skifter mange unge fra en folkeskole til en ungdomsuddannelse eller erhvervsuddannelse. Dermed skifter transportbehovet, og ofte bliver afstanden mellem hjem og uddannelsessted større. Mange unge får også et fritidsjob og fritidsinteresser, som øger transportbehovet efter skoletid og i weekender. Sidst i perioden flytter de fleste unge hjemmefra, og transportbehovet ændres endnu en gang. I årene fra 15-25 år er der således mange livsændrende skift, og mange situationer, hvor transportvalgene kan ændre sig.

## **Unge voksne, 25-40 år**

I denne periode kommer de unge voksne ud på arbejdsmarkedet, hvilket betyder endnu et skift i transportbehov og muligvis i valg af transportmiddel. Gruppens økonomiske formåen øges, og mange får mulighed for at eje en bil. Mange stifter også familie og bliver forældre. Det medfører transport til vuggestue, børnehave, skole og fritidsaktiviteter, som

forældrene ofte har ansvaret for. Dermed begrænses forældrenes transportmæssige fleksibilitet, og transportvalget bestemmes ofte ud fra familiernes øvrige logistik. For den enkelte kan der i perioden opstå flere store skift, der får transportbehov og -valg til at ændre sig, f.eks. flytning, jobskifte eller skilsmisse.

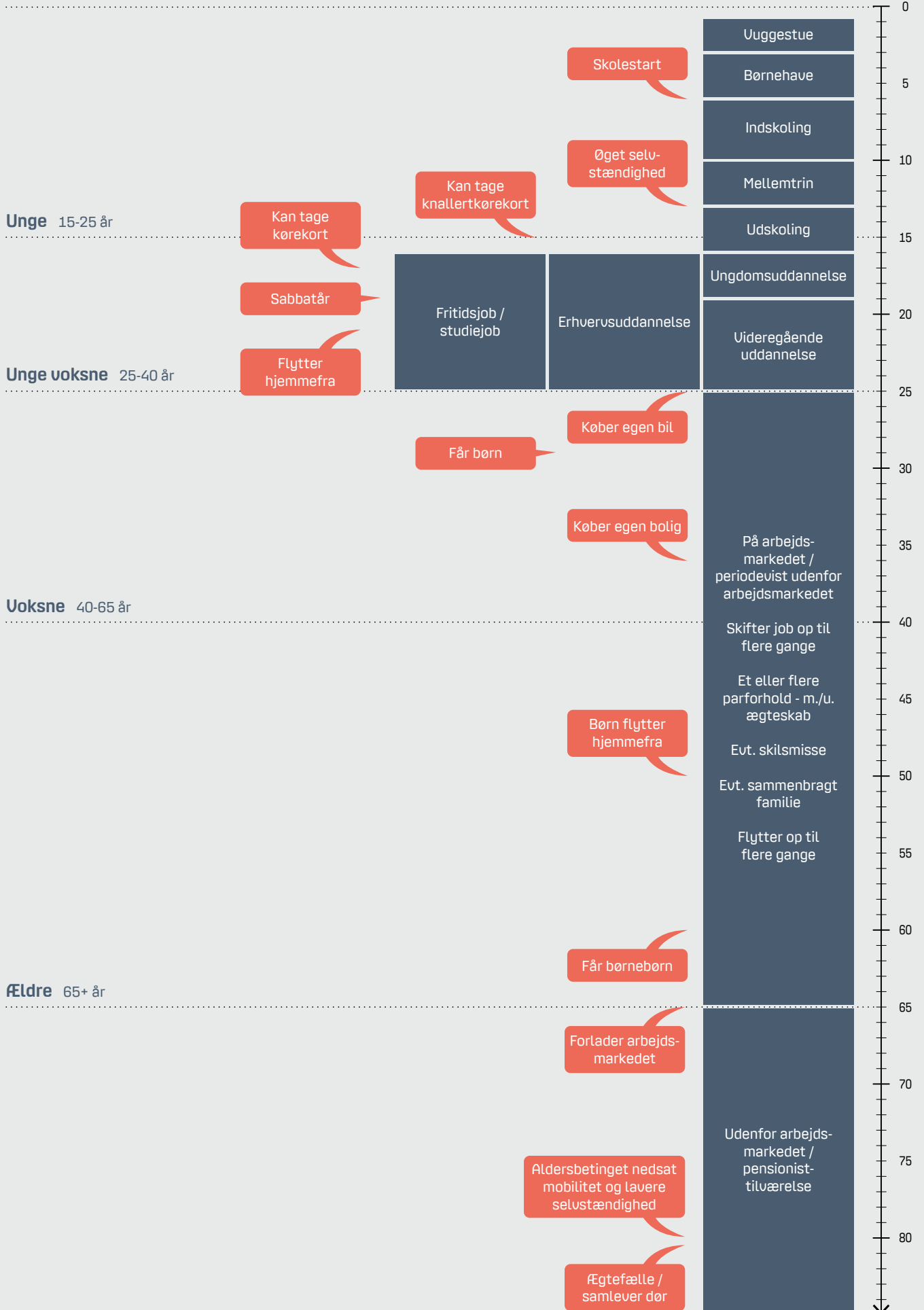
## **Voksne, 40-65 år**

For den voksne gruppe, fra 40-65 år, ændrer familieforholdene sig endnu en gang. Børnene bliver større og flytter hjemmefra, hvilket igen giver den voksne gruppe mere tid og frihed. Gruppens transportbehov er stort set uændrede i perioden, men den økonomiske formåen kan have muliggjort, at der bliver plads til flere biler i husstanden. For den enkelte kan der i perioden også opstå flere store skift, der får transportbehov og -valg til at ændre sig, f.eks. flytning, jobskifte eller skilsmisse.

## **Ældre, 65+ år**

For denne gruppe er det største skifte, når arbejdsmarkedet byttes ud med en tilværelse som pensionist. Her ændrer transportbehovet sig, da der ikke længere vil være samme behov for fast og daglig transport til og fra en arbejdsplads. I stedet kan den ældre gruppe have mange aktiviteter fordelt over dagen og ugen. I løbet af perioden vil de ældres mulighed for at være mobil og selvstændig blive mindre. På et tidspunkt bliver det svært at gå langt, hoppe på en cykel, ligesom det på et tidspunkt ikke længere vil være muligt at generhverve kørekortet. Den ældre gruppe bliver således gradvist mere og mere afhængige af hjælp fra venner og familie og af offentlige tilbud som f.eks. transport med Flextrafik.

**Børn** 0-15 år



# EN STOR REGION MED FORSKELLIGE TRANSPORTBEHOV

Transportbehovene og mulighederne for at udvikle den kollektive trafik varierer meget på tværs af Midttrafiks store geografi. Variationen spænder bredt fra storbyen Aarhus og de større handelsbyer til mindre landsbyer og landdistrikter. Tætheden er størst i øst og lavest i vest, men lokalt har de fleste kommuner både tætte byområder og spredte landområder. Hvor tæt vi bor har stor betydning for, hvordan transporttilbuddet skal se ud, og hvilke muligheder der er for at udvikle det.

I de store byer spiller den kollektive trafik en vigtig rolle ift. miljø og at aflaste trængsel på vejene. Her er det nødvendigt, at flere kører sammen, hvis vi skal undgå, at vejene sender til i biler. I byerne er der desuden et stort transportbehov, der gør, at den kollektive trafik her kan udføres effektivt og med en kvalitet, så den kan være et attraktivt alternativ til privatbilen. Yderligere er der i mange byer et bredt udbud af andre mobilitetsformer, så som samkørsel, delebiler, delecycler og -løbehjul, der supplerer den kollektive trafik, om end disse tilbud i dag kun løser en mindre del af det samlede transportarbejde.

I mindre byer og landdistrikter kan det omvendt være vanskeligt at opretholde en effektiv betjening med rutebunden kollektiv trafik. Lav befolkningstæthed og højt bilejerskab giver den kollektive trafik vanskelige konkurrencevilkår, og den demografiske udvikling synes at understøtte en fortsat faldende efterspørgsel mange steder. Mange yderområder oplever, eller kan se frem til at opleve, et fald i indbyggertal og en forskydning i alderssammensætningen med færre børn og unge og flere ældre. I yderområder-

ne udgør børn og unge i dag op mod 2/3 af passagererne i busserne, og derfor er en sådan forskydning afgørende for den kollektive trafiks fremtidige passagergrundlag. Samtidig vokser familiernes bilejerskab. I følge Danmarks Statistik er andelen af husstande uden bil faldet, og andelen af husstande med to eller flere biler er steget i løbet af de sidste ti år – bilen udgør dermed en vigtig del af den samlede mobilitet. I mindre byer og landdistrikter er udbuddet af andre mobilitetsformer desuden begrænset, da kommercielle tilbud ikke kan eksistere på markedsvilkår i områder, hvor der ikke er en tilpas stor brugergruppe.

Midttrafik har forskellige produkter, der hver især egner sig til de forskellige geografier. I Aarhus og de store byer transporterer højklassede transporttilbud, som letbane og A-bus, et stort antal passagerer hurtigt og effektivt frem. I yderområderne er den faste buskørsel mange steder målrettet de store rejsestrømme mellem de store byer – i høj grad baseret på transport af elever og uddannelsessøgende. Den behovsbestemte Flextrafik er i mange områder det eneste kollektive transporttilbud udenfor skolernes ringetider.

I planperioden vil vi fortsætte med at benytte hele vores palet af produkter til at løse de forskellige områders udfordringer ift. geografi og demografi. Vi vil benytte højklassede busprodukter i byer, hvor efterspørgslen er høj, og benytte Flextrafik, hvor der omvendt er et begrænset behov for transport. Vi ønsker desuden i højere grad at inddrage andre mobilitetsaktører ift. at løse mobilitetsudfordringerne de enkelte steder.





### **Prognose for udviklingen i antal kollektive rejser**

Et grundvilkår i planlægningen af den kollektive trafik, er den demografiske udvikling og, afledt heraf, den forventede udvikling i antallet af kollektive rejser. Cowi har foretaget en analyse for Midttrafik, der viser, hvordan den demografiske udvikling isoleret set forventes at påvirke antallet af kollektive rejser i perioden 2019-2026, hvis alle andre faktorer holdes fast. Analysen er lavet ved at kombinere historiske opgørelser fra Danmarks Statistik over befolkningens sammensætning og fremadrettede befolkningsprognoser med kendskab til de forskellige gruppers hyppighed i brug af forskellige transportmidler, som de kendes fra Transportvaneundersøgelsen. Analysen viser ikke facit, men alene den påvirkning demografiudviklingen isoleret set vil have på passagerudviklingen i de enkelte kommuner.

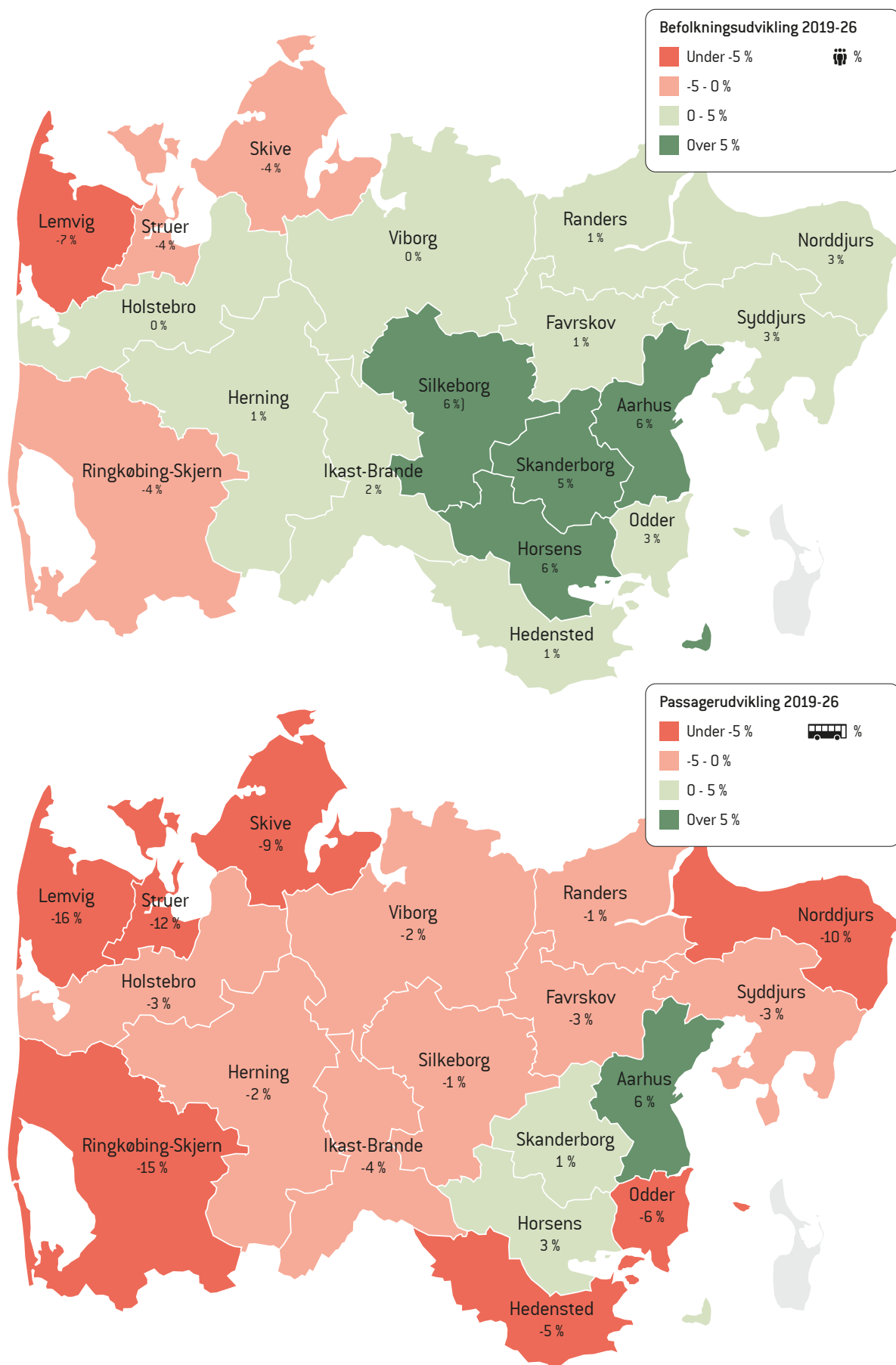
Vækst eller fald i befolkningstal samt forventet antal rejser med kollektiv trafik er opgjort på kommuneniveau og ses i illustration 19.1 og 19.2.

Frem mod 2026 forventes en positiv udvikling i befolkningstal i de fleste af Midttrafiks kommuner, med størst vækst i øst, en mode-

rat vækst i midt og et fald længst mod vest. Prognosen for antallet af kollektive rejser er mere broget grundet forskellig udvikling i befolkningssammensætningen. Kommuner med vækst i antallet af unge kan her forventes relativt flere rejser, mens kommuner med vækst i andelen af ældre kan forvente færre. I Aarhus, Skanderborg og Horsens kommuner understøtter demografiudviklingen passagervækst, mens den giver et mindre fald i de midtjyske kommuner og et markant fald i yderkommunerne frem mod 2026.

Den forventede udvikling understreger, at der er store forskelle i Midttrafiks område, og at den kollektive trafik har vidt forskellige forudsætninger på tværs af geografien.

Når prognosen mange steder antyder passagerfrafald på trods af befolkningsvækst, så understreger det vigtigheden af at tiltrække nye kundegrupper, hvis vi skal vende den negative udvikling. Her er problemet ikke, at der samlet set kommer færre mennesker, men at der kommer færre børn og unge, der i disse områder er den kollektive trafiks største kundegruppe i dag. Her er der derfor et særligt potentiale i, at få flere ikke-brugere til at benytte den kollektive trafik.



III. 19.1 og 19.2: Kortene viser den forventede befolkningsudvikling (øverst) og den forventede udvikling i antallet af kollektive rejser alene som følge af den demografiske udvikling samt befolkningsudviklingen (nederst) for perioden 2019-2026. (kilde: TU og Danmarks Statistik). Analysen er foretaget af Cowi for Midttrafik i april 2022.







# MIDTTRAFIKS KERNEPRODUKTER

Midttrafik har ansvaret for at levere effektiv kollektiv trafik til hele Midtjylland. Vi skal understøtte de store transportstrømme, og derigennem afhjælpe trængsel, og vi skal samtidig have et tilbud til dem, der bor, hvor en fast busrute ikke kan drives omkostningseffektivt. Kollektiv trafik og mobilitet er et velfærdsgode, men borgerne har vidt forskellige muligheder for at være mobile, alt efter hvor i geografien de bor. I de store tætte byer er der et større grundlag for at drive kollektiv trafik, end på landet, hvor der er længere mellem husene. Midttrafik har derfor en bred vifte af produkter, der spænder fra letbane og højklassede busprodukter til den behovsstyrede Flextrafik. Hvor de højklassede produkter egner sig til de større byer, kan Flextrafikken være med til at sikre mobiliteten i områder eller på tidspunkter, hvor der ikke er grundlag for betjening med almindelige busser.

Den kollektive trafik har også et klimamæssigt ansvar for at nedbringe transportens udledning af CO<sub>2</sub>. Udledningen skal på samfundsplan reduceres med mindst 70 % i 2030. Den kollektive trafik kan her bidrage på to måder, dels ved at tiltrække bilister til en grønnere transportform, og dels ved at omstille driften af bus, bane og Flextrafik til CO<sub>2</sub>-neutrale drivmidler. Her er de nationale mål bl.a., at bustrafikken skal være fuldt omstillet i 2030. De to bidrag til den grønne omstilling går hånd i hånd, da en fossilfri kollektiv trafik er med til at løfte den kollektive trafiks image og give en bedre komfort og køreoplevelse for kunderne. Alt sammen

noget der gør den kollektive trafik mere attraktiv at vælge til.

Hos Midttrafik er vi godt i gang med den grønne omstilling af vores transportmidler. Vi rådgiver vores ejere og omstiller fra fossile til grønne drivmidler gennem de løbende udbud af bus og Flextrafik. Også de regionale togstrækninger følger trop og udskifter diesel med batteridrift i de kommende år. I starten af 2023 er 22 % af Midttrafiks busser CO<sub>2</sub>-neutrale, hvoraf 16 % er emissionsfri elbusser, der hverken udleder CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> eller partikler. Netop elbusser har været gennem en rivende teknologisk udvikling og har nu vist sig konkurrencedygtige på markedet sammenlignet med almindelige dieselbusser. Indenfor planperioden skal størstedelen af Midttrafiks ejere tage stilling til grønne drivmidler i takt med kontraktudløb, og derfor forventer vi også, at andelen af CO<sub>2</sub>-neutrale busser vil stige markant i planperioden.

Endeligt bidrager vores kunder også til den grønne omstilling. Midttrafik havde i 2019 ca. 61 mio. påstigere i bus, tog og letbane, som bidrog til et lavere CO<sub>2</sub>-udslip fra transportsektoren, end hvis de havde taget egen bil. Passagertallet er endnu ikke helt tilbage på 2019-niveau efter Corona, men den grønne omstilling er et blandt mange argumenter for, at vi i planperioden skal kæmpe for at tiltrække flere passagerer, så den kollektive trafik også ad den vej kan bidrage til grøn omstilling.

## Produkthierarki

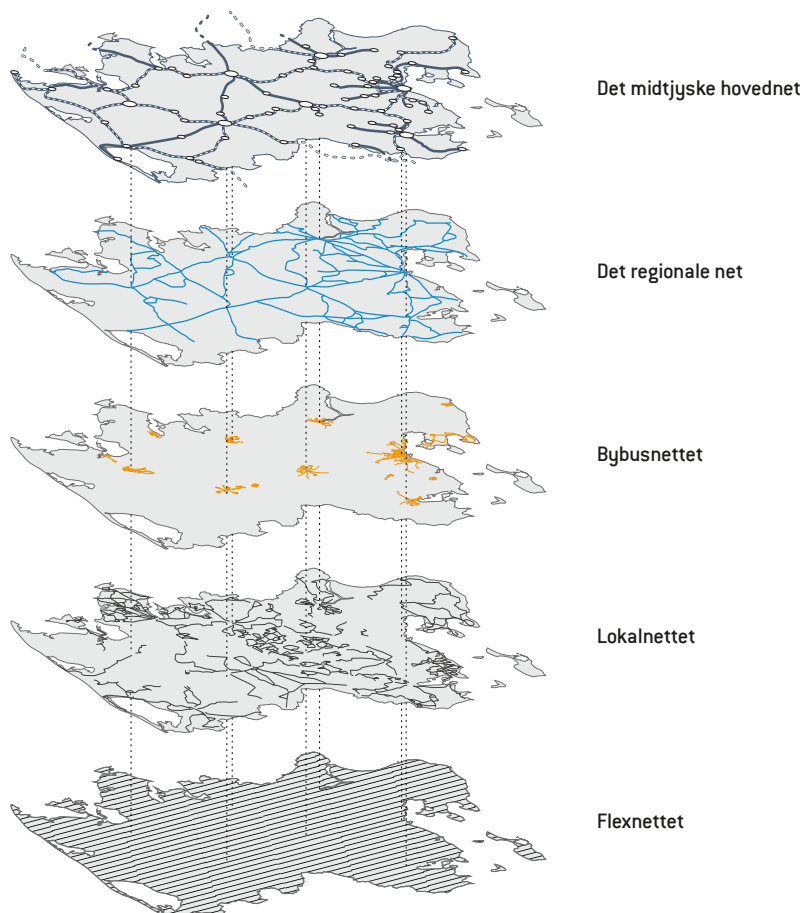
### – rette tilbud til rette transportopgave

Hos Midttrafik arbejder vi med en bred palet af produkter, fra letbane og togdrift over rutekørsel med forskellige typer af busruter til vores åbne Flextrafikprodukter. Her forsøger vi altid at optimere mobilitetstilbuddet til den faktiske efterspørgsel og ejernes ønsker. Det giver den mest effektive ressourceudnyttelse og samlet set mest mobilitet for pengene.

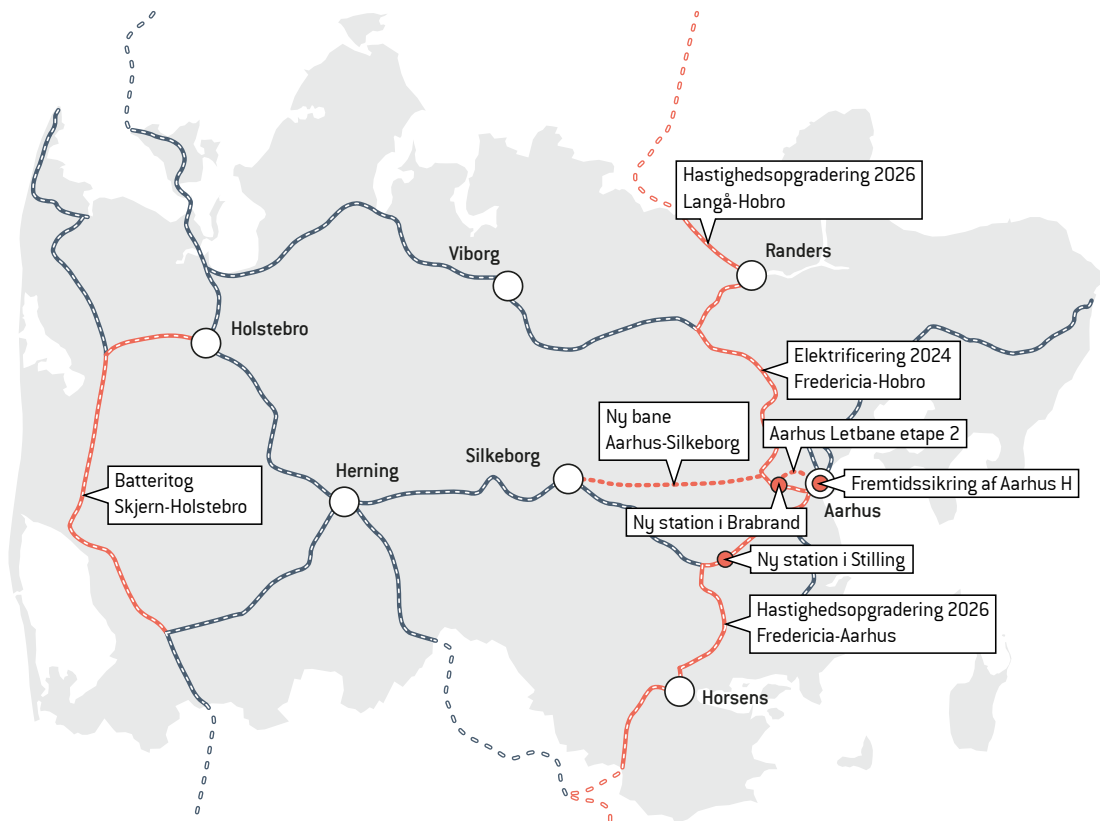
Som koncept kan man ansue den kollektive trafik inddelt i lag, hvor hvert lags betjening har sit eget overordnede formål. Øverst findes det midtjyske hovednet. Formålet er her at binde regionens største byer sammen og at sikre sammenhængen i Midtjylland og forbindelserne til resten af landet. Under hovednettet findes et net af øvrige regionale ruter, der bl.a. fungerer som tilbringerruter til hovednettet. Både hovednettet og det regionale net henvender sig især til uddannelsessøgende og pendlere, der rejser over læn-

gere afstande. De større byer i regionen er desuden bybusbetjent. Bybussernes formål er at binde de by-interne rejsemål sammen og at modvirke trængsel i byerne. Herefter findes lokalnettet med de kommunale ruter, der hovedsageligt betjener lokale rejsemål, som f.eks. skoler, men som også føder ind til ruter i de overliggende net. Nederst findes Flextrafikken, der fungerer som 'sikkerhedsnettet' under den øvrige kollektive betjening. Flexnettet består af Midttrafiks åbne Flextrafik-produkter, som giver borgerne en transportmulighed, der kun kører ved bestilling. Det gør den effektiv som alternativ til fast rutekørsel med store busser på afgang eller ruter, hvor der er meget få passagerer.

I det følgende beskrives Midttrafiks produkt-hierarki; fra sammenhængen med det statslige toget, til Midttrafiks hovednet, øvrige regionalruter, bybusbetjening, lokalruter og Flextrafik.



III. 22.1: Koncept for inddeling af den kollektive trafik i lag.



III. 23.1: Vedtagne projekter i Statens Trafikplan 2017-2032 og Aftale om Infrastrukturplan 2035.

### Statens trafikplan og Aftale om Infrastrukturplan 2035

Trafikstyrelsen skal hvert fjerde år udarbejde en trafikplan for statens trafik på banenettet set i kort og langt perspektiv. Den gældende (Statens Trafikplan 2017-2032) indeholder et overblik over vedtagne projekter og forventet udvikling i banebetjeningen. Togtrafikken er en vigtig del af den samlede kollektive trafik i Midtjylland, og det er derfor helt essentielt, at bus- og togdrift passer sammen, og at kunderne tilbydes et sammenhængende net med gode skiftemuligheder. Statens Trafikplan fungerer derfor som et fælles planlægningsgrundlag, som denne mobilitetsplan skal tage udgangspunkt i for at sikre god sammenhæng mellem den nationale, regionale og lokale kollektive trafik.

Statens trafikplan giver et overblik over, hvordan den statslige togtrafik så ud ultimo 2017, og er dermed ikke opdateret, siden vi udgav vores sidste trafikplan i 2019. Trafikstyrelsen arbejder nu på en ny trafikplan

og forventer at den sendes i høring inden udgangen af 2022. Det konkrete indhold er endnu ikke kendt, men vil sandsynligvis bl.a. behandle de infrastrukturprojekter, som indgår i det seneste nationale transportforlig – Infrastrukturplan 2035. Midttrafik forventer i høringen at lægge særlig vægt på driftsomfang på banenettet, herunder muligheden for at lade hovedbanerne indgå i betjeningen af regionaltrafikken i højere grad end de allerede gør. Samtidig vil vi have fokus på kvaliteten af opkoblingen til resten af landet samt mod syd til Hamborg.

Infrastrukturplan 2035 er en bred politisk aftale om investeringer i infrastruktur og kollektiv trafik. Ifølge aftalen skal "den kollektive trafik [...] være attraktiv for langt flere danskere". I Midttrafiks område omfatter aftalen bl.a. fremtidssikring af Aarhus Hovedbanegård, en ny jernbane mellem Silkeborg og Aarhus, Aarhus etape 2 (letbane eller BRT) samt en station ved Brabrand.





I regeringens udspil til infrastrukturplanen er der desuden et afsnit vedrørende 'nye mobilitetsformer', hvor der bl.a. står: "Regeringen vil også overveje midlertidige regelændringer eller dispensationer så trafikselskaberne målrettet kan fremme mobiliteten i yderområderne samt overveje særlige "fri-trafikselskabsforsøg", hvor trafikselskaberne har friere rammer inden for konkrete geografiske områder".

Disse takter er ikke afspejlet i den endelige aftale, men formuleringen i udspillet åbner en mulighed for at få dispensation fra Lov om Trafikselskaber i forbindelse med mobilitetsforsøg. Midttrafik har tidligere været i dialog med Transportministeriet omkring perspektiverne i øget mandat til udvikling af bl.a. knudepunkter og harmonisering af Flextrafik, og vi vil i planperioden fortsat være op søgende ift. at sikre de lovgivningsmæssige rammer, der kan rumme de nye måder at tænke mobilitet på.

## Sammenhæng i Midtjylland

Ifølge Lov om Trafikkselskaber skal Midttrafik hvert fjerde år udarbejde en plan, der, med udgangspunkt i Statens Trafikplan, udstikker retningen for, hvordan Midttrafik vil udvikle den kollektive trafik i planperioden. Planen skal indeholde et strategisk grundlag, der som minimum fastlægger de overordnede principper for rutenettet.

Den kollektive trafik spiller en vigtig rolle i at sikre mobilitet og sammenhæng på tværs i Midtjylland, og her udgør det midtjyske hovednet ryggraden i den kollektive trafik. Hovednettet binder de store byer og vigtige funktioner sammen og sikrer betjeningen i de store rejserelationer.

Vi introducerede begrebet 'det midtjyske hovednet' for første gang i vores sidste Trafikplan 2019-2022. Her definerede vi kriterierne for, hvilke strækninger der skulle være hovednetsstrækninger, og vi opstillede et mål for serviceniveau. Planen pegede på de langsigtede gevinster ved at udpege og garantere betjeningsniveauet i et sådant net, og vi lagde en plan for, hvordan vi ville forenkle tilbuddet og opgradere strækninger, der på daværende tidspunkt ikke levede op til servicemålene.

Efter trafikplanen trådte i kraft, har vi arbejdet målrettet med at udrulle hovednettet og tilpasse og øge betjeningen på de strækninger, der ikke levede op til serviceniveauet med minimum timedrift i dagtimerne på hverdage og to-timedrift aften og weekend. Samtidig er antallet af parallelkørende ruter reduceret ved at samle ressourcerne på én hovedrute pr. strækning. Vi er i planperioden nået rigtig langt med arbejdet med hovednettet, og der er nu kun enkelte strækninger, der ikke helt når planens målsætning for betjeningsomfang.

Siden udarbejdelsen af den sidste trafikplan, har forudsætningerne for den kollektive trafik imidlertid ændret sig. Vi har stadig ikke helt vundet passagererne tilbage efter Corona-pandemien, og vi står midt i en energikrise, der udhuler økonomien i den kollektive trafik. Mulighederne for at udvikle hovednettet i denne mobilitetsplan er dermed begrænset af de økonomiske realiteter. Region Midtjylland har varslet store besparelser, som også vil komme til at ændre servicen på hovednettet. Udsigt til store besparelser i den kollektive trafik begrænser dermed muligheden for at videreudvikle hovednettet og fastholde en garanti om minimumsbetjening.

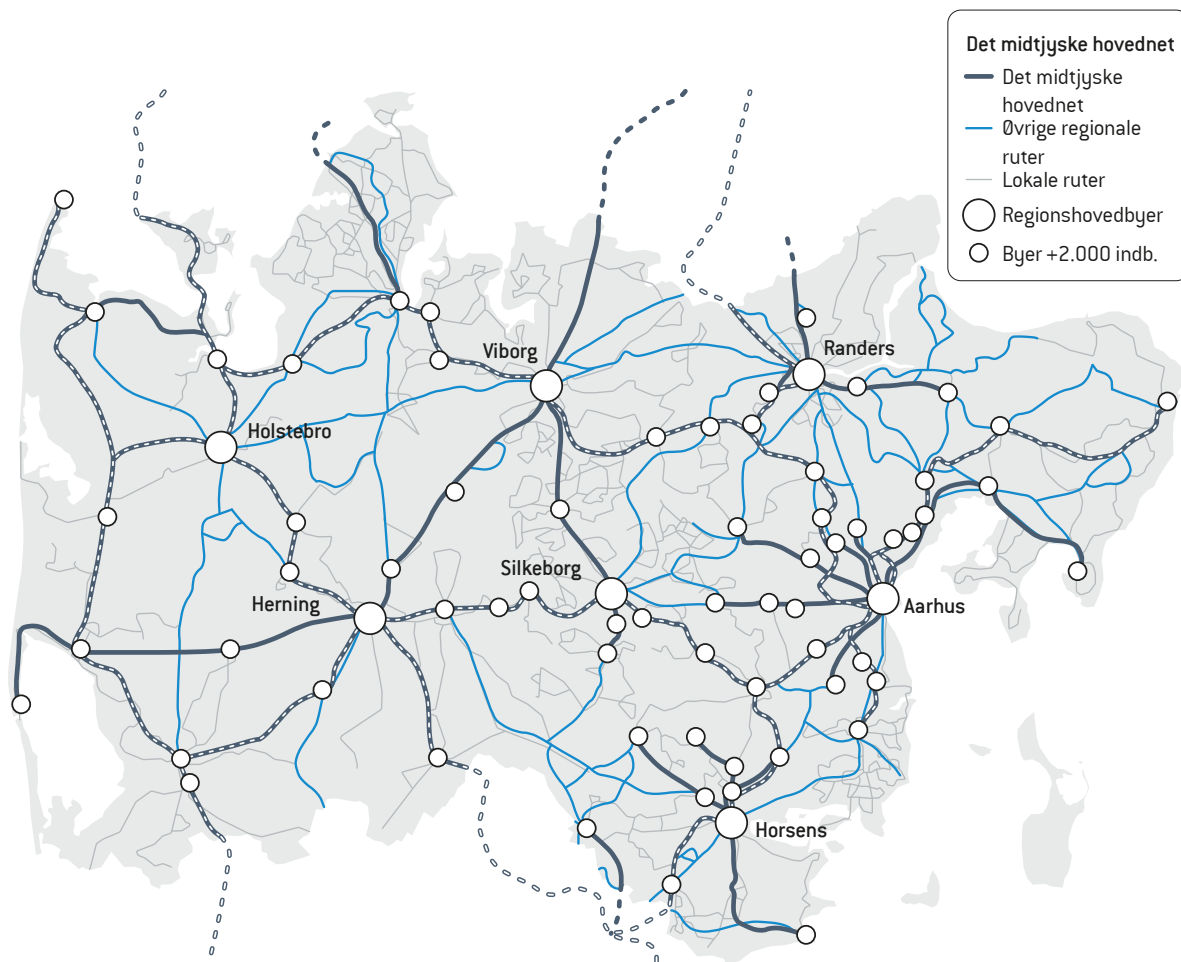
Hos Midttrafik er vi bevidste om disse vilkår, men vi ønsker samtidig at fastholde grundprincipperne for hovednettet som et enkelt net, der knytter byer sammen. Denne mobilitetsplan fastholder derfor, med små tilpasninger, det grundlæggende hovednet, som et vigtigt værktøj for, hvor den kollektive trafik bør fastholdes og prioriteres. Planen fastlægger ikke et mål for minimumsserviceniveau, men lader i højere grad serviceniveauet på nettets ruter følge den faktiske efterspørgsel.

I det følgende beskrives de fortsat gældende planlægningsprincipper og formål for det midtjyske hovednet.

### Hovednettets opbygning og formål

Det midtjyske hovednet er opbygget med udgangspunkt i to objektive kriterier:

- > Alle byer med flere end 2.000 indbyggere skal have en hovednetsforbindelse til den regionshovedby, som de primære rejse- og pendlingsstrømme er rettet imod.
- > Alle naboregionshovedbyer skal være forbundet med en hovednetsforbindelse.



En hovednetsforbindelse kan dækkes af direkte bus, tog eller letbane. En hovednetsforbindelse kan desuden bestå af en togrejse med skift, såfremt den samlede rejsetid er acceptabel, dvs. at den samlede rejsetid inkl. skift ikke markant overstiger rejsetiden med den tilsvarende busrute.

En gennemgang af hovednettet har vist behov for at ændre nettet på en enkelt strækning på Djursland, hvor hovednetsstrækningen Auning-Aarhus (med skift til letbane i Hornslet) erstattes af Auning-Randers. En analyse af pendlingsstrømmene viser, at mens arbejdspendlingen fra Auning er nogenlunde lige stor til Aarhus og Randers, så er uddannelsespendlingen langt overvejende rettet mod Randers. Dette flugter med, at benyttelsen af rute 319 er stærkt begrænset på trods af høj frekvens i korridoren siden letbanens åbning.

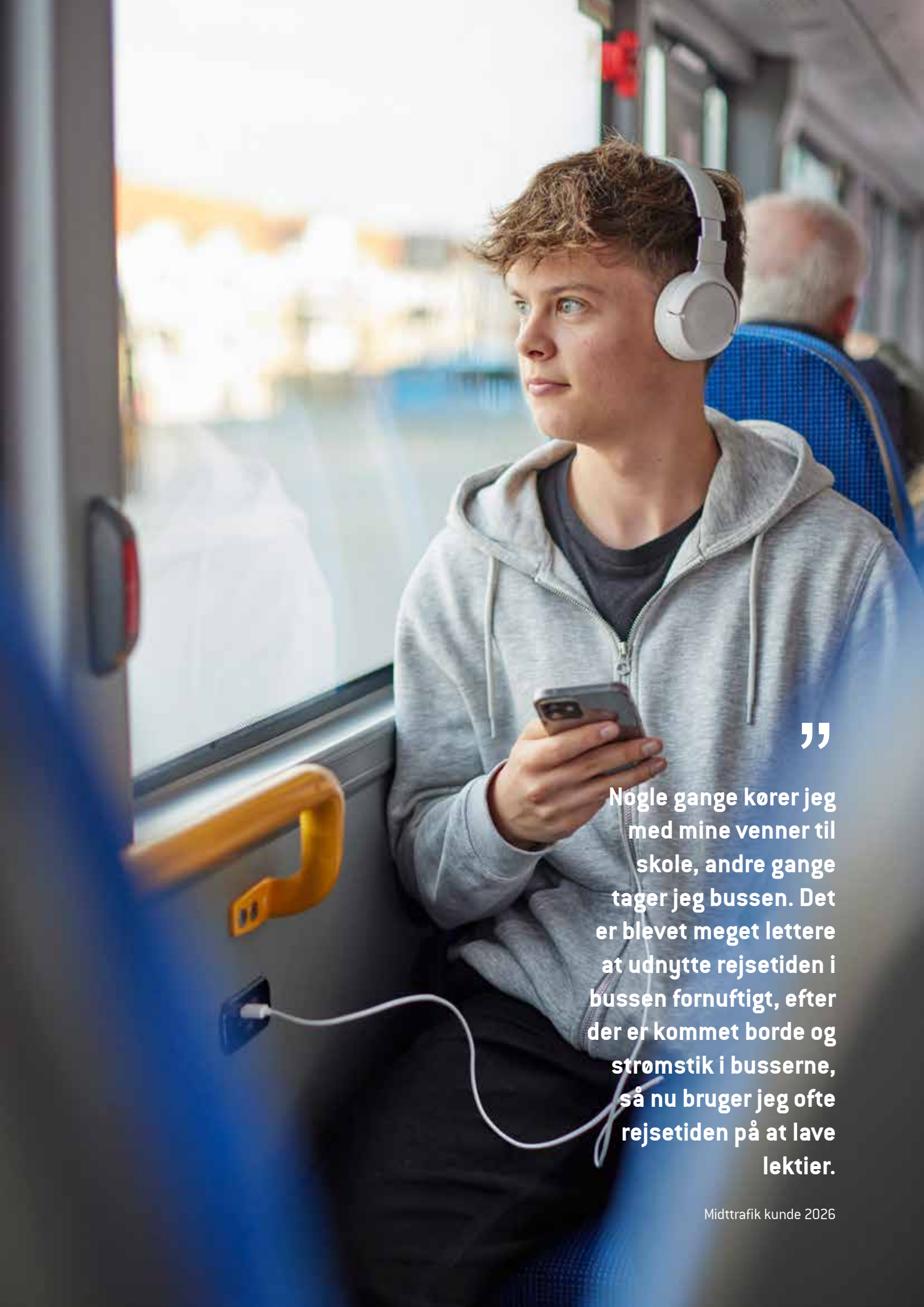
Hovednettet består af jernbane, letbane og busruter og dækker alle byer over 2.000 indbyggere. 70 % af indbyggerne i Midttrafiks område bor i disse byer og er dermed dækket af en eller flere hovedruter. I alle disse byer, med få undtagelser, er rejsestrømmene orienteret mod de syv regionshovedbyer og dermed dækker hovednettet også langt de fleste store rejsestrømme af studerende og arbejdspendlere.

Hovednettet skal styrke mobiliteten ved at være en garanti for betjening i visse korridorer med en vis betjening og dermed sikre sammenhæng og kontinuitet gennem et stabilt net i Midtjylland. Dette kan understøtte borgere i at træffe langsigtede valg om deres transport, f.eks. at basere sin pendling på kollektiv trafik frem for bil.

III. 26.1: Kortet viser det midtjyske hovednet samt underliggende regionale og lokale ruter. Kommunale skolebusruter/rabatru-ter fremgår ikke af kortet.

Kortet viser status ved udgivelsen af denne mobilitetsplan. Når Region Midtjyllands besparelser er kendte, vil kortet blive opdateret.





”

Nogle gange kører jeg med mine venner til skole, andre gange tager jeg bussen. Det er blevet meget lettere at udnytte rejsetiden i bussen fornuftigt, efter der er kommet borde og strømstik i busserne, så nu bruger jeg ofte rejsetiden på at lave lektier.

En central præmis i hovednettet er netop at styrke sammenhængen og understøtte skift mellem bus og bane. Her er der en særlig styrke i at have et fælles betjeningsniveau, så kunderne ved, at de altid kan komme videre mellem to hovedruter. Der hvor betjeningsniveauet ikke kan harmoniseres, er det særligt vigtigt at planlægge gode korrespondancer på de afgange, hvor flest skifter, så de rejsende overvejende vil opleve en sammenhængende rejse.

Hovednettet er ikke et udtryk for, at der ikke er andre strækninger, der skal betjenes med kollektiv trafik. Som illustration 26.1 viser, er der et finmasket underliggende net af regionalt og kommunalt finansierede ruter, som sammen med Flextrafik sikrer god dækning og kobler et bredere opland op til hovednettet stoppesteder. Også her skal vi i planlægningen lægge til rette for gode skift til og fra hovednettet. Endeligt planlægger mange kommuner selv deres skoleruter, hvorfor disse ikke fremgår af kortet.

### Hvordan planlægges og bruges hovednettet i praksis?

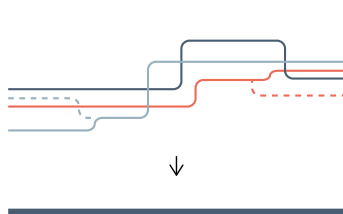
Ruterne i hovednettet planlægges ud fra en række principper om bl.a. direkte linjeføring,

etablering af knudepunkter og koordinering af transportformerne heri. Derudover skal et ensartet stopmønster sikre, at betjeningen i hovednettet bliver så ensartet som muligt.

Ved at opbygge og videreudvikle nettet ud fra disse kriterier, er formålet at skabe et ensartet og sammenligneligt hovednet i hele Midttrafiks område, der kan styrke mobiliteten og binde regionen sammen.

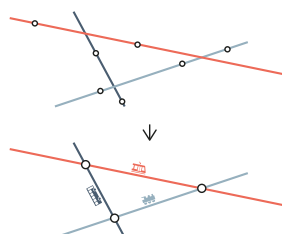
Hovednettet vil, også efter de varslede besparelser, overvejende bestå af ruter med en stabil høj frekvens, hvilket giver mulighed for at styrke samspillet med kommunalt finansierede bybusser. Hovednetsruterne dækker allerede vigtige lokale transportbehov undervejs og kan mange steder også indgå som en aktiv del af bybusbetjening på deres vej mod centrale knudepunkter i byerne. Her skal vi løbende tilstræbe en optimal rolledeling mellem bybusser, lokalruter og regionalruter, så de dækker hver deres opland og ikke konkurrerer om de samme kunder. Dermed opnås en synergi, hvor vi udnytter driftsressourcerne bedst muligt, og samtidig understøttes kundegrundlaget på hovednetsruterne, så de kan fastholdes og udvikles.

#### Enkel og direkte linjeføring



- Undgå parallelle linjer og rutevarianter
- Prioritér færre linjer med højere frekvens

#### Knudepunkter og koordinering



- Indret knudepunkter med gode faciliteter
- Koordinér bus, tog og letbane i knudepunkterne

III. 28.1 og 28.2: Planlægningsprincipper for ruter på hovednettet.

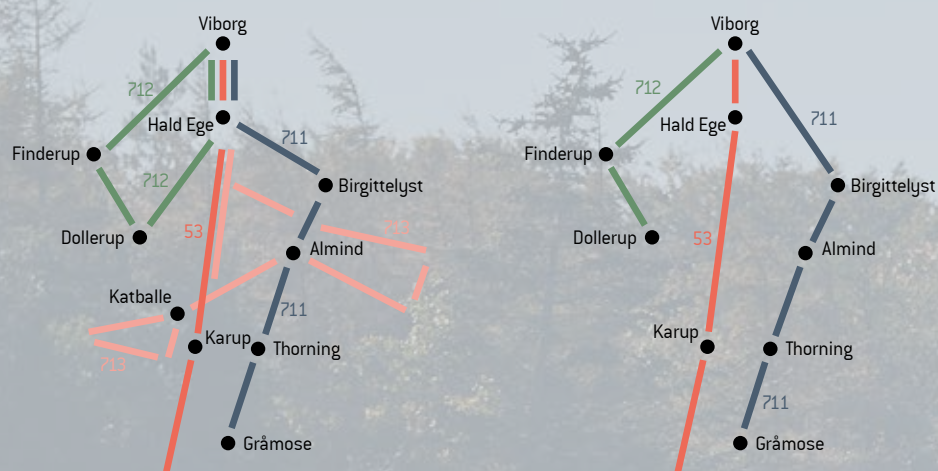


### Synergi mellem regionale og lokale busser i Viborg Kommune

Midttrafik og Viborg Kommune har i samarbejde udarbejdet en kollektiv trafikplan, hvor fokus bl.a. har været at forenkle betjeningen med kommunens lokalruter.

Resultatet er, at flere af lokalruterne er blevet forenklet, så de får en mere enkel og direkte linjeføring uden varianter over dagen. Lokalruterne med det højeste kundepotentiale har timesdrift i myldretiden, og suppleres flere steder af regionalruter. Lokal- og regionalruter supplerer hinanden og giver samlet et tilbud, hvor parallelkørsel undgås. Der, hvor det giver mening, er regional- og lokalruter tænkt ind i bybusbetjeningen for at opnå en synergi og effektiv udnyttelse af de samlede ressourcer.

Eksempelvis er Hald Ege i dag betjent af tre lokalruter og én regionalrute, hvor tre af ruterne kører videre mod Viborg. Ved at indtænke den samlede betjening i området, kan ressourcerne anvendes mere effektivt, så den regionale hovedrute 53 selv dækker transportbehovet mellem Hald Ege og Viborg, mens lokalruterne 711 og 712 skaber forbindelsen til Viborg by fra områderne omkring Hald Ege. Øvrige lokale transportbehov integreres i skolekørslen i området. Nedenfor ses en principskitse for betjeningen i det nuværende net (venstre) og betjeningen i det fremtidige net (højre).



III. 29.1 og 29.2: Den nuværende rutestruktur for Hald Ege er vist til venstre, og den fremtidige rutestruktur for Hald Ege er vist til højre.





## Bybetjening

I Midttrafiks område har byerne Aarhus, Randers, Horsens, Silkeborg, Herning, Viborg og Holstebro egentlige bybusnet, mens flere mindre byer har enkelte bybuslinjer. Fælles for bybusbyerne er, at der her er en tæthed af rejsemål og et tilpas højt transportbehov til, at det er muligt at have et solidt kollektivt trafiktilbud.

Et vigtigt mål for busbetjeningen i byerne er at modvirke trængsel. Særligt i Aarhus og de større byer er vejenes kapacitet allerede i dag presset af biltrafik, og med en forventning om befolkningsvækst i byerne, vil trængslen kun stige yderligere, hvis ikke der sættes ind ift. at ændre borgernes valg af transportmiddel.

Selvom biltrafikken løbende bliver grønne, så vil en stigning i biltrafik alt andet lige medføre konsekvenser for byerne. En elbil fylder det samme som en benzin- eller dieselbil, både når den kører på vejene, og når den optager plads til parkering i byrummet. Også det lokale miljø belastes mere, jo flere biler, der kører på vejene.

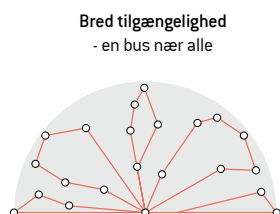
Fokus i flere af de store byer bør derfor være at sikre en kvalitet i bybusbetjening, der gør, at den reelt kan være et alternativ til bil. Styrkes bustrafikken, kan den blive et værktøj til at reducere biltrafikken og dermed konsekvenserne af trængsel. Trængsel er ikke blot et problem for biltrafikken, men også

for busdriften, der forsinkes. Når busserne forsinkes, forringes kvaliteten af transporttilbuddet, og kundernes tillid til produktet udhules. Skal bussen kunne tiltrække flere kunder, er det derfor helt centralt, at busserne ikke hænger fast i de samme køer som bilerne.

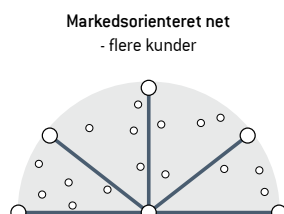
I vores sidste trafikplan beskrev vi vores mål for bybusbyerne. Vi havde et ønske om, i samarbejde med de enkelte bybuskommuner, at afklare prioriteringen i bybusbetjeningen samt at sikre en bedre udnyttelse af de samlede ressourcer. Vi har i trafikplanperioden udarbejdet, eller er i gang med at udarbejde, trafikplaner, for alle vores bybusbyer. Et fælles fokus for trafikplanerne har været at arbejde med at tiltrække flere kunder i de største rejsestrømme og at sikre en optimal rolledeling mellem bybus og øvrige regionale og lokale ruter, der betjener byerne for at opnå den bedste udnyttelse af ressourcerne.

### Planlægningsprincipper for bybusbetjening

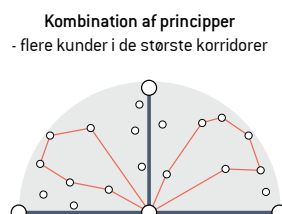
I bybusplanlægningen er det vigtigt at afklare, hvilke(t) formål nettet skal planlægges efter. Det er op til den enkelte kommune hvordan vægtningen skal være mellem et bybustilbud med bred tilgængelighed og kort gangafstand for alle og et mere markedsorienteret net, der kan tiltrække flere kunder ved at prioritere hovedkorridorerne. Uanset hvilken prioritering, bybuskommu-



- Kortere gangafstand
- Kortere afstand mellem stop
- Linjeføring tæt på alle rejsemål
- Ældre og gangbesværede prioriteres
- Længere køretid fra A til B



- Længere gangafstand for nogle
- Længere afstand mellem stop
- Direkte ruter med høj frekvens
- De største rejsestrømme prioriteres
- Kortere køretid fra A til B



- Differentiering af ruter ift. rejsestrømme
- Direkte ruter i de største korridorer
- Bred dækning på mindre strækninger

III. 30.1, 30.2 og 30.3:  
Principper for bybusbetjening.

nerne måtte have, gælder det om at fastlægge balancen mellem de to principper. Ønsker en kommune at tiltrække flere kunder, så må virkemidlerne for det markedsorienterede net prioriteres – også selv om det kan være på bekostning af principperne for et net med bred tilgængelighed.

### En sammenhængende betjening

Et andet vigtigt fokus i planlægningen af busdrift i byerne er at sikre, at de forskellige transporttilbud spiller sammen. Bybusserne skal planlægges, så der sikres en fornuftig rolledeling med øvrige lokale og regionale ruter, der kører i byen. Ofte betjener de regionale ruter de store indfaldsveje i byerne, og de kan derfor med fordel indgå i den interne betjening af byen, så bybusdriften kan omprioriteres til andre områder. Ligeledes forbinder store lokalruter ofte omegnsbyer og bybusbyen, og lokalruterne kan derfor også spille en rolle i bybetjeningen. Endeligt har de større byer ofte også et udbud af andre mobilitetstilbud, så som delecykler og -løbehjul, som kan supplere bybusbetjeningen, og

f.eks. bringe kunderne fra et stoppested til deres endelige destination.

For kunderne skal den kollektive trafik udgøre ét samlet transporttilbud, hvad enten der er tale om regionale ruter finansieret af Region Midtjylland, eller det er kommunalt finansierede ruter. Det er derfor vigtigt, for både kundernes oplevelse af det kollektive produkt og for ressourceudnyttelsen, at produkterne spiller sammen og understøtter hinanden bedst muligt. Samspillet sker bl.a. i korrespondancer ruterne imellem og i de knudepunkter, hvor skiftene foretages. Ligeledes i de busprodukter, der tilbydes. Hvis øvrige regionale og lokale ruter skal varetage en del af den interne bybusbetjening, er det vigtigt, at busmateriellet understøtter dette ift. laventré med nem indstigning og flexareal med plads til kørestole, barnevogne mm. Midttrafik har allerede besluttet, at alle busser fremadrettet skal være laventré og have elektriske ramper, hvilke i planperioden vil blive indfaset gennem de løbende udbud.

III. 31.1: Elektriske ramper gør den kollektive trafik mere tilgængelig for alle borgere.



## Kollektiv trafik i Aarhus

Aarhus skiller sig ud som klart største by i regionen. Som arbejdspladsscenter og hjemsted for næsten 300.000 indbyggere genererer byen et stort transportbehov, både af lokale rejser og pendlere samt besøgende fra oplandsbyerne og omegnskommunerne. God mobilitet er en helt afgørende forudsætning for, at byen kan fungere og vokste. Her spiller den kollektive trafik en vigtig rolle i at opretholde og sikre en god og bæredygtig mobilitet, både nu og i fremtiden.

I vores sidste trafikplan satte vi mål for arbejdet med den kollektive trafik i Aarhus-området. Vi ønskede at arbejde med tiltag, der kunne forbedre fremkommeligheden for busserne og at fastlægge kvalitetsmål for A-busdriften. A-bustrafikken er, sammen med letbanen, et bærende element i byens hovednet, og i trafikplanperioden er der i Aarhus Kommune kommet et øget fokus på særligt at styrke A-busnettet, både i form af fremkommelighedstiltag, stoppestedsforbedringer og muligheder for at udvide A-busbetjeningen. I trafikplanperioden har Midttrafik desuden færdigudviklet et værktøj, der, vha. af realtids- og tælleudstyr i busserne, gør det muligt at overvåge driften og even-

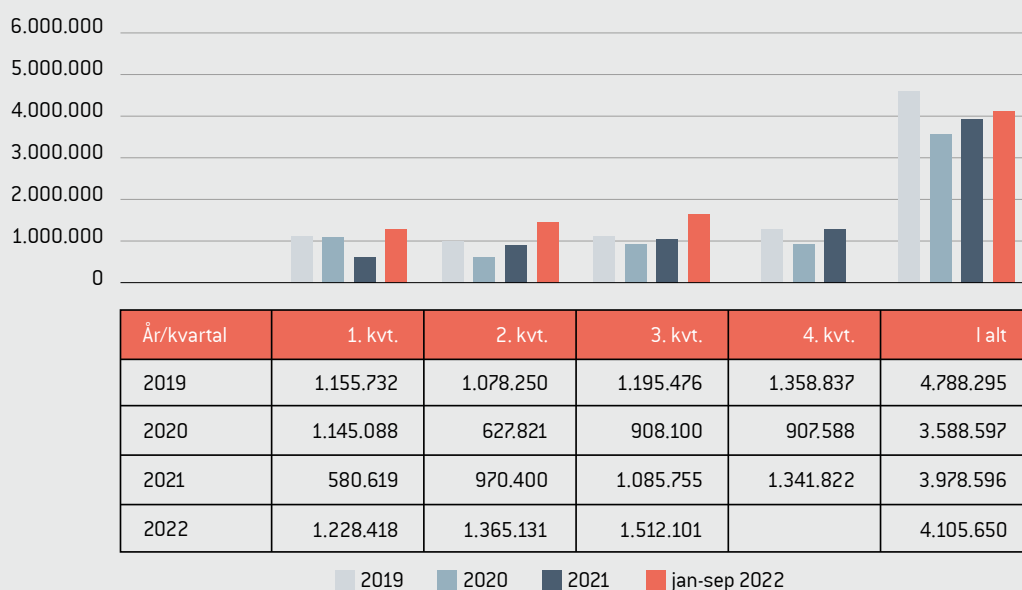
tuelle fremkommelighedsproblemer. Vi er således godt i gang med at udvikle og fremtidssikre den kollektive trafik i Aarhus, og det vil vi fortsætte med at gøre i den kommende planperiode.

I den forgangne planperiode er letbanen nået op på fuld drift på alle strækninger, og med høj frekvens og rettidighed udgør den nu en hjørnesten i byens højklassede net. Det har passagererne også fået øjnene op for. Efter Corona-restriktionernes ophør ses nu en vækst i passagertallet, og i 2022 forventes der en passagerrekord. Det viser, at østjyderne i stigende grad tager tilbuddet til sig i deres daglige transport, i takt med at kendskabet til produktet og kvaliteten integreres i de rejsendes transportvalg.

Vi ønsker i den kommende planperiode, sammen med Aarhus Kommune, at arbejde videre på at udvikle og styrke den kollektive trafik, så den kan bidrage til at sikre et godt og bæredygtigt mobilitetstilbud for de rejsende, og så den dermed kan hjælpe til at løse fremtidens trængselsudfordringer og styrke bymiljøet.

III. 32.1: Tabellen viser udviklingen i passagertal for Aarhus Letbane.

### Udviklingen i passagertal 2019-2022, opgjort kvartalsvis







### Løbende udvikling af nettet

Konkret ser vi hos Midttrafik et behov for fortsat at udvikle og styrke byens højklasede net af letbane, A-busser samt de regionale ruter 100 og 200. Her skal vi løbende sikre, at ruterne udgør et attraktivt tilbud målt på frekvens, kapacitet, rejsetid og regularitet. Samtidig skal det højklasede net dække der, hvor de største rejsestrømme er. Vi vil, i dialog med kommunen, løbende følge op på, om tilbuddet matcher nuværende og planlagte transportbehov.

Midttrafik skal i planperioden, sammen med Aarhus Letbane og ejerne, fortsat udvikle letbanetilbuddet og kommunikationen omkring det, så flest muligt kan få gavn af det gode tilbud. Her skal vi også løbende optimere grænsefladen mellem bus og bane, så ressourcerne udnyttes bedst muligt.

P.t. undersøges muligheden for at udvide A-busnettet ved at forlænge rute 3A til det nye tætte byområde Aarhus Ø og dermed forbedre betjeningen af området fra halvtimesdrift til 10-minuttersdrift. Det mulige kommende udviklingsområde Marienlyst

vest for Aarhus Universitetshospital er et andet eksempel på et sted, hvor et bustilbud af høj kvalitet er nødvendigt, for at fremtidige beboere kan leve der, uden afhængighed af egen bil.

Vi skal sikre, at eksisterende tilbud er tilstrækkeligt effektive og udtryk for den bedst mulige udnyttelse af ressourcerne. Her skal løbende analyse af rutestruktur og passagerbenyttelse afdække eventuelle potentialer for ruteoptimering eller bedre rolledeling mellem transportformerne, bl.a. i samspillet mellem regionale ruter og bybusruter. Et godt eksempel på god rolledeling er, at de regionalt finansierede ruter 100 og 200 både opfylder vigtige regionale opgaver og samtidig indgår på lige fod med A-busserne i det højklasede net i Aarhus.

Endeligt skal vi løbende vurdere hvilke transporttilbud, der bedst betjener de tyndere områder af kommunen. Her skal hele paletten af mobilitetstilbud overvejes for at sikre effektiv ressourceudnyttelse og mest mulig mobilitet for pengene.









### Målstyret fremkommelighed skal styrke bussernes regularitet og driftøkonomi

Fremkommeligheden er udfordret på store dele af vejnettet i Aarhus – en situation, der kun vil blive værre i takt med prognosticerede stigninger i biltrafikken. Dette er med til at fordyre driften af den kollektive trafik og undergrave tilliden til bus som et pålideligt alternativ til bil i den daglige transport.

Fremkommeligheden skal derfor styrkes gennem en massiv investering i fysiske tiltag suppleret med prioriteringen af den kollektive trafik over biltrafikken bl.a. i signalanlæg. Midttrafik og Aarhus Kommune har i samarbejde bl.a. udviklet et prioriteringsværktøj til brug i kommunens nye type af signalanlæg. I takt med at signalanlæggene udskiftes, bliver det således muligt at prioritere busserne gennem mange af kommunens lyskryds. Dermed reduceres en af de faktorer, der skaber forsinkelser i dag.

Kommunen har samtidig afsat midler til udbygning af etape 2 med letbane eller BRT på strækningen Spanien-Brabrand samt udvikle et BRT-anlæg på Ringvejen. Dermed adresseres nogle af de strækninger, hvor trængslen er mest udfordret. Der er afsat 49 mio. kr. til konkrete vedtagne busfremkommelighedsprojekter. Derudover har kommunen afsat 200 mio. kr. i den 10-årige investeringsplan.

Investeringerne skal være afsæt for, at kommunen over de kommende 4 år ønsker at skære mindst 5,5 timer af den daglige køretid grundet forsinkelse. Midttrafik har sammen med kommunen udarbejdet et målsetup, der skal bidrage til årlig opfølgning på, om målet nås. Midttrafik skal her spille en vigtig rolle i opfølgningen og samtidig bidrage til realiseringen af køretidsgevinster i dialog med busselskabet Aarhus.



### Bedre stoppesteder og mobilitetsknudepunkter kobler transportformer

Aarhus Kommune ønsker at fremme brug af transportformer, der reducerer trængslen og bidrager til grøn omstilling – det gælder bl.a. tog, bus, cykel, samkørsel, elbil og gang. Her er det helt centralt at sikre, at det bliver attraktivt og let at skifte mellem transportformerne. De fysiske rammer på og i tilknytning til stoppesteder og knudepunkter spiller en vigtig rolle i passagerernes oplevelse af den samlede rejse og i oplevelsen af det gode skifte.

Derfor har Aarhus Kommune i deres investeringsplan afsat i alt 100 mio. kr. til arbejdet med at løfte området over de næste 10 år. Første skridt er udarbejdelse af en strategi for mobilitetsknudepunkter og kombinationsrejser. Strategien forventes at blive behandlet politisk i første halvdel af 2023.

Tankerne bag denne indsats flugter én til én. Midttrafiks fokus på bedre stoppestedforhold og udvikling af en regional strategi for mobilitetshubs, der både favner den kollektive trafik og de private mobilitetsformer. Midttrafik indgår i en ekspertfølgegruppe, der bidrager til tilblivelsen af strategien. Vi vil i planperioden også stille os til rådighed i det konkrete arbejde med detaljering af de enkelte delprojekter for mobilitetsknudepunkter i samarbejde med kommunen. Det skal give de bedst mulige projekter og sikre sammenhæng til Midttrafiks udrulning af mobilitetshubs andre steder i regionen.

Herudover indgår vi i løbende sparring omkring den generelle udvikling og opgradering af stoppestedforhold i kommunen og har bl.a. støttet en række stoppestedsforbedringer både økonomisk og med faglig viden gennem stoppestedspuljen. Disse projekter realiseres i løbet af 2023, og flere ventes at komme til.

### Bedre integration af byudvikling og kollektiv trafik

Blandt fokusområderne for mobilitetsplanens periode er også at styrke indsatsen for bedre integration mellem byudvikling og den kollektive trafik. Her kan opstå store synergier, hvis det gøres rigtigt. Der er dog også talrige eksempler på de udfordringer, det giver, når byen udvikles uden øje for den kollektive trafik.

Fokusset er både relevant på overordnet strategisk niveau, hvor det er vigtigt, at den store forventede befolkningstilvækst sker i områder med god kollektiv betjening. Det er et aktiv for de nye byområder, at de er godt betjent med kollektiv trafik, og samtidig understøtter byudvikling tæt på stationer og stoppesteder en bedre udnyttelse af infrastruktur- og driftsinvesteringer gennem højere passagergrundlag i oplandet.

Fokus er også højaktuelt i den mere detaljerede planfase. Indrettes lokalplaner uden tanke på den kollektive trafik kan det blive meget vanskeligt og omkostningstungt sidenhen at udvikle kollektivt trafik i området. Midttrafik og Aarhus Kommune har i det seneste år udviklet et screeningsværktøj til lokalplanprocessen, som skal sikre at eventuelle behov for kollektiv trafikbetjening indtænkes på et tidligt tidspunkt i processen. I planperioden vil vi med afsæt i dette værktøj styrke vores indsats på sparring med kommunen omkring gode løsninger i byplanlægningen.

### Højklasset kollektiv trafik i Aarhusområdet

Østjylland fungerer i høj grad som ét sammenhængende transportopland med Aarhus som centrum. Området er i vækst og med væksten følger øget trængsel på vejene. Aarhus og de syv nærmeste kommuner forventes frem mod 2045 af tiltrække 16 % flere borgere og dermed samlet huse 750.000 indbyggere. Dette vil lægge massivt pres på infrastrukturen, særligt i Aarhus by, hvor mange af de store rejsestrømme samles.

Skal mobiliteten i Aarhus sikres, er det derfor vigtigt både at adressere de lokale transportbehov og de regionale strømme med effektive grønne mobilitetstilbud. Letbanesamarbejdet adresserer netop disse udfordringer. Samarbejdet er et fællesskab af Aarhus og de syv nærmeste kommuner samt Region Midtjylland. Midttrafik deltager også og varetager sekretariatsfunktionen. Samarbejdet startede med planlægningen af letbanens første etape, og har siden bredt fokus ud til mere generelt at understøtte udviklingen af højklasset kollektiv transportinfrastruktur i området.

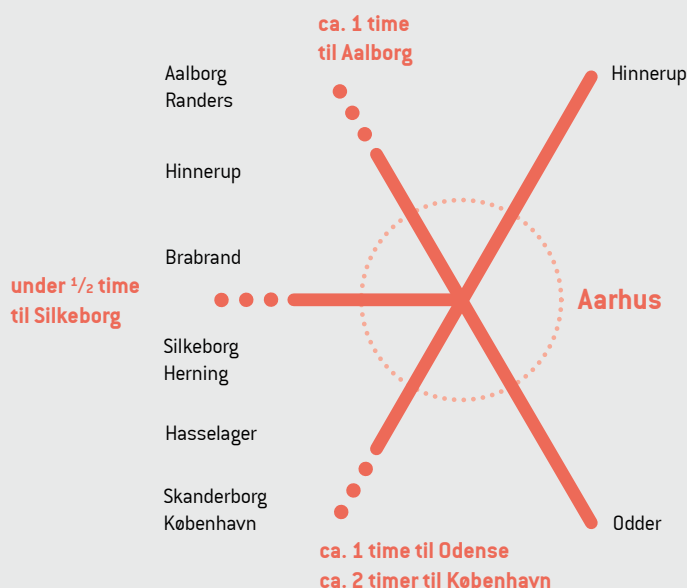
Samspil2030 er Letbanesamarbejdets visionsplan for en sammenhængende og bæredygtig mobilitet i Aarhusområdet og

det østjyske bybånd. Planen indeholder en række konkrete projekter, der kan styrke den regionale sammenhæng og mobiliteten i Aarhus. Projekterne omhandler bl.a. udbygning af letbanen og BRT på en række af de vigtigste interne korridorer i Aarhus samt en række projekter med mere regional karakter. Det gælder bl.a. ny direkte bane til Silkeborg, nye stationer i Brabrand og Stilling, øget regionaltogetdrift på hovedbanen, samt BRT eller letbaneprojekter til Hinnerup og Randers.

Retningen er dermed sat for fremtidens højklasset kollektive trafik i Aarhusområdet. Først for står afslutningen på den igangværende planlægning og miljøvurdering af etape 2 med Letbane/BRT til Spanien-Brabrand og Lisbjerg-Hinnerup samt projektafklaring for BRT på Ringvejen i Aarhus.

Med korridorerne i Samspil2030 fastlagt, muliggøres en bedre integration med byudviklingen både i Aarhus og i nabokommunerne. I det videre arbejde bliver det centralt at integrere planerne for byudviklingen bedst muligt med disse kollektive akser, så de gode tilbuddet kommer flest muligt til gavn og driver den grønne omstilling i en samlet østjysk fingerplan for byudvikling og højklasset kollektiv trafik.

III. 37.1: Den østjyske fingerplan.





”

Jeg kører ofte med regionalbussen, når jeg skal ind til byen om morgenen. Hvis jeg først skal afsted midt på dagen, hvor bussen ikke kører, så bestiller jeg en Flexbus i stedet. Jeg synes, at det giver god mening, at den store bus ikke kører, når vi kun er få passagerer, der skal med. Det er dejligt, at Flexbussen sikrer, at jeg altid har en mulighed for at komme frem uden bil.



## Lokalbetjening

I det spredte opland udenfor de større byer betyder lavt transportbehov og højt bilejerskab, at det mange steder er vanskeligt at tilbyde attraktiv og effektiv rutebunden kollektiv trafik. Og udfordringerne ventes generelt at vokse de kommende år. De demografiske fremskrivninger peger på en fortsat affolkning af landdistrikterne, særligt af de unge, som er den kollektive trafiks største kundegruppe. Det betyder, at efterspørgslen på kollektiv trafik udenfor byerne falder.

Tendensen har gennem årene mange steder ført til en nedadgående spiral, hvor færre passagerer har medført en gradvis reduktion af busafgangene. Det har øget behovet for og brugen af bil, med endnu færre kollektive passagerer til følge.

Resultatet er, at tilbuddet mange steder nu udelukkende består af skolebuskørsel med enkelte ture morgen og eftermiddag. Skoleruter er tilpasset de enkelte skoleelevers behov og har som regel kun få, daglige afgange. Det betyder, at ruterne ikke kan dække borgernes transportbehov til f.eks. indkøb, besøg eller fritidsinteresser.

### Mobilitetens rolle i landdistrikter

Ikke desto mindre har mobilitetstilbuddet stor betydning for mulighederne for at udvikle og fastholde velfungerende landsbyer og landdistrikter. Transportmulighederne er ofte en vigtig parameter i valg af bopæl. Begrænsede mobilitetstilbud betyder, at familier i landdistrikterne i høj grad er afhængige af egne biler for at få transportbehovene dækket. Børn og unge er her særligt udsatte, da de ofte ikke har adgang til bil. Ligeledes ældre, der med alderen bliver mindre mobile og selvhjulpne. Et offentligt mobilitetstilbud kan her være adgangsbilletten til at interagere med omverdenen. Transport til og fra skole og uddannelse er naturligt essentielt, men også fritidsliv, fritidsjobs og social omgang begrænses, hvis transportmulighederne ikke er til stede.

Der er således brug for alternativer til den rutebundne kollektive trafik, hvis vi skal fastholde mobilitet i landområderne inden for en økonomisk realistisk ramme. Vi skal her sikre, at vi har de rette produkter at tilbyde, og at vi ved nok om kundernes rejsestrømme og transportvaner til at benytte produkterne rigtigt.

Skal den nedadgående spiral for mobiliteten i landområderne vendes, er det nødvendigt at omprioritere ressourcerne og gentænke den måde, hvorpå de forskellige områder betjenes. Nogle steder er bus stadig det rette svar, andre steder må vi tænke i mere fleksible løsninger og i kombinationer af bus og Flextrafik.

### Viden er første skridt mod bedre ressourceudnyttelse

Første skridt er at sikre, at vi bruger de fælles ressourcer bedst muligt. Her har Midttrafik et ansvar for at sikre, at der ikke unødigt kører tomme busser rundt – det er hverken godt for økonomien eller klimaet. Vi ønsker, at ressourcerne til kollektiv trafik anvendes så effektivt som muligt. Ved tomme busafgange uden formål skal vi sammen med ejerne omprioritere ressourcerne, så de målrettes det faktiske mobilitetsbehov.

Der kan dog være flere gode grunde til, at man ser halvtomme busser i gadebilledet. En busrute har ikke jævn belastning over hele ruten, og nogle steder vil antallet af passagerer således være lavere end andre steder på ruten. Også rutens retning har betydning for antallet af passagerer, og bussen kan dermed godt være fuld i den ene retning, mens den kører halvtom i den anden retning. Endeligt er der også sæsonvariationer, der påvirker passagertallene. Disse overvejelser skal tages med i betragtning.

Tilsvarende gælder det med muligheden for at indsætte minibusser på ruter med lav be-



III. 40.1: Midttrafiks Flextrafikprodukter kan sikre mobiliteten og øge hovednettets rækkevidde.

nyttelse. Det kan være en løsning på strækninger med jævn lav benyttelse hele dagen, men mange ruter har relativt stor spidsbelastning i myldretiden, selvom de har lav benyttelse på andre tidspunkter. Når der er kapacitetsbehov for store busser i myldretiden, bliver det derfor ofte ineffektivt at købe små busser til at køre uden for myldretiden, mens de store busser holder stille i garagen. Det kræver således, at transportbehovet på en rute skal kunne klares med små busser hele dagen og også have kapacitet nok på de kolde regnvejrskdage, hvor der er flest passagerer med. Samtidig giver kapaciteten i store busser bedre mulighed for flexarealer med plads til medtagning af cykler, kørestole og barnevogne.

Det er derfor helt centralt, at Midttrafik har viden om, hvordan vores passagerer rejser på alle afgang. Her har vi allerede gode data fra de automatiske tællesystemer, som er implementeret på langt størstedelen af vores ruter. Disse data giver mulighed for at forstå ruternes benyttelse og kan dermed klart identificere, om en busafgang kan løses mere effektivt på en anden måde, eller om den tjener et fornuftigt formål. Hos Midttrafik bruger vi allerede disse data målrettet i vores daglige arbejde med optimering og effektivisering af rutekørslen, og vi skal i planperioden blive endnu bedre til systematisk at sætte dem i spil i dialogen med ejerne.

#### **Bus og bane skal fortsat være ryggraden**

Midttrafiks palet af transporttilbud består af de rutebundne tilbud (hovednet, regionalru-

ter, lokalruter og skoleruter) samt Flextrafik, som tilbyder fleksible behovsstyrede transportløsninger.

Hovednettet og de øvrige regionale ruter forbinder typisk større byer, men betjener naturligt også landdistrikter og mindre byer, der ligger undervejs. Dermed løser disse ruter også lokale transportopgaver. Der ligger et potentiale i, gennem lokale transporttilbud og gode knudepunkter, at øge oplandet til hovednettet. Ved at sikre gode vilkår for den såkaldte last-mile transport kan vi understøtte hovednettet med flere passagerer og samtidig give flere borgere adgang til dette mobilitetstilbud. I den sammenhæng bliver den lokale transportopgave i højere grad at give de rejsende mulighed for at komme til hovednettet med bus, Flextrafik, cykel eller anden mikromobilitet, frem for at tilbyde rutekørsel hele vejen.

Udenfor strækninger med hovednet og regionale ruter er der dog også lokale transportbehov, som må løses. Disse er ofte bundet tæt op på skole- og/eller ungdomstransport, men kan nogle steder også dække et større transportbehov. Afhængig af efterspørgslen kan kommunerne vælge at tilbyde lokalruter, som indgår på lige fod med anden bustrafik i Midttrafik, herunder at de vises på Rejseplanen, eller alene dække skolekørslen med skoleruter/rabatruter, hvor kommunen selv planlægger ruteforløb. Her ligger også en vigtig opgave i at samtænke tilbuddene, der hvor det giver mening, så borgerne oplever mest mulig sammenhæng i nettet.

### Harmoniseret Flextrafik sikrer en fleksibel grundmobilitet

På strækninger og i områder med lav, sporadisk behov for mobilitet kan Flextrafik spille en vigtig rolle i mobilitetsbilledet, med et tilbud som kun kører, når den bestilles. Det gør den effektiv som alternativ til fast rutekørsel med store busser med meget få passagerer, f.eks. i tyndt befolkede områder eller i ydertidspunkter med lavt transportbehov. Flextrafik er dermed en mulighed for at undlade at køre fast buskørsel med meget få passagerer, men alligevel understøtte lokalområdernes mobilitet. Midttrafik ser en stigende efterspørgsel fra ejerne på værktøjer til at skabe mobilitet i yderområder, og her giver Flextrafikken en række af de vigtigste svar.

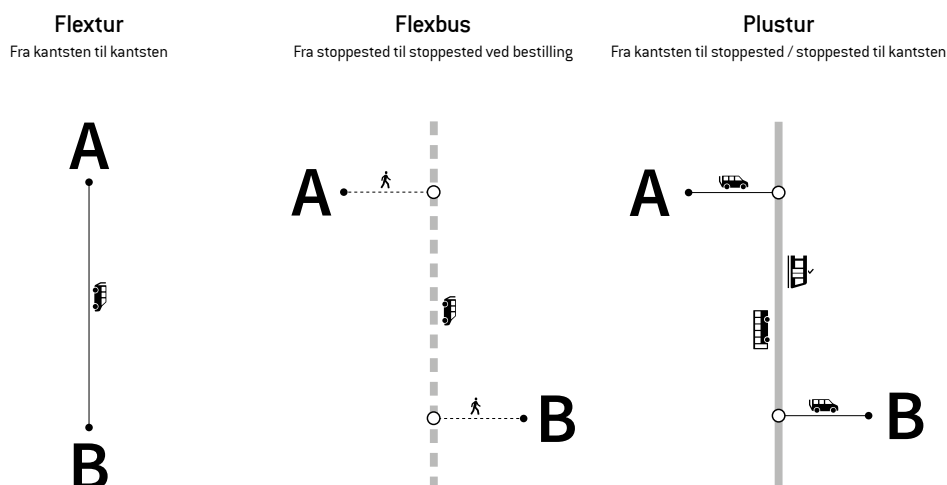
Skal Flextrafikken opfylde sit fulde potentiale som effektiv, fladedækkende basismobilitet i fremtidens transportbillede, er det essentielt, at tilbuddet fremstår enkelt og lettilgængeligt for kunderne. Det gør den ikke i dag. Midttrafiks bestyrelse har derfor, ud fra grundig kortlægning af udfordringerne

hos bl.a. kunder og ejere, besluttet at harmonisere ordningerne, så kunderne får enklere adgang til information, bestilling og betaling samt en ens prisstruktur.

Harmoniseringsoplægget holder fast i Flextrafikens tre grundfunktioner:

- > Flextur er adresse til adressekørsel, som skal bestilles. Den kan fungere som basismobilitet i områder, hvor der ikke kører bus og sikrer derved, at alle har en mulighed for transport, omend det kan være dyrere end bus.
- > Flexbus er kørsel med flexvogne fra stoppested til stoppested på en fastlagt rute, som kun kører, hvis den bestilles. Denne model kan direkte bruges som erstatning af tynde ruter og afgange, hvor der er meget få passagerer med.
- > Plustur er et tilbud om last-mile kørsel fra adresse til et udvalgt knudepunkt i områder, hvor der er langt til nærmeste bus.

#### III. 41.1: Midttrafiks tre åbne Flextrafikprodukter.





Den harmoniserede Flextrafik giver ens regler på tværs af regionen og gør, at alle kunder får mulighed for at rejse fra adresse til adresse på tværs af kommunegrænser til en grundlæggende takst på 7 kr. pr. km. For at undgå konkurrence med bybustrafikken har kommunerne dog mulighed for at definere byzoner, hvor Flextrafik ikke støttes.

Kommunerne kan også udpege knudepunkter, hvor borgerne på ture under 20 km kan rejse til en takst på niveau med en busbillet. Dette giver netop mulighed for at understøtte mobilitetstilbuddet og sikrer, at også borgere der har langt til bussen, kan nå udvalgte, vigtige servicefunktioner – enten ved at køre direkte til målpunktet eller ved at blive kørt til en bus- eller banestrækning og derfra forsætte med bus eller tog.

En central del er harmoniseringen bliver herudover at styrke kommunikationen om mulighederne, herunder at samle alle Flextilbud sammen med den øvrige kollektive trafik, så kunderne kun skal kigge ét sted for at finde den bedste rejse.

Midttrafik ser frem til at implementere løsningen sammen med ejerne og sætter sig som mål at udnytte de perspektiver, den nye model giver for mobilitet i hele regionen.

#### **Private aktører som supplement**

Udover Midttrafiks egne produkter kan andre mobilitetsformer bidrage til det samlede mobilitetsbillede i landdistrikterne. Gode forhold ved knudepunkter kan bidrage til at øge omlandet til hovednettet og øvrige regionalruter, bl.a. ved at understøtte cyklen

som tilbringertransport. Samtidig kan mobilitetsløsninger, som samkørsel, delebiler og mikromobilitet (delecykler, løbehjul mv.), være eksempler på tiltag, der kan supplere den kollektive trafik, forbedre muligheder for at komme til og fra stoppestedet og gøre det lettere at vælge grøn transport til.

Erfaringer viser, at sådanne tiltag typisk har størst markedspotentiale i tætte byområder og i store rejsestrømme. Som alternativ til bus i tyndt befolkede områder, vil tiltagene, indenfor de nuværende rammer, erfaringsmæssigt ofte få begrænset benyttelse og vil kræve finansiering og en stor indsats på information og markedsføring for at blive en succes. Skal andre mobilitetstilbud fungere udenfor de store byer, kræver det, at rammerne nytænkes og nuværende lovgivning udfordres. Tilbuddene vil ofte ikke kunne fungere på markedsvilkår, og det kan derfor være nødvendigt at subsidiere dem, på samme måde som med den almindelige kollektive trafik. Yderligere begrænser den nuværende lovgivning trafikselskabernes handlerum ift. private mobilitetsaktører. Skal vi hos Midttrafik tage en mere aktiv rolle og kunne indgå kontrakter med øvrige udbydere kræver det en ændring i Lov om Trafikselskaber.

I anerkendelse af behovet for alternative mobilitetsløsninger i spredt befolkede områder vil vi i planperioden arbejde for at afdække potentialerne i bredere mobilitetsløsninger – også i landdistrikterne. Vi vil løbende styrke vores vidensposition og i øvrigt indgå aktivt i forsøgsprojekter, der hvor der viser sig relevante muligheder.

## Midttrafiks kerneprodukter

### - Indsatser i planperioden

- > Vi vil fastholde strukturerne i det tilpassede hovednet, som vi har fået implementeret gennem de seneste 4 år, og videreudvikle hovednettet iht. de fastsatte planprincipper.
- > Vi vil prioritere ressourcer til hovednettet, når det er muligt, med ønsket om en effektiv ressourceudnyttelse.
- > Vi vil prioritere korrespondancer mellem hovednetsruter og øvrige ruter samt sikre, at der er gode fødelinjer, således at flest mulige borgere får adgang til hovednettet.
- > Vi vil løbende, i forbindelse med udbud, rådgive ejerne ift. grøn omstilling af den kollektive trafik.
- > Vi vil sikre en effektiv ressourceudnyttelse ved at sammentænke by-, lokal- og regionalruter i betjening af bybusbyerne.
- > Vi vil implementere den harmoniserede model for Flextrafik.
- > Vi vil tilpasse den kollektive trafikbetjening ift. efterspørgslen og bruge både bus og Flextrafik til at sikre mobiliteten i regionen.
- > Vi vil i planperioden afdække, om der findes et potentiale i at samarbejde med andre mobilitetsaktører, f.eks. ift. last-mile transport.









## REJSENS FYSISKE RAMMER

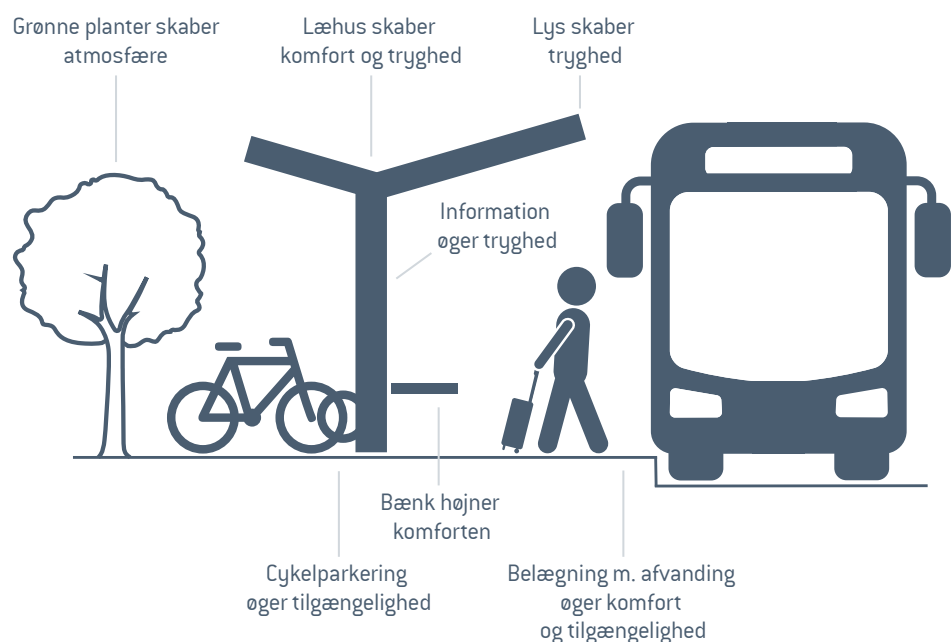
En rejse med den kollektive trafik er mere end selve køreturen. For kunden starter rejseoplevelsen, når de går ud ad hoveddøren, og den slutter først, når de er fremme ved endemålet. Her spiller de fysiske forhold, som kunden oplever undervejs, en vigtig rolle. Stiforbindelser, stoppestedets indretning og selve vejen, bussen kører, er alle del af den fysiske infrastruktur, som former rejseoplevelsen.

Ansvar for de fysiske tiltag ligger i høj grad hos vejmyndigheden, typisk kommunen,

men da forholdene har stor betydning for kvaliteten og driften af den kollektive trafik, ønsker vi i Midttrafik at bidrage til at styrke de fysiske forhold, så de bedst muligt understøtter den gode rejseoplevelse.

Derfor sættes infrastrukturen i centrum i dette afsnit, og vi fokuserer på de to infrastrukturer, der er særligt betydende for kundernes oplevelse af den kollektive trafik, nemlig stoppestedsforhold og fremkommelighed på vejene.

III. 45.1: Eksempler på, hvilke elementer, der kan forbedre oplevelsen af et stoppested.



## Indbydende stoppesteder

De seneste år har Midttrafik haft et øget fokus på stoppestedets betydning, men der er fortsat stor forskel på kvaliteten af stoppestederne i vores område. Vi har en ambition om at skabe et rejsetilbud, som kunderne er tilfredse med og trygge ved at bruge. Derfor skal vores stoppesteder også være tilgængelige, trygge og indbydende.

Stoppestederne er Midttrafiks ansigt udadtil, både for vores kunder, men også for øvrige trafikanter, der passerer stoppestederne i vejrummet. Vi ved, at alle dele af en rejse påvirker kundernes vurdering af rejseoplevelsen, og for at gøre opfattelsen af den samlede rejse attraktiv, sætter vi bl.a. fokus der, hvor kunderne møder den kollektive trafik - ved stoppestederne.

### Stoppesteder for alle

Hvis den kollektive trafik skal opfattes som en attraktiv rejseform, hvad enten det er en pendler- eller fritidsrejse, skal kunderne opleve, at det er nemt, trygt, komfortabelt og bekvemt at rejse med os. Den gode rejseoplevelse skabes således, når kunderne oplever, at vi møder dem i deres forventninger og behov – det gælder også ved stoppestedet.

Ved at tage et kundefokus og afsøge hvordan vi kan hjælpe kunderne trygt igennem alle elementer af rejsen, kan der skabes gode, samlede rejseoplevelser for alle.

Men vores kunder er meget forskellige og har forskellige behov. Derfor er det bl.a. også relevant at arbejde med det umiddelbare nærområde omkring stoppestedet, herunder de enkelte stopsteders adgangsforhold og stiforbindelser. Midttrafik vil medvirke til at sikre, at stoppestederne i vores område er tilgængelige for alle, i alle livets faser, også for borgere med fysiske udfordringer.

Midttrafik vil være trafikselskab for alle typer af kunder, og dette arbejde skal også forankres i arbejdet med stoppesteder og det lokalområde, det betjener. Vores anbefalinger vil således tage udgangspunkt i det eksisterende og udnytte muligheder og funktioner i nærområdet i kombination med viden om kundernes adfærd og behov. Det at forbedre et stoppested er en stedsspecifik opgave, og indsatsen skal designes efter stoppestedets brugergruppe, funktion og placering.

## Håndbog og stoppestedspulje

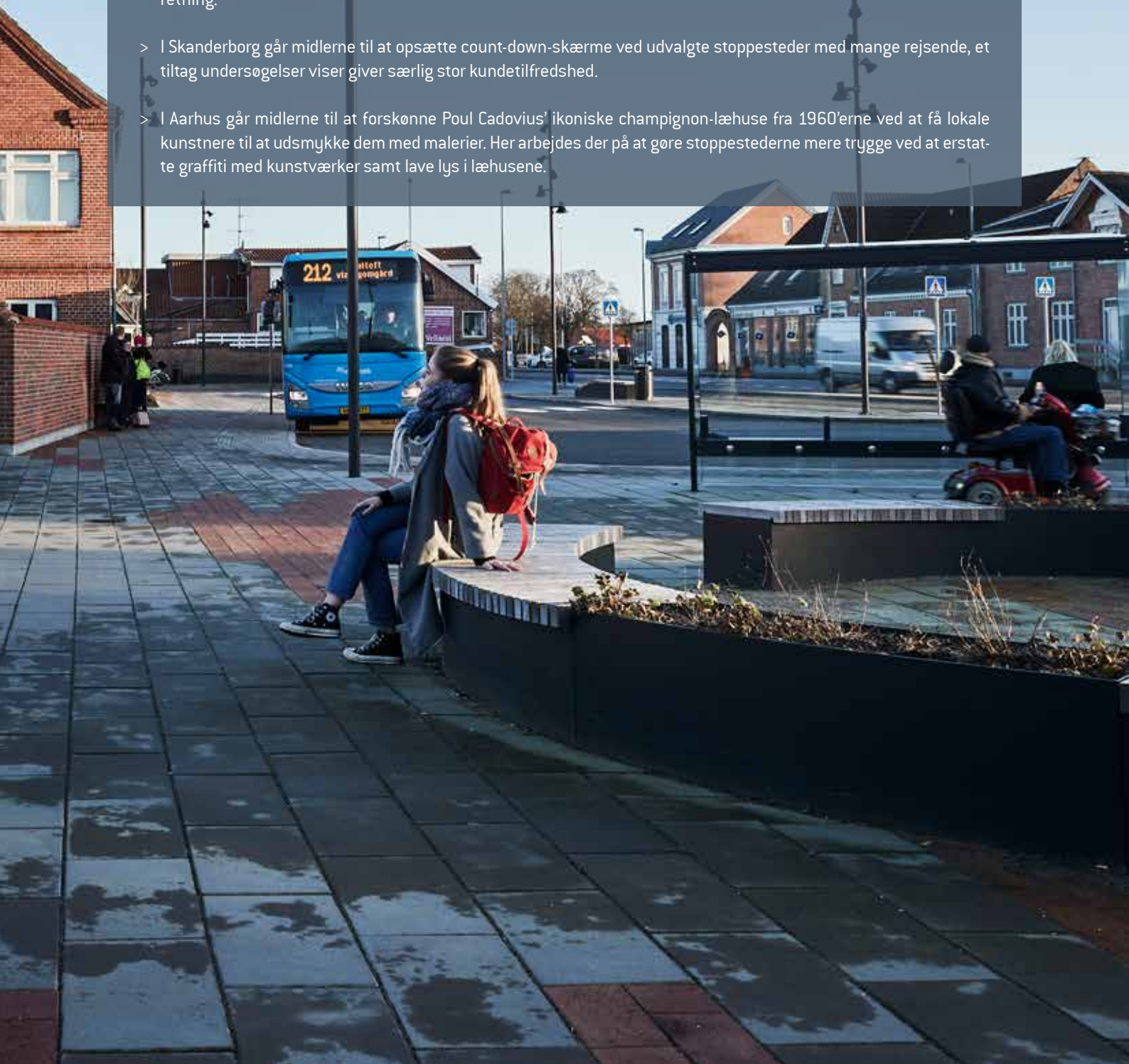
Midttrafik er allerede godt i gang med stoppestedsarbejdet. I den forrige planperiode udgav Midttrafik en stoppesteds-håndbog. Håndbogen peger på virkemidler og tiltag, som er af særlig betydning for kundernes oplevelse af stoppestedet.

I 2021 oprettede Midttrafik desuden Stoppestedspuljen, som giver ejerne en økonomisk håndsækning til at indrette indbydende og attraktive stoppesteder. Med puljemidlerne sættes der et særligt fokus på at forbedre stoppestedernes funktionalitet, brugervenlighed, kvalitet og tilgængelighed.

De første stoppestedsprojekter er så småt ved at være i mål, og arbejdet forsættes i denne planperiode. I alt har puljen tildelt knap 5,2 mio. kr. til arbejdet med stoppesteder i 2022 og 2023.

Puljens rammer er meget rummelige, hvorfor der er plads til at tilgodese meget forskellige stoppestedsprojekter:

- > I Skive Kommune har puljemidlerne bidraget til systematisk at udskifte gamle, mørke og udtjente træskure med nye læhuse med lys og udsyn. I Skive afprøves bl.a. materialernes holdbarhed med en hærværksnedsættende indretning.
- > I Skanderborg går midlerne til at opsætte count-down-skærme ved udvalgte stoppesteder med mange rejsende, et tiltag undersøgelser viser giver særlig stor kundetilfredshed.
- > I Aarhus går midlerne til at forskønne Poul Cadovius' ikoniske champignon-læhuse fra 1960'erne ved at få lokale kunstnere til at udsmykke dem med malerier. Her arbejdes der på at gøre stoppestederne mere trygge ved at erstatte graffiti med kunstværker samt lave lys i læhusene.





Mens mange stoppesteder primært danner rammen om mødet med en bus, er andre stoppesteder/knudepunkter rammen om skift mellem flere transportmidler. Et skifte stiller andre krav til de fysiske rammer, hvad enten det er skift mellem private transportformer eller mellem kollektive produkter af forskellig art. Dette bliver kun mere aktuelt i takt med, at paletten af mobilitetstilbud øges. For kunderne skal rejsen, med eller uden skift, være så gnidningsfri som muligt, og her spiller den fysiske indretning en stor rolle.

De midtjyske hubs udvælges med udgangspunkt i tre grundlæggende forudsætninger; højfrekvent betjening, lokal forankring og umiddelbar nærhed til større pendlerstrømme, eller at lokationen er et rejsemål i sig selv.

- > En pausezone til den passive ventetid, et bekvemt sted med ro og fred og mulighed for behageligt ophold. Her kan de rejsende f.eks. nyde en kop kaffe eller læse en bog, mens de venter.

- > En skiftezone til den aktive ventetid, her skifter passagerer, stiger ind og ud af bussen, der er trafikinformation og bevægelse.
- > En parkeringszone der sikrer, at det er nemt at kombinere den kollektive trafik med andre transportformer.
- > En informationszone, hvor kunderne kan orientere sig i informationer omkring deres rejse.



III. 49.1: De nye elbusser i Midt- og Vestjylland gør det nemmeret at bruge rejsetiden til f.eks. lektier.

Designet af en mobilitetshub har flere grundelementer, der gør rejsen tryk og komfortabel, f.eks. læfaciliteter, bænke, realtidsinformation, belysning mm. Men der er også en række elementer, der er unikke for hver hub og kommunikerer stedets identitet og særegne potentialer.

Midttrafik vil i planperioden samarbejde med ejerne om at udvikle hub-konceptet, så det kan favne bredt i vores region. Vi vil også samarbejde om at etablere hubs forskellige steder i Midtjylland. Konkret forventer vi at næste skridt bliver visionsprojekter i Holstebro og Odder, men endemålet er at konceptet skal rulles ud i hele regionen, så det bliver så let som muligt for kunderne at skifte og rejse på tværs.

## Indbydende busser

Gennem udbud af busdriften arbejder vi hele tiden på at forbedre indretningen af busserne og tilpasse dem efter kundernes behov og ønsker. Bl.a. arbejder vi med at tilpasse busindretningen, så busserne fremstår indbydende og med nutidige installationer, som kan gøre rejsen mere behagelig, eksempelvis opladestik og borde.

Senest er der, på baggrund af ønsker og inputs fra et ungepanel, blevet indsat 36 nye regionale elbusser i Midt- og Vestjylland. Alle busserne er udstyret med aircondition, borde samt USB-stik og Wifi. Derudover er der i 15 af busserne særlige komfortsæder og hattehylder, og tre af busserne er indrettet med atmosphere loftsbelysning. De unges ønsker indgår desuden i et projekt hos Midttrafik om indretning af fremtidens busser.

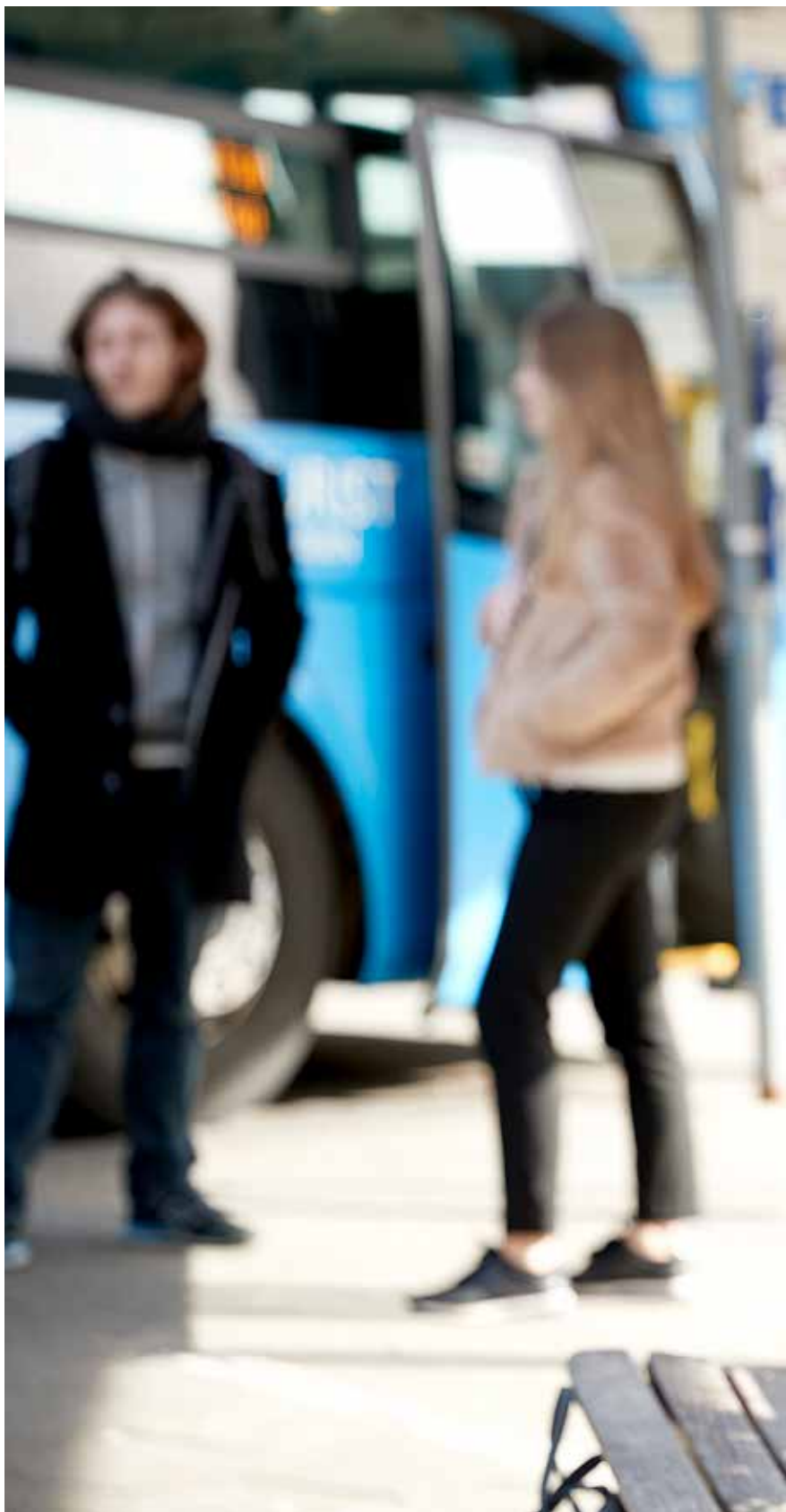
## Midttrafik som videnscenter

Midttrafik ønsker at bistå ejerne med kompetent og databaseret rådgivning. Vi skal give gode, konkrete og kvalificerede råd, og ejerne skal opleve, at de mødes og hjælpes, når de henvender sig. I tæt dialog vil vi sammen skabe holdbare og gennemtænkte løsninger - til glæde for både ejerne og kunderne.

Vores rådgivning vil trække på den nyeste viden fra forskning, analyser og undersøgelser. Vi ønsker at være den naturlige sparingspartner, som kommunerne inddrager, når de står overfor stoppestedsforbedringer samt større ombygninger af knudepunkter, stationer og terminaler. Bl.a. følger vi udviklingen af generelle tendenser i danskernes transportvaner og tilpasser stoppesteder, udstyr og service tilsvarende. Som eksempel har et stigende salg af elcykler medført, at mange kunder ønsker mere sikkerhed ved stoppestederne, når de parkerer cyklen og rejser. Samtidig mødes den kollektive trafik også med forventninger til mere digital information, som fysisk udstilles undervejs på rejsen. Begge er tendenser, som vi vil arbejde med at implementere i planperioden.

Vi vil også sørge for at dele og udbrede de erfaringer, som vi opnår gennem projekterne i Stoppestedspuljen, så kommuner og andre interesserede kan læse med om projekterne og drage inspiration herfra.

Vi vil også hjælpe ejerne ved at bruge vores data. Eksempelvis kan vi bistå med at lave forskellige databaserede udpegninger, f.eks. de ti mest benyttede stoppesteder i kommunen eller de stoppesteder, hvor der er flest passagerer, der foretager et skift.







”

**Vi har fået et knudepunkt i byen  
- et sted, hvor både bus, tog og  
mennesker mødes. Det er dejligt,  
at jeg kan vente i læ, købe en kop  
kaffe og finde information om min  
rejse. Det er også her, jeg mødes  
med mine veninder, når vi kører  
sammen til håndboldtræning.**

Midttrafik kunde 2026

## Fremkommelighed er troværdighed – og en god investering

Dårlig fremkommelighed udfordrer i stigende grad bustrafikken, særligt i Aarhus og de større bybusbyer. Det har groft sagt to store konsekvenser; forsinkelser og dårlig pålidelighed for kunderne samt økonomiske konsekvenser for ejerne. Midttrafik vil i perioden arbejde for at styrke fremkommeligheden gennem tæt samarbejde med ejerne, både omkring kortlægning af problemerne og udvikling af løsninger.

### Værdien af bedre fremkommelighed

Hvor hurtigt og rettidigt bussen kommer frem gennem trafikken, har direkte indflydelse på, hvordan kunderne opfatter kvaliteten af den kollektive trafik. Når busserne fanges i trængsel, medfører det længere rejsetid og forsinkelser for kunden. Samtidig tilfører forsinkelser en stor usikkerhed på rejsen, særligt når man har et planlagt skifte, man skal nå. Når bussen ikke er rettidig, udhuler det tilliden til den kollektive trafik og betyder samtidig, at kunder må tage tidligere hjem-

mefra for at gardere sig mod mulige forsinkelser. Dermed bliver den oplevede rejsetid længere, også ud over hvad den egentlige forsinkelse er.

Styrket fremkommelighed vil gøre bussen hurtigere og mere pålidelig for kunderne. Dermed hjælper god busfremkommelighed til at stille den kollektive trafik stærkere i konkurrencen med bilen. Samtidig vil det gavne chaufførerne, der bliver bedre i stand til at overholde køreplanen, og får tid og overskud til at yde en bedre kundeservice.

Fremkommeligheden har også stor indflydelse på udgifterne til busdriften, som afregnes som køreplantimer. Jo hurtigere bussen kommer frem, jo billigere er det at drive det ønskede serviceniveau. Særligt på strækninger med mange afgang er fremkommeligheden vigtig, da selv små tidstab akkumuleret vil have store økonomiske konsekvenser.





Som et generelt eksempel betyder 2 min. ekstra køretid pr. afgang på en strækning med kvartersdrift i dagtimerne og halvtimesdrift aften/weekend en ekstraudgift på næsten 1 mio. kr. pr. år til busoperatøren. I tillæg kan serviceforringelsen føre til passagerfrafald, som forværrer driftsøkonomien yderligere.

Arbejdet med at forbedre fremkommeligheden er derfor ofte en god investering, der både forbedrer driftsøkonomien og styrker kundetilfredsheden. Ofte må højere prioritet af bus i byerne dog ske på bekostning af andre trafikanter, f.eks. bilister. Fremkommelighedstiltag er derfor også et spørgsmål om politiske prioriteringer af det fælles begrænsede areal i byen.

III. 53.1: I illustrationen er der vist en række af de greb, der med fordel kan anvendes i forbindelse med fremkommelighedsproblemer.





### **Samarbejde og dialog** **– fra diagnose til løsning**

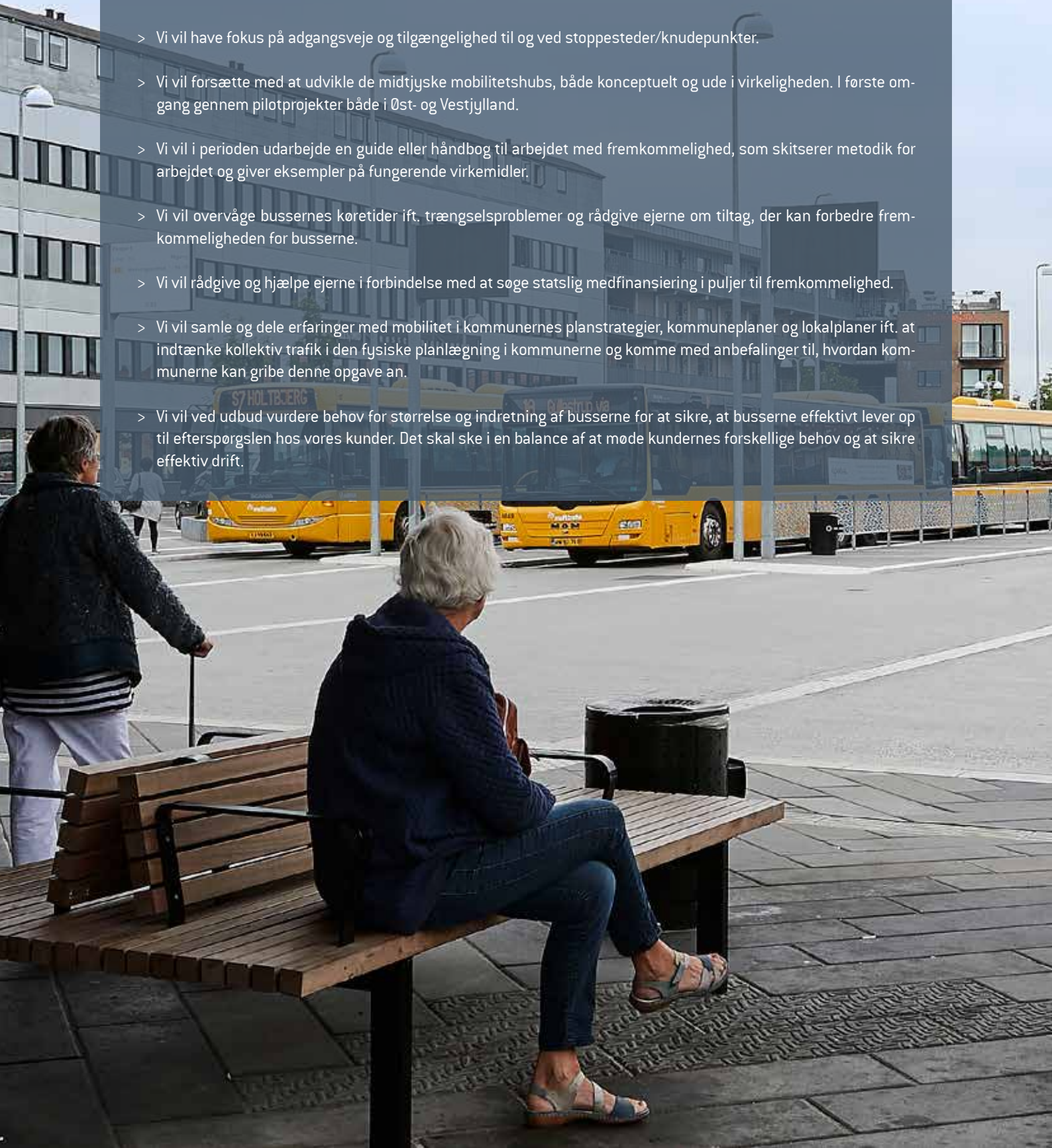
Fremkommelighed på vejinfrastrukturen er primært kommunernes ansvar, mens Vejdirektoratet har ansvaret på statsvejnettet. Men ligesom for indsatsen med stoppestederne, ønsker Midttrafik at være den naturlige sparringspartner, når fremkommeligheden for den kollektive trafik skal styrkes.

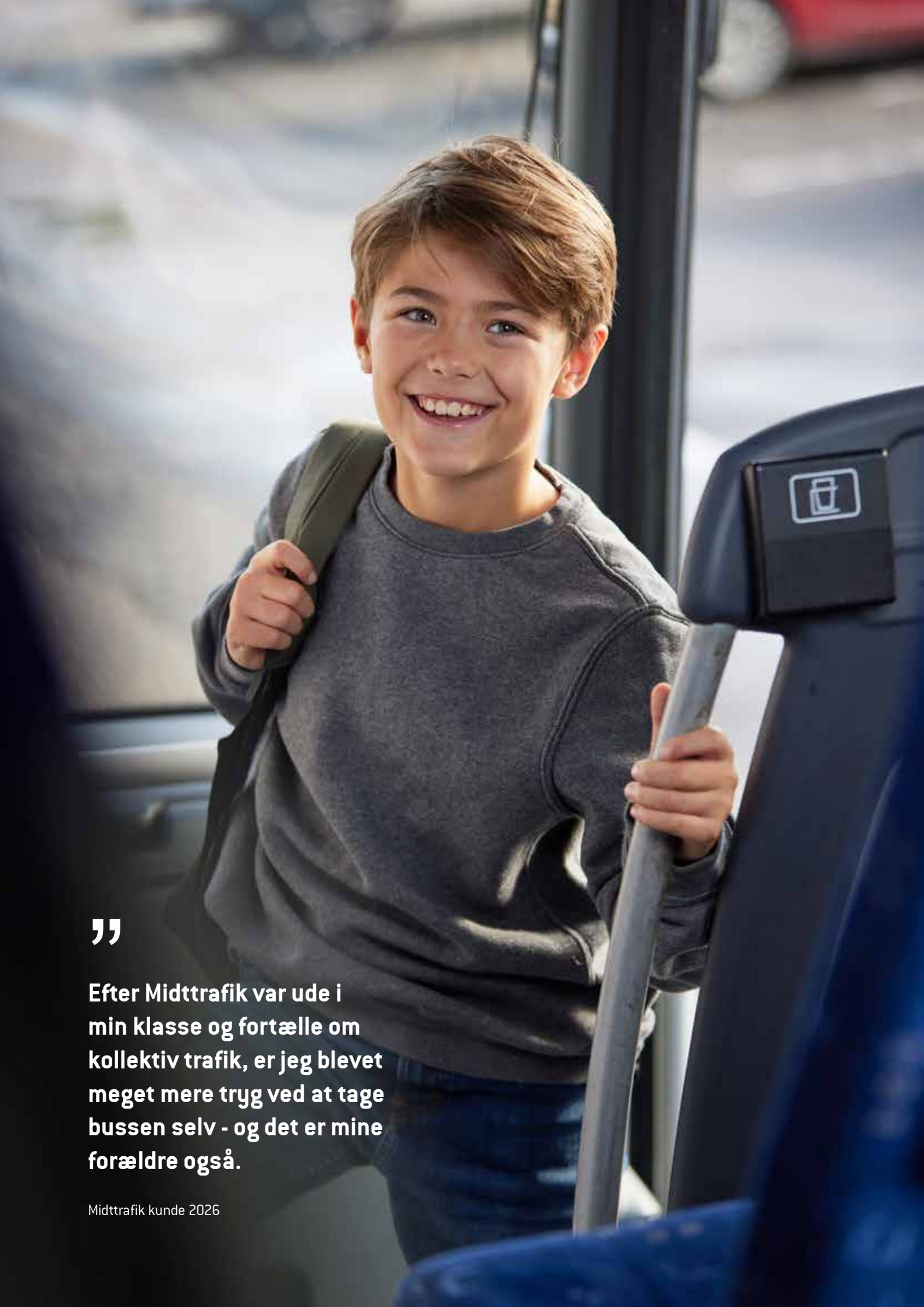
For at kunne optimere fremkommeligheden er det essentielt at have et godt billede af, hvor, hvornår og hvorfor rettidigheden udfordres, samt hvor stort et omfang udfordringen har. Midttrafik har GPS-udstyr i alle busser, som giver stor viden om netop disse forhold. Samtidig har vi erfaring med at omsætte disse data til forståelse af de konkrete problemer. Det gør os i stand til, ud fra fakta, at stille diagnosen. Herefter er det så op til dialog med ejerne om, hvordan problemstilling kan løses.

Til inspiration for dialogen om løsninger vil Midttrafik i planperioden udarbejde en håndbog for bedre fremkommelighed, som kan være grundlag for Midttrafiks rådgivning af ejerne og inspirere til gode valg.

## Rejsens fysiske rammer - Indsatser i planperioden

- > Vi vil i planperioden udpege stoppesteder i hver kommune, som på baggrund af antal daglige påstigere/skift, bør prioriteres i stoppestedsindsatsen.
- > Vi vil udbrede kendskabet til og brugen af Stoppestedshåndbogen, herunder hvilke initiativer, der kan forbedre stoppene, og hvordan Midttrafiks stoppestedspulje og andre puljer kan søges om støtte til forbedring af forholdene.
- > Vi vil have fokus på adgangsveje og tilgængelighed til og ved stoppesteder/knudepunkter.
- > Vi vil forsætte med at udvikle de midtjyske mobilitetshubs, både konceptuelt og ude i virkeligheden. I første omgang gennem pilotprojekter både i Øst- og Vestjylland.
- > Vi vil i perioden udarbejde en guide eller håndbog til arbejdet med fremkommelighed, som skitserer metodik for arbejdet og giver eksempler på fungerende virkemidler.
- > Vi vil overvåge bussernes køretider ift. trængselsproblemer og rådgive ejerne om tiltag, der kan forbedre fremkommeligheden for busserne.
- > Vi vil rådgive og hjælpe ejerne i forbindelse med at søge statslig medfinansiering i puljer til fremkommelighed.
- > Vi vil samle og dele erfaringer med mobilitet i kommunernes planstrategier, kommuneplaner og lokalplaner ift. at indtænke kollektiv trafik i den fysiske planlægning i kommunerne og komme med anbefalinger til, hvordan kommunerne kan gribe denne opgave an.
- > Vi vil ved udbud vurdere behov for størrelse og indretning af busserne for at sikre, at busserne effektivt lever op til efterspørgslen hos vores kunder. Det skal ske i en balance af at møde kundernes forskellige behov og at sikre effektiv drift.





”

Efter Midttrafik var ude i min klasse og fortælle om kollektiv trafik, er jeg blevet meget mere tryk ved at tage bussen selv - og det er mine forældre også.



# SAMARBEJDE, INFORMATION OG KOMMUNIKATION

Der er mange fordele, både for samfundet og for den enkelte, ved at vælge kollektiv trafik eller anden grøn mobilitet frem for privat bil, når det er muligt. Grøn mobilitet fungerer bedst, når de forskellige mobilitetsformer spiller sammen og supplerer hinanden. I et samfund med mange mobilitetsudbydere kan det være svært at overskue, hvad der er den bedste rejseform i den konkrete situation, og det stiller derfor større krav til planlægning og viden hos den rejsende, der skal forholde sig til flere elementer. Der er således et stort behov for at koordinere mellem mobilitetsaktørerne, så den samlede rejse hænger bedst muligt sammen, og så kunderne ved, hvilke tilbud der findes, og hvordan de benyttes.

Som trafikelskab kan vi spille en stor rolle i at løse disse udfordringer. Nøgleordene er her samarbejde, information og kommunikation, som er helt afgørende for, at borgerne udnytter den samlede mobilitetspalet bedst muligt. Vi løser bedst vores opgave som trafikelskab ved at samarbejde med alle de aktører, der ligesom os, har en interesse i, at mobiliteten i Midtjylland er så god som overhovedet muligt.

Hos Midttrafik har vi altid en interesse i, at så mange som muligt vælger grøn mobilitet, både ift. miljø og trængsel, men også for at sikre, at den kollektive trafik bliver ved med at have sit eksistensgrundlag i hele regionen. Skal den grønne mobilitet stå som et attraktivt alternativ eller supplement til bil, er det vigtigt, at vi tænker nyt, bl.a. ved at afprøve samarbejde med aktører, som vi

traditionelt set ikke arbejder sammen med. Samarbejde med virksomheder, andre udbydere af mobilitet og kommercielle aktører kan være indgangsvinklen til at få flere ikke-brugere og lejlighedsvis rejsende til at prøve den kollektive trafik, mens en indsats rettet mod skoler og uddannelsesinstitutioner kan sikre, at børn og unge også forbliver kunder i den kollektive trafik i fremtiden. Ved at samarbejde med andre kan vi desuden blive klogere på, hvad vores fælles kunder ønsker ift. mobilitet og af den kollektive trafik.

Målene med et øget samarbejde er mange, og de rækker langt ud over den kollektive trafiks traditionelle mål. Ultimativt kan et øget samarbejde bidrage til den grønne omstilling, styrke erhvervslivet og gøre det lettere for virksomheder at tiltrække og fastholde arbejdskraft, styrke uddannelsesområdet, så så mange som muligt får en ungdomsuddannelse og støtte fritidslivet, så transport ikke skal begrænse borgernes mulighed for at deltage i aktiviteter.

Midttrafik vil derfor tage indsatsen ift. samarbejde, information og kommunikation ind i denne mobilitetsplan.

## Midttrafiks samarbejde med ejerne

Samarbejdet og ansvarsdelingen mellem Midttrafik og ejerne er beskrevet i Samarbejdsaftalen fra 2007. Det er ejerne, der beslutter serviceniveauet og bestiller kørslen hos Midttrafik, hvorefter det er vores opgave at omsætte ejernes ønsker til sammenhængende kollektiv trafik for kunderne.

Som tidligere beskrevet, har også infrastrukturen, herunder veje, stoppesteder og knudepunkter, direkte indflydelse på kvaliteten af de kollektive tilbud, Midttrafik leverer.

Det er hhv. de enkelte kommuner, Vejdirektoratet og Staten, der har vejmyndigheden, og dermed ansvaret, for infrastrukturen. Midttrafik har ikke midler til anlæg og drift af infrastruktur, som f.eks. stoppesteder, men yder gerne rådgivning og deltagelse i infrastrukturprojekter.

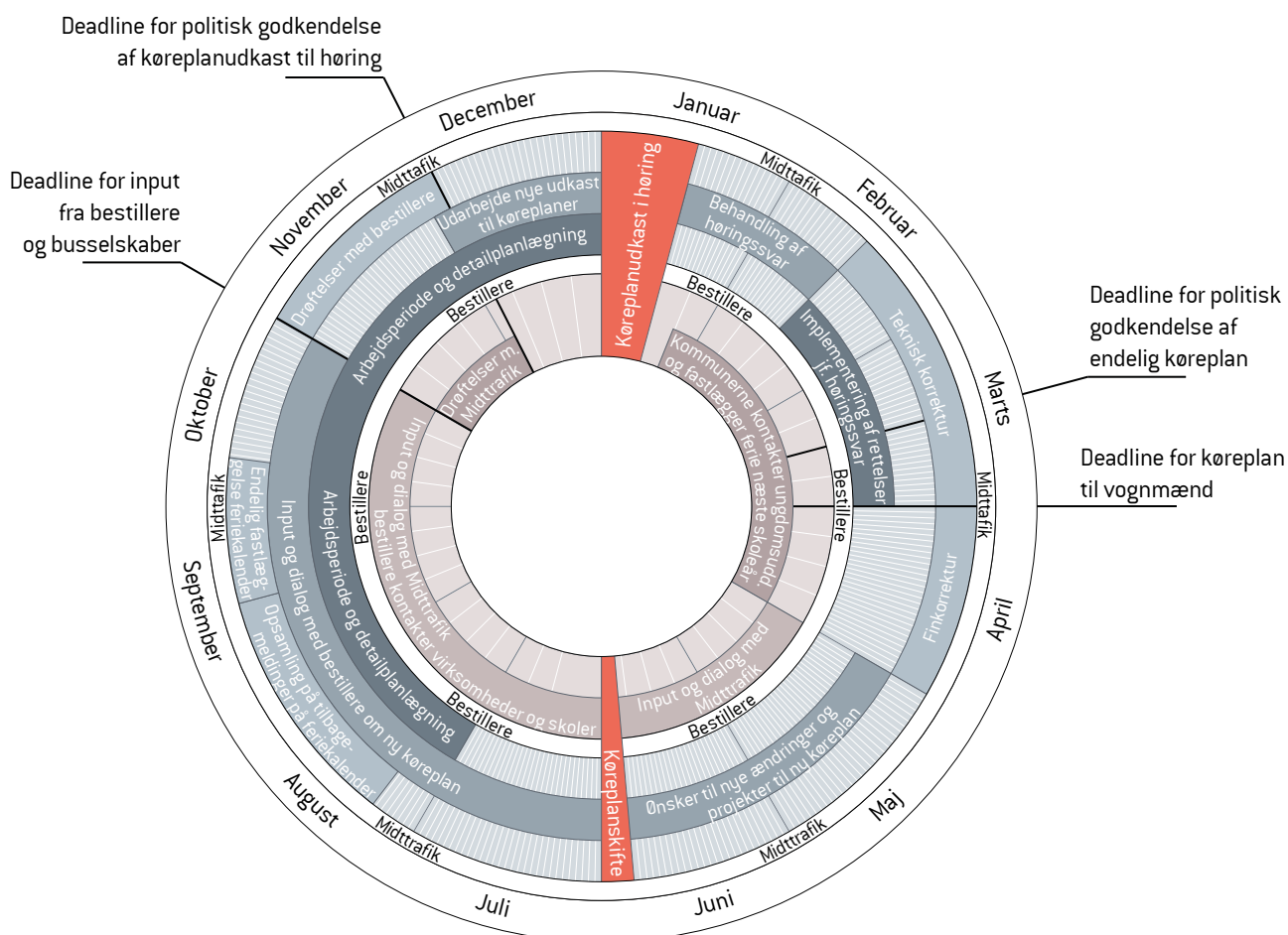
Midttrafik ser desuden et potentiale i at udvide vores samarbejde med ejerne til også at omfatte andre kommunale forvaltninger. Der er flere forvaltninger, der kan have en interesse i, at den samlede mobilitet fungerer, og at borgerne kan få opfyldt deres behov for transport.

Kommuner og region kan desuden bidrage med at give borgerne større incitament til at bruge kollektiv trafik til kulturinstitutioner, borgerservices, biblioteker, sygehuse etc. ved at informere om mulighederne for kollektiv trafik fremfor parkeringsinfo ved indkaldelser, på hjemmesider, i foldere, annoncering m.m.

### Øvrige samarbejdspartnere

Midttrafik har allerede i dag et velfungerende samarbejde med skoler, uddannelsesinstitutioner og vognmænd. Vi inddrager parterne efter behov ift. den løbende tilpasning af køreplaner, ligesom parterne kan komme med ønsker til ændringer i forbindelse med det årlige køreplansskifte. Samarbejdet er således helt afgørende for vores arbejde med at tilrettelægge den kollektive trafik.

III. 58.1: Illustrationen viser årshjulet for Midttrafiks køreplanproces og vigtige deadlines.





”

Min arbejdsplads har lavet et samarbejde med Midttrafik om grøn transport til arbejde. Det betyder bl.a., at der står et løbehjul ved stoppestedet, som jeg kan tage den sidste del af vejen til mit kontor.



Når Midttrafik laver projekter, som f.eks. trafikplaner der medfører større ændringer i det kollektive net, inddrages de faste samarbejdspartnere i processen. Ved trafikplanprojekter bliver det muligt at gentænke den kollektive trafikbetjening, og det giver således også mulighed for at betjene bl.a. skoler og uddannelsesinstitutioner på en ny måde. I projekter kan vognmændene desuden bidrage med vigtig viden ift. hvad deres chauffører oplever ude i virkeligheden, og hvordan ruter og køreplaner fungerer i praksis.

Selvom vi allerede har en fast kontakt og samarbejde med skoler og uddannelsesinstitutioner i dag, øjnes der et potentiale i at udfolde dette yderligere. Vi ser bl.a. et potentiale i at lave en tidlig indsats i folkeskolerne, hvor vi kan påvirke børn og forældre i en

positiv retning ift. at benytte den kollektive trafik.

Børn og unge er fremtidens kunder, og det er vigtigt, at vi møder denne gruppe og sikrer, at børn også har lyst til at bruge os senere i livet. Alt for mange unge vælger den kollektive trafik fra, så snart de fylder 18 år og får kørekort, og vi ved, at det herefter er svært at vinde dem tilbage igen. I planperioden vil Midttrafik derfor opstarte et forsøg med en tidlig indsats til folkeskole-niveau, hvor børnene undervises i brugen af den kollektive trafik. Tiltaget skal ligeledes påvirke og inddrage forældrene, så de fremadrettet er trygge ved at vælge kollektiv trafik, f.eks. når familien skal på tur, og når barnet bliver stort nok til at rejse selv.

#### **Samarbejde om fremtidens grønne mobilitet**

Midttrafik deltager i Interreg-projektet 'Fremtidens grønne mobilitet', hvis primære partnere er regioner, kommuner og trafikselskaber i hhv. Danmark, Norge og Sverige.

Projektet har til formål at forsøge at løse udfordringerne med færre brugere af kollektiv trafik, stigende trængsel på vejene og stagnering i antallet af cyklister ved at undersøge og afprøve forskellige grønne mobilitetstiltag.

Projektet er inddelt i fire arbejdsplaner, en tværgående arbejdsplan omkring adfærd og derudover tre arbejdsplaner omkring 'Børn og unges mobilitet', 'Mobilitetsløsninger i yderområderne' og 'Pendling og tjenesterejser'.

Projektet løber fra sommeren 2023 og tre år frem, og projektperioden falder dermed sammen med planperioden for denne mobilitetsplan, ligesom de fire arbejdsplaner går fint i tråd med de tanker, der er i denne plan. Det er derfor naturligt at lade nogle af mobilitetsplanens indsatser indgå i Interreg-projektet, og omvendt.

### Potentiale i nye samarbejder

Midttrafiks samarbejde med de faste samarbejdspartnere kan med fordel breddes ud til også at omfatte andre parter, f.eks. større virksomheder og kommercielle aktører, ligesom der ses et potentiale i at i højere grad at samarbejde med andre mobilitetsudbydere. Et samarbejde med nye aktører kan give merværdi for vores kunder og bidrage til at den samlede mobilitet i Midtjylland forbedres. Midttrafik vil derfor i denne planperiode prøve nye samarbejder af i forsøg, der kan belyse, hvilke gevinster dette kan give. Forsøgene kan herved være udgangspunkt for fremadrettet at gøre samarbejdet med andre aktører mere permanent, forudsat at lovgivningen tillader dette.

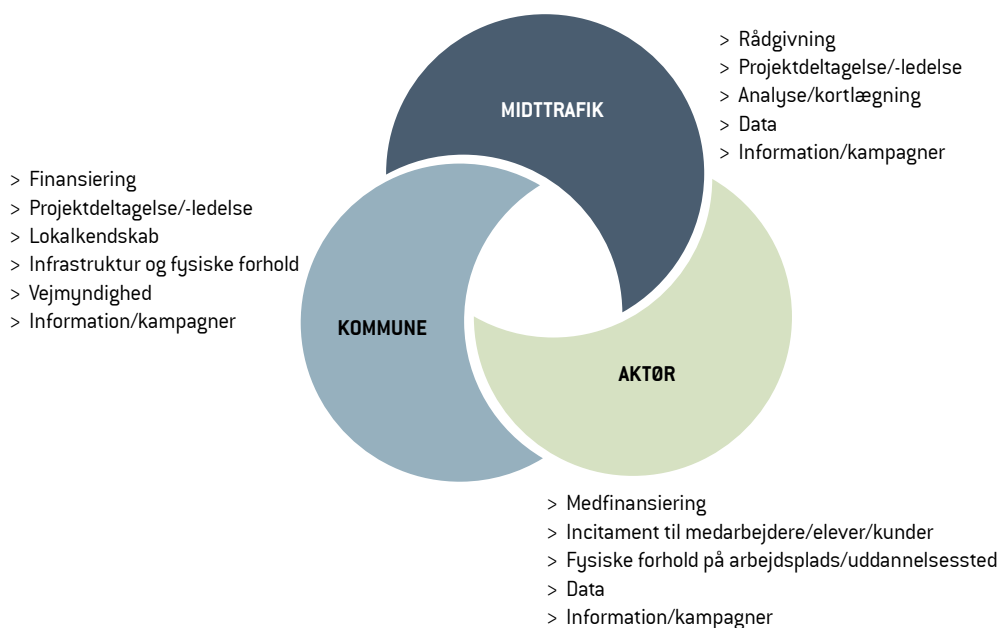
For virksomheder kan incitamentet til at gå med i et forsøg omkring mobilitet være at forbedre transporttilbuddene til og fra arbejdspladsen for deres medarbejdere, hvilket i sidste ende kan gøre det lettere at rekruttere og fastholde arbejdskraft. Yderligere kan et fokus på medarbejdertransport være væsentligt ift. at nå virksomhedernes mål om grøn omstilling og klimaafttryk.

For kommercielle aktører, f.eks. i kulturlivet, kan et samarbejde omkring mobilitet bidrage til at kunder/gæster transporterer sig mere grønt og mindre i privat bil til arrangementer. Dette kan bidrage til den grønne omstilling, give merværdi for kunderne og ultimativt medføre mindre trængsel og et mindre behov for parkeringspladser hos den pågældende aktør. Vi har allerede gode erfaringer med arrangementskørsel til festivaler, bl.a. Smukfest, og denne erfaring ønsker vi at udbrede i planperioden.

Andre udbydere af mobilitet samarbejder allerede, i forskellig grad, med trafikselskaber, kommuner og regioner rundt i landet. For disse kan et samarbejde omkring mobilitet være med til at øge synligheden af deres mobilitetsprodukter.

For at indgå et samarbejde med andre aktører er det først og fremmest vigtigt, at der er en klar afstemning af forventninger og ansvar ift. hvad Midttrafik kan levere, og hvad kommuner og nye samarbejdspartnere skal levere.

III. 61.1: Illustrationen viser eksempler på, hvad hhv. Midttrafik, kommune og en aktør hver kan bidrage med i et projekt.



## Information og kommunikation

Information og kommunikation er helt essentielt, når det kommer til den kollektive trafik. For at kunderne kan bruge et tilbud, må de først vide, at det findes, og hvordan det benyttes.

Markedsføring og branding kan aldrig stå alene. Det skal være understøttet af et godt grundprodukt, og dermed også det af ejerne besluttede serviceniveau. Midttrafik vil derfor fortsætte med initiativer, der fastholder og forbedrer kvaliteten i og omkring den kollektive trafik i Midtjylland - helt ud i sidste led, hvor chaufføren møder kunden.

Kernen i Midttrafiks information og markedsføring er derfor grundprodukterne indenfor bus, tog, letbane og Flextrafik. Services som Midttrafik Kundecenter, Midttrafik Live o.l. markedsføres også. Midttrafiks markedsføring vil derfor også understøtte de tiltag og indsatser, som er indeholdt i mobilitetsplanen, tilpasset om der f.eks. er tale om et fast og omfangsrigt tiltag, som f.eks. en ny mobilitetshub, eller der er tale om et pilotforsøg, som f.eks. en tidlig indsats i folkeskoler, for

at få flere folkeskoleelever til at tage bussen.

Vores information skal være tilgængelig på flere platforme, fysisk og digitalt, således at vi møder kunderne der, hvor de naturligt finder deres information, og så vi tilgodeser både de kunder, der er selvhjulpne på digitale medier og de kunder, der foretrækker personlig rådgivning.

### Markedsføring og branding af kollektiv trafik

Midttrafik er allerede helt oppe på den store klinge for at markedsføre den kollektive trafik i Region Midtjylland. Vi laver taktiske produktkampagner for at udbrede kendskabet til billettyper, Midttrafik live, cykelmedtagning, elbusser m.m. overfor alle målgrupper; pendlere, unge, lejlighedsvis og potentielle kunder. De taktiske produktkampagner skal bl.a. informere potentielle kunder om, at vi allerede har nogle af de ting, de efterspørger: billigere billetter uden for myldretiden (rejsekort og pensionistkort), fleksible billetter (PendlerKlip og rejsekort), cykelmedtagning m.m.



CA. 21 MIN.

REJS FOR 18 KR. MED KLIPPEKORT

Kører op til  
8 gange  
i timen

Fra Brabrand  
Til Park Allé

Ta' bussen, og kom hurtigt fra A til B.  
Sådan får du mere ud af turen.



Køb din billet  
i Midttrafik app



midttrafik

#### Kampagne: Fordele ved kollektiv trafik

I 2022 igangsatte vi en kampagne, der fortæller den gode historie og fremhæver særlige fordele ved kollektiv trafik. Kampagnen har stor eksponering i medierne og fortæller dels om de generelle fordele ved kollektiv trafik, som f.eks. "brug din rejsetid", "slip for stress i lange bilkøer", "nem parkering", "samfundsnytte/ansvar ift. udledning" og "trængselsproblemer", og dels om lokale fordele ved at benytte kollektiv trafik, f.eks. hvor hurtigt man kan komme fra Skødstrup til Aarhus C. De lokale tiltag har kørt i Aarhus i efteråret 2022 og skal udbredes til andre bybusbyer i 2023.

AFA JCDecaux

Midttrafik skal give kunderne en fornemmelse af tryghed ved at benytte en 'show-it-don't-tell-it' strategi med hyppig rengøring, udluftning og adfærd igennem nudging.

I 2022 indførte vi desuden et mobilt kundecenter, der skal gøre Midttrafik mere synligt udenfor Aarhus. Det mobile kundecenter kan komme ud til f.eks. byfester, kulturelle arrangementer, ældreråd, messer og uddannelsessteder, og her kan medarbejderne bl.a. vejlede i Midttrafiks produkter, priser og billettyper.

#### Et særligt fokus på de unge

I Midttrafik har vi et særligt fokus på de unge, da de udgør en stor del af den kollektive trafiks kundesgruppe, og da vi ønsker at de skal forblive kunder i busserne – også efter de selv får kørekort. I den forbindelse laver vi kampagner, som lægger vægt på de ting, der er vigtige for de unge, særligt uddannelses-

søgende, f.eks. vores ungdomskortkampagner.

Unge skal hjælpes i gang med den kollektive trafik. Dagsbilletter og andre gode tilbud skal gøre den kollektive trafik attraktiv for de unge, så de rejser med Midttrafik, når de har brug for det. Bussen skal være 'top-of-mind' til sociale aktiviteter, familieturen, byturen og andre oplagte lejligheder, hvor bussen er bedst.

Midttrafik undersøger desuden muligheden for at lave forsøg målrettet folkeskoleelever. Børn og unge bliver i dag kørt i bil en stor del af tiden. Vi vil derfor, gennem et forsøg, undersøge, om et samarbejde med folkeskolerne kan bidrage til at lære børn, unge og deres forældre om kollektiv trafik ved hjælp af undervisningsmaterialer til både de mindre klasser og udskoling.

III. 64.1: Eksempel på kampagne der fremhæver en fordel ved kollektiv trafik.



**Fra spildtid  
Til arbejdstid**

Ta' bussen eller Letbanen,  
og brug tiden på at tjekke mails  
i stedet for at sidde i bilen.  
Sådan får du mere ud af turen.

 **midttrafik**

Har din billet i Midttrafik app





## Samarbejde, information og kommunikation

### - Indsatser i planperioden

- > Vi vil indgå et samarbejde med interesserede virksomheder og lave forsøg med henblik på at få flere til at køre kollektivt til arbejde. Vi vil i planperioden afdække, hvilke større virksomheder eller erhvervsområder i Midttrafiks område, der med fordel kan indgås et samarbejde med, og i samarbejde med den/de pågældende kommune(r) vil vi tage initiativ til et samarbejde.
- > Vi vil fortsætte med udviklingen af kørsel til større arrangementer, så som festivaller, og herigennem forsøge at få flere lejlighedsvist rejsende til at få kendskab til vores produkter. Ligeledes vil vi indgå et samarbejde med kommercielle aktører og lave forsøg med kørsel til events, for at tiltrække flere nye og lejlighedsvist rejsende ind i den kollektive trafik.
- > Vi vil indgå samarbejde med andre mobilitetsudbydere, med fokus på at skabe sammenhæng i den samlede rejse for vores kunder.
- > Vi vil samarbejde med øvrige trafikselskaber omkring en national MaaS-løsning, som skal integreres i Rejseplanen.
- > Vi vil udbrede kendskabet til vores produkter, både den ordinære kollektive trafik og vores Flextrafikprodukter.
- > Vi vil i vores kommunikationsindsats have et særligt fokus på de unge som fremtidens kunder.
- > Vi vil lave forsøg med undervisningsmateriale til folkeskole-niveau, og herved påvirke børn og deres forældre positivt ift. den kollektive trafik.

