



Baggrundsrapport:

Borgerindsigter

til den kollektive trafik i Aarhus

En analyse udført af **Urban Creators** og **Wilke** på vegne af **Midttrafik** og **Aarhus Kommune**

Introduktion og metode

Denne rapport omhandler aarhusianernes præferencer og holdninger til den kollektive trafik. Den er baseret på resultaterne fra en spørgeskemaundersøgelse. Rapporten fungerer som input til en kommende kollektiv trafikplan og grøn mobilitetsplan i Aarhus Kommune.

40.000 borgere i Aarhus Kommune blev udtrukket, stratificeret efter køn og alder, og via e-Boks inviteret til at deltage i undersøgelsen. 2.280 af de borgere, som blev udtrukket, er fritaget for e-Boks, og en del af dem er blevet ringet op og inviteret til at deltage telefonisk. Således er samtlige typer af borgere i kommunen repræsenteret i undersøgelsen. Borgerne har udvist relativ stor interesse for emnet, i og med en større andel har valgt at deltage (10,0%), end Wilke normalvis ser i spørgeskemaundersøgelser med samme indsamlingsmetode (6,5%). Hele 3.755 borgere endte med at deltage, hvormed det – med begrænset statistisk usikkerhed – har været muligt at nedbryde svarene i forskellige demografiske grupper.

Målgruppen for undersøgelsen var alle borgere i Aarhus Kommune 18 år eller ældre. Dataindsamlingen forløb fra d. 23. januar til d. 12. februar 2024. Efter indsamlingen blev stikprøven vejet til på køn og alder, således den udgør et repræsentativt udsnit af befolkningen (18+ år) i Aarhus Kommune. Dermed er stikprøven et miniaturebillede af hele den aarhusianske population. Sammen med den store stikprøvestørrelse betyder det, at resultaterne repræsenterer *hele* populationens holdninger og præferencer, selvom hele populationen ikke har deltaget. Dog kan emnet – kollektiv transport – findes mere interessant iblandt brugere end ikke-brugere, hvorefter det ikke kan udelukkes, at førstnævnte fylder mere i undersøgelsen end ude i virkeligheden.

Rapporten er opdelt i fem hovedsektioner:

1. Aarhusianernes kollektive transportvaner
2. Brugernes tilfredshed
3. Ikke-brugernes barrierer og fravalgskriterier
4. Prioriteringer af den kollektive trafik
5. Ønsker til fremtidens kollektive trafik

Undersøgelsen og rapporten er udarbejdet i et samarbejde mellem Urban Creators og Wilke på vegne af Midttrafik og Aarhus Kommune.



Indholdsfortegnelse

Aarhusianernes kollektive transportvaner	s. 4
Brugernes tilfredshed	s. 12
Ikke-brugernes barrierer og fravalgskriterier	s. 22
Prioriteringer af den kollektive trafik	s. 26
Ønsker til fremtidens kollektive trafik	s. 38
Bilag	s. 53



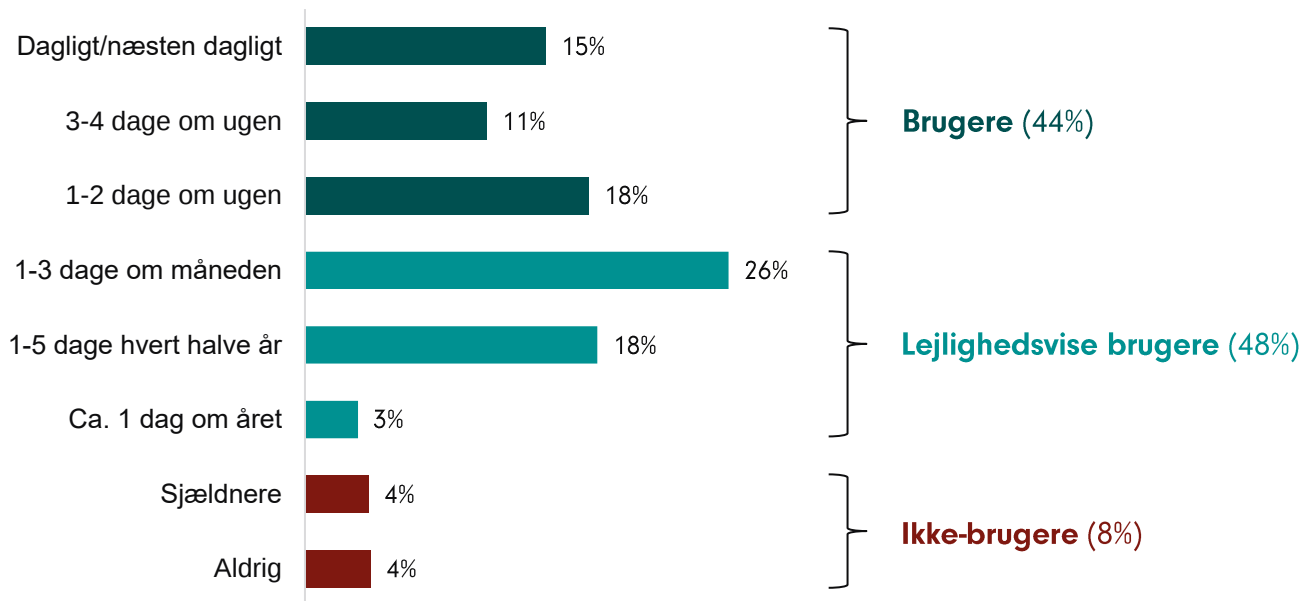


Aarhusianernes kollektive transportvaner

Aarhusianernes kollektive transportvaner

Hele 92% af befolkningen i Aarhus Kommune rejser med kollektiv transport mindst én gang om året. 44% rejser minimum ugentligt, imens 48% rejser mere lejlighedsvist

Hvor ofte borgerne i Aarhus Kommune rejser med kollektiv transport



Den gennemsnitlige borger i Aarhus Kommune er estimeret at rejse med kollektiv transport **81 dage om året***

(svarende til 22% af årets dage)

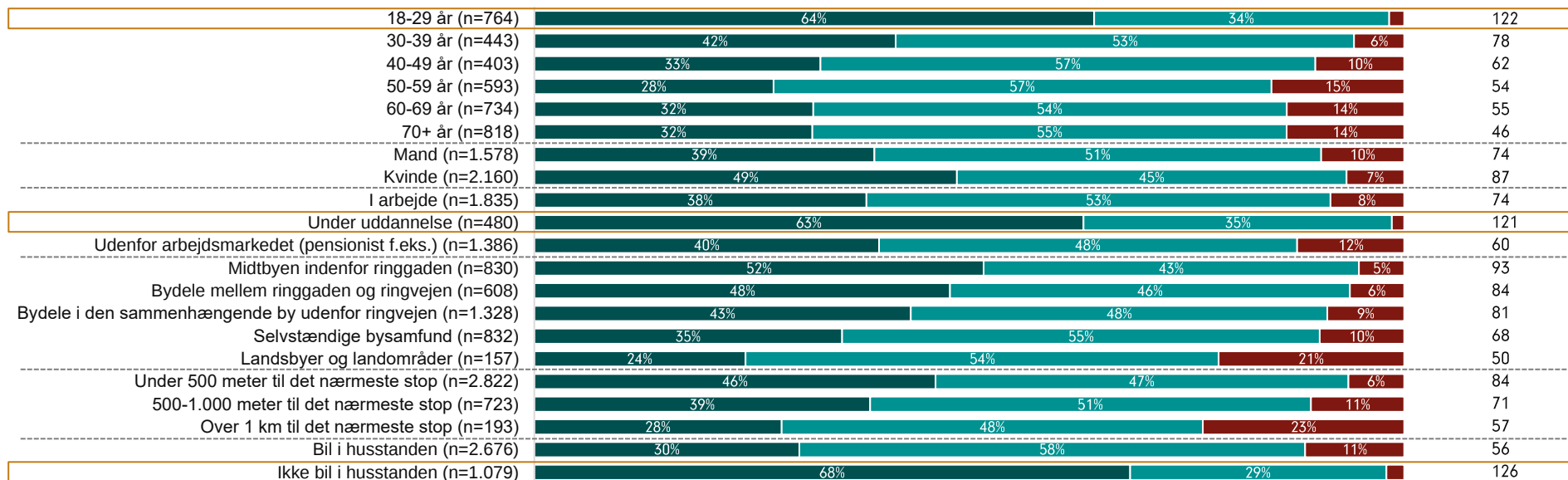


Aarhusianernes kollektive transportvaner

Det er primært de 18-29 årige, dem under uddannelse og husstande uden bil, der rejser med kollektiv transport i Aarhus Kommune. Derudover har bopælens placering meget at sige

Hvor ofte borgerne i Aarhus Kommune rejser med kollektiv transport

Det gennemsnitlige antal dage om året, der rejses



■ Brugere (minimum ugentligt) ■ Lejlighedsvis brugere (mindre end én gang om ugen) ■ Ikke-brugere (sjældnere end én gang om året eller aldrig)



Aarhusianernes kollektive transportvaner

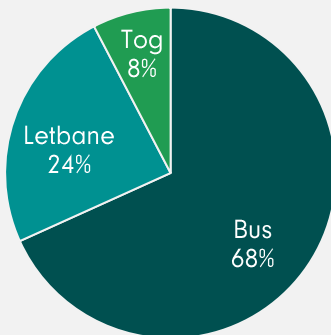
De aarhusianske borgere bruger primært den kollektive transport i forbindelse med arbejde/uddannelse. Desuden er det værd at bemærke, at formålet ikke bestemmer transportformen

Det gennemsnitlige antal rejser om året på tværs af formål og transportformer (iblandt brugere og lejlighedsvis brugere)

Rejsefrekvens i forbindelse med arbejde/uddannelse

Det gennemsnitlige antal dage om året, der rejses: 79
Svarende til 56% af alle rejser med kollektiv transport

Hvordan rejserne er fordelt på transportformer*

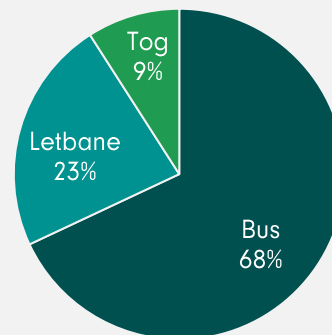


*Omregnede frekvenser

Rejsefrekvens til fritids- og ærinderture fx indkøb, besøg, sport, udflugter

Det gennemsnitlige antal dage om året, der rejses: 62
Svarende til 44% af alle rejser med kollektiv transport

Hvordan rejserne er fordelt på transportformer*



*Omregnede frekvenser

2.3. Hvor ofte rejser du med bus, letbane eller tog i forbindelse med arbejde/uddannelse?

2.4. Hvor ofte rejser du med bus, letbane, eller tog til fritids- og ærinderture fx indkøb, besøg, sport, udflugter?

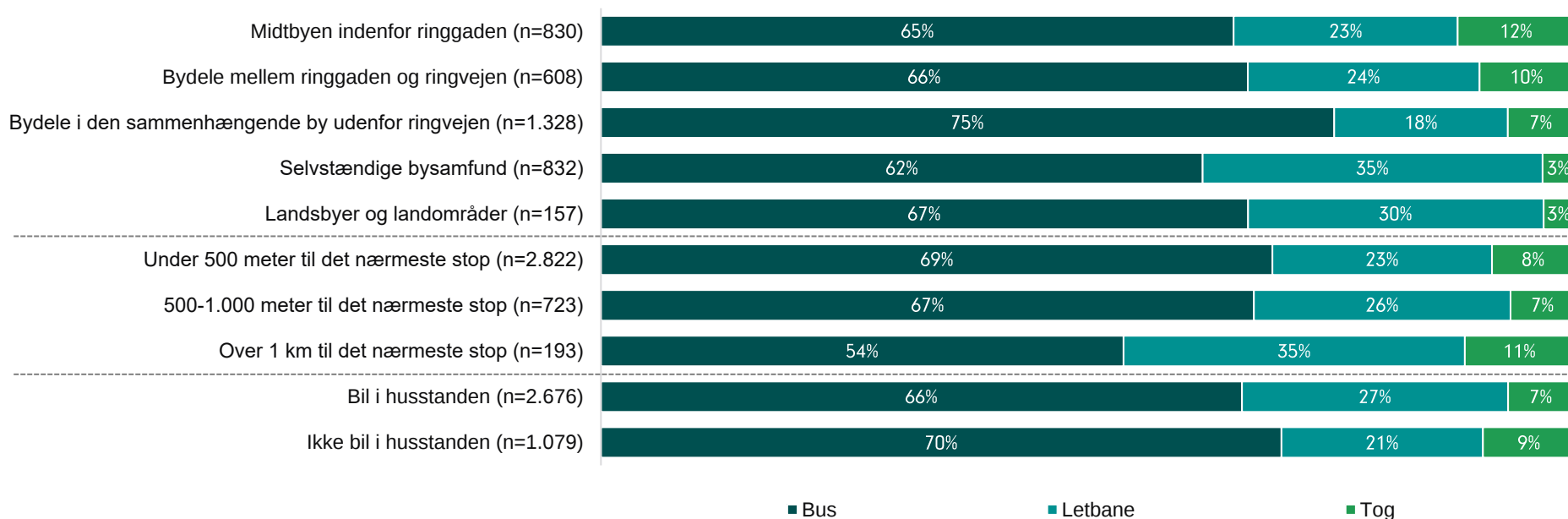
base n = 3384 (rejser med kollektiv transport mindst én gang om året)



Aarhusianernes kollektive transportvaner

Afstanden til det nærmeste stop har betydning for, hvor ofte man tager bussen. Ligesom hvor man bor i Aarhus Kommune, er afgørende for valget af kollektiv transportform (f.eks. anvendes tog relativt sjældnere i yderområderne)

Fordelingen af rejser på tværs af transportformer*
(iblandt brugere og lejlighedsvis brugere)



2.3. Hvor ofte rejser du med bus, letbane eller tog i forbindelse med arbejde/uddannelse?

2.4. Hvor ofte rejser du med bus, letbane, eller tog til fritids- og ærindreture fx indkøb, besøg, sport, udflugter?
base n = 3384 (rejser med kollektiv transport mindst én gang om året)

*Omregnede frekvenser

Bemærk: Fordelingen af rejser på tværs af transportformål kan – foruden alder – ikke forklares af nogle subgrupper (heller ikke hvorvidt man har bil eller ej)



Aarhusianernes kollektive transportvaner

A-busserne og bybusserne er – samlet set – dem, som de fleste aarhusianske borgere har brugt inden for den sidste måned, imens kun én ud af 50 har brugt Flextrafik

Hvilke linjer de aarhusianske borgere har brugt inden for den sidste måned

41% har brugt Letbanen

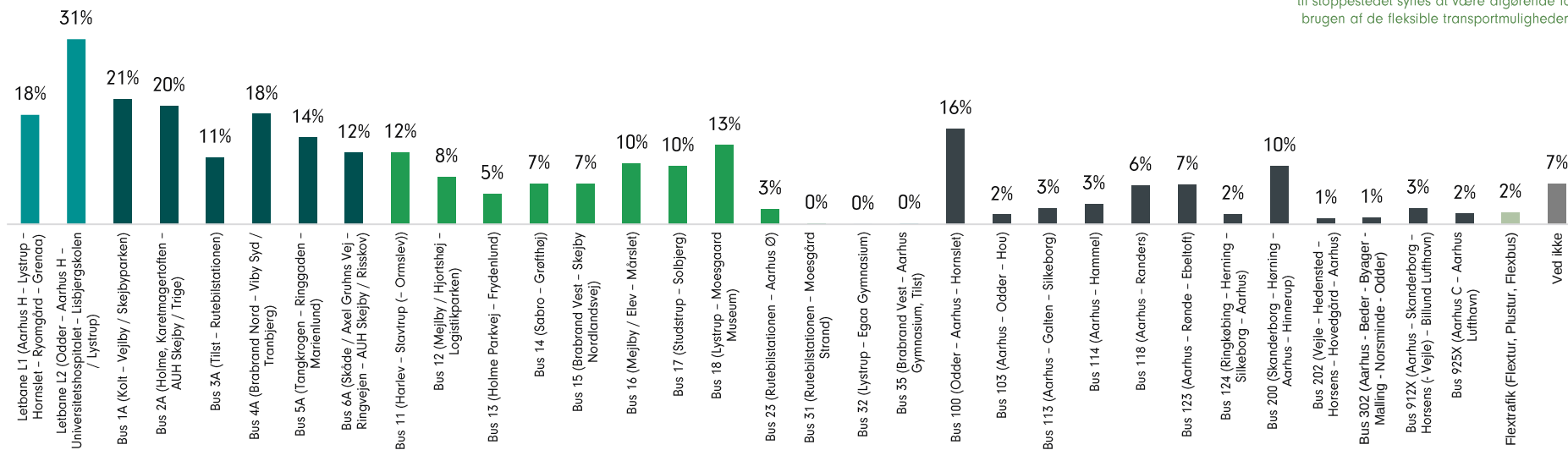
55% har brugt en A-bus

49% har brugt en bybus

36% har brugt en regionalbus

2% har brugt Flextrafik

Hele 7% af dem, der har over 1 km til nærmeste stop, har brugt Flextrafik. Afstanden til stoppestedet synes at være afgørende for brugen af de fleksible transportmuligheder.



2.5. Hvilke(n) af følgende linjer har du brugt inden for den sidste måned?
base n = 3384 (rejser med kollektiv transport mindst én gang om året)



Indsigter på tværs af linjerne

Afhængighed af linjer

Den gennemsnitlige rejsende i Aarhus Kommune rejste med 2,7 linjer i sidste måned. Det er særligt de unge studerende, der bruger mange forskellige linjer (3,6), imens dem, der bor i landsbyer og landområder bruger færrest (1,6). Jo længere væk fra midtbyen man bor, desto mere afhængig er man af enkelte linjer

Fokus på A-busserne

De (unge) studerende – som er dem, der bruger kollektiv transport hyppigst i Aarhus Kommune – bruger især A-busserne. I og med at denne gruppe er vigtig for borgernes *samlede* brug af kollektiv transport, er det væsentlige linjer at fokusere på. Ved at skabe "gode oplevelser" og minimere "dårlige oplevelser" i A-busserne, kan grobunden for fremtiden skabes

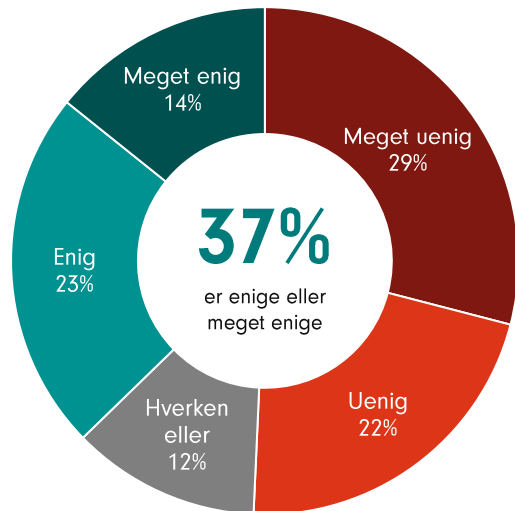
Flextrafik en nødvendighed

Selvom Flextrafik benyttes af relativt få, spiller linjen en ikke uvæsentlig rolle i den kollektive transport. Flextrafik benyttes nemlig af signifikant flere af de ældre borgere, der bor langt fra et stoppested, og som ikke har en bil. Linjen er således en vigtig faktor i, at *alle* borgere har adgang til kollektiv transport

Aarhusianernes kollektive transportvaner

Omtrent halvdelen af dem, der rejser med kollektiv transport, er uenige i, at de nogle gange går eller cykler til et stoppested længere væk, fordi busserne eller letbanen der har flere afgang

Andelen, som nogle gange vælger at gå eller cykle til et stoppested længere væk, fordi busserne eller letbanen der har flere afgang
(iblandt brugere og lejlighedsvis brugere)



12% har svaret "ved ikke / ikke relevant"

	Enig/meget enig					Ved ikke / ikke relevant	
18-29 år (n=701)	26%	21%	12%	25%	16%	41%	7%
30-39 år (n=382)	26%	19%	12%	26%	18%	44%	9%
40-49 år (n=326)	31%	23%	12%	22%	11%	33%	10%
50-59 år (n=417)	34%	22%	14%	19%	11%	30%	18%
60-69 år (n=505)	32%	23%	13%	18%	14%	33%	21%
70+ år (n=530)	37%	24%	11%	20%	9%	29%	25%
Midtbyen indenfor ringgaden (n=663)	25%	21%	12%	26%	15%	41%	11%
Bydele mellem ringgaden og ringvejen (n=485)	30%	21%	15%	20%	13%	34%	10%
Bydele i den sammenhængende by udenfor ringvejen...	29%	22%	11%	25%	14%	38%	12%
Selvstændige bysamfund (n=605)	34%	23%	11%	19%	13%	32%	15%
Landsbyer og landområder (n=93)	31%	18%	7%	24%	20%	44%	21%
Under 500 meter til det nærmeste stop (n=2.206)	29%	22%	12%	23%	14%	37%	12%
500-1.000 meter til det nærmeste stop (n=533)	29%	24%	12%	23%	13%	36%	13%
Over 1 km til det nærmeste stop (n=115)	25%	15%	12%	30%	18%	48%	14%

■ Meget uenig ■ Uenig ■ Hverken eller ■ Enig ■ Meget enig

2.6. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn: "Jeg vælger nogle gange at gå eller cykle til et stoppested længere væk, end mit nærmeste, fordi busserne eller letbanen her har flere afgang"

base n = 3384 (rejser med kollektiv transport mindst én gang om året)



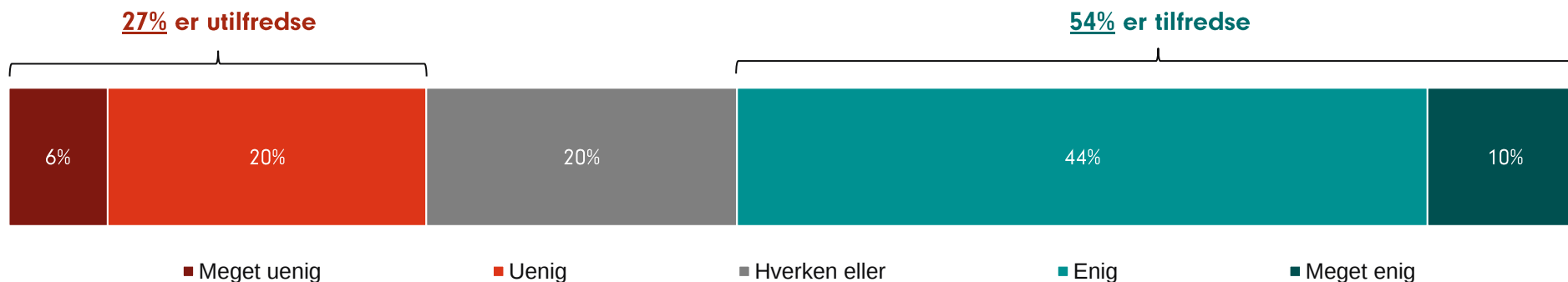
Brugernes tilfredshed



Brugernes tilfredshed

Størstedelen af dem, der rejser med kollektiv transport, er tilfredse med den. Dog er det værd at bemærke, at lidt over en fjerdedel er utilfredse

Tilfredsheden med den kollektive trafik i Aarhus Kommune
(iblandt brugere og lejlighedsvis brugere)



1% har svar "ved ikke / ikke relevant"

Tilfredshedsindekset (0-100) i denne undersøgelse er på 58. Til sammenligning gennemfører Wilke en årlig tilfredshedsundersøgelse for Rejsekort & Rejseplan A/S, på vegne af de kollektive trafikvirksomheder, hvor tilfredshedsindekset var på 66 i efteråret 2023 (ligeledes 66 for Midttrafik specifikt). Metoden er nogenlunde den samme, idet den også rummer de lavfrekvente brugere, som kun rejser med kollektiv transport én gang om året. Årsagen til forskellen kan meget vel findes i, at interviewene i denne undersøgelse blev indsamlet i en periode, hvor den kollektive trafik i Aarhus Kommune var påvirket af snestorm, som ledte til en række aflysninger og forsinkelser, imens prisstigningerne også indtraf kort tid forinden.

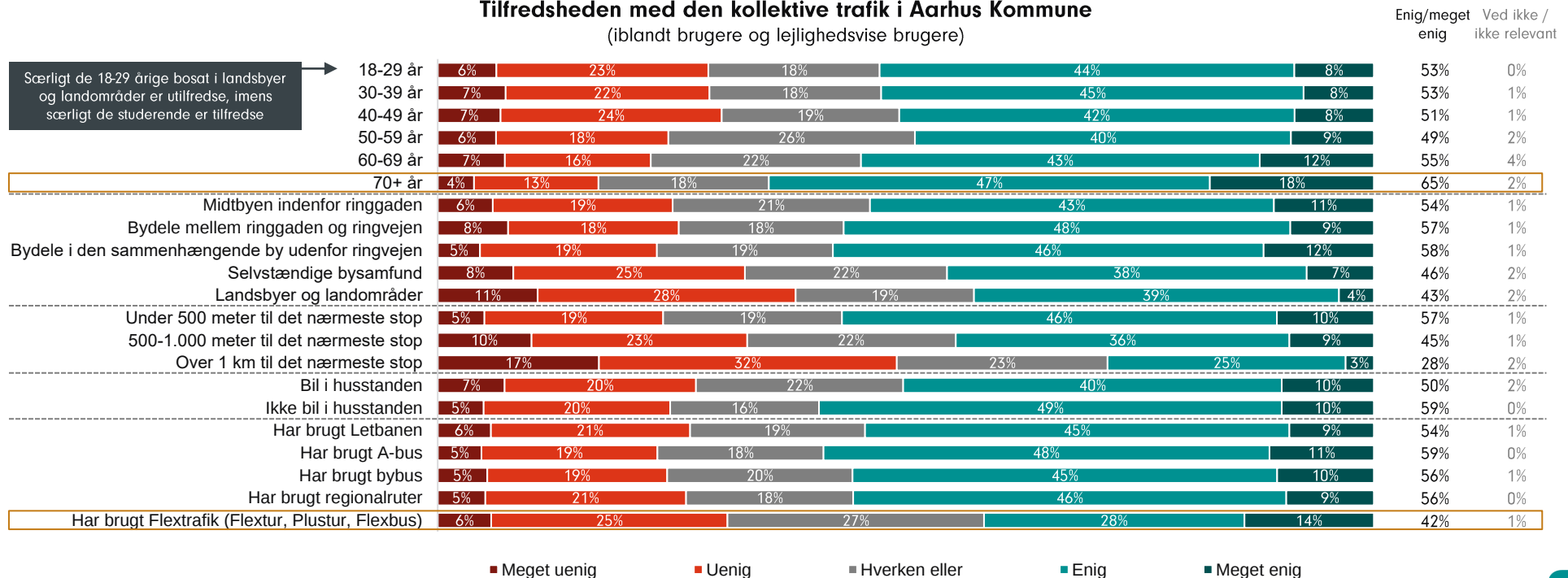
I indeværende undersøgelse er indekset omregnet fra en 5-punktskala, imens indekset i benchmarkundersøgelsen er omregnet fra en 11-punktskala. Det kan ligeledes påvirke resultaterne en smule.



Brugernes tilfredshed

Selvom de 70+ årige er dem, der rejser sjældnest med kollektiv transport, er det dem, der er mest tilfredse med den. Desuden er folk, der har brugt Flextrafik, relativt mindre tilfredse

Tilfredsheden med den kollektive trafik i Aarhus Kommune (iblandt brugere og lejlighedsvis brugere)

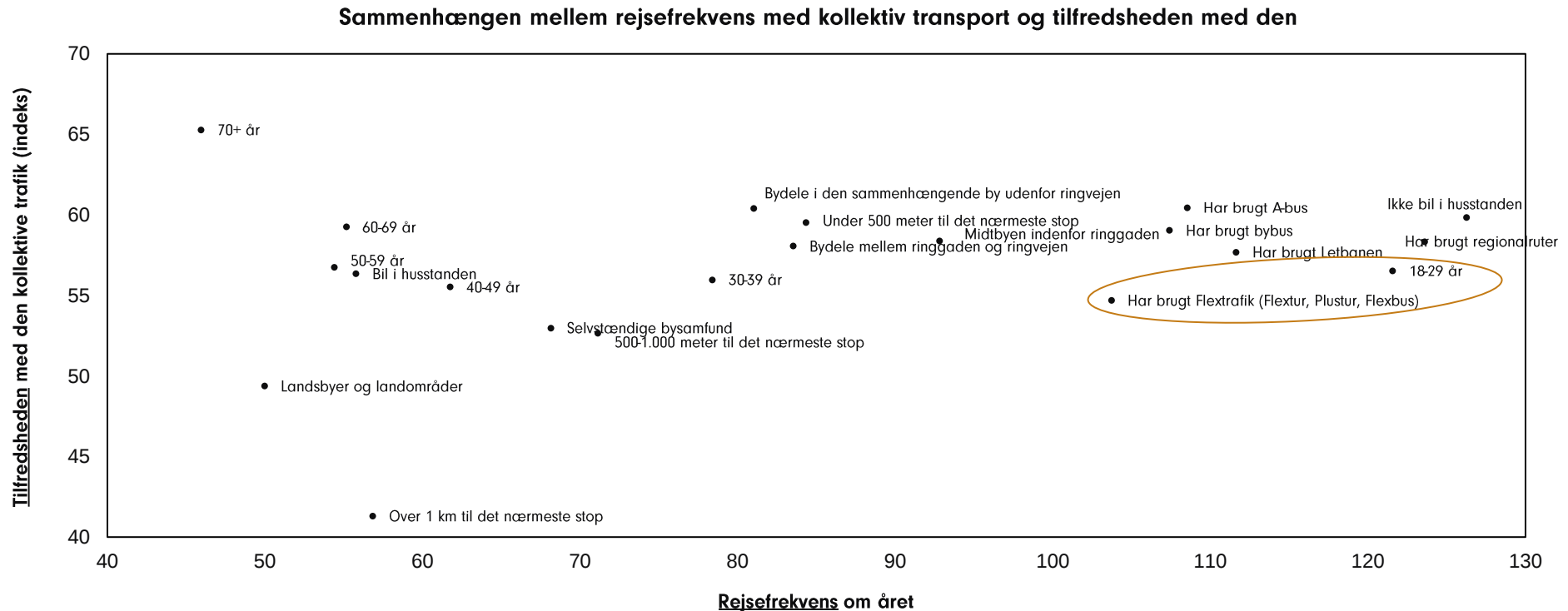


3.1. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn: "Jeg er generelt tilfreds med den kollektive trafik i Aarhus Kommune?"
base n = 3326 (rejser med kollektiv transport mindst én gang om året)



Brugernes tilfredshed

Dem, der har brugt Flextrafik og de 18-29 årige, rejser relativt ofte med kollektiv transport, men er knapt så tilfreds med den. De bør – alt andet lige – have ekstra fokus fremadrettet



3.1. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn: "Jeg er generelt tilfreds med den kollektive trafik i Aarhus Kommune"?

2.2. Hvor ofte rejser du med kollektiv trafik i Aarhus Kommune?

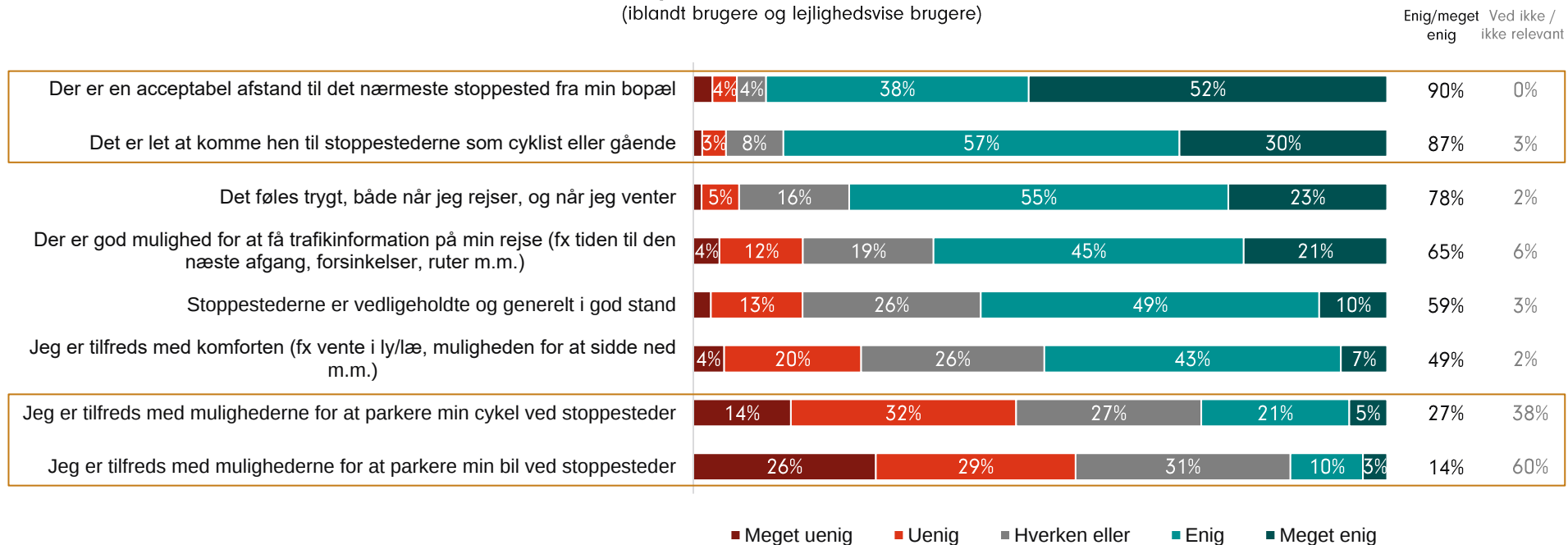
base n = 3326 (rejser med kollektiv transport mindst én gang om året)



Brugernes tilfredshed

De rejsende er overordnet set meget tilfredse med afstanden til deres nærmeste stoppested, og hvor let det er at komme hen til det. Knap så tilfredse er de med parkeringsmulighederne

Tilfredsheden med forskellige parametre i den kollektive trafik i Aarhus Kommune
(iblandt brugere og lejlighedsvis brugere)



3.2. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn om den kollektive trafik og stoppesteder (både bus og letbane) i Aarhus Kommune?
base n = 3326 (rejser med kollektiv transport mindst én gang om året)



Kendetegn på tværs af befolkningen i Aarhus Kommune

Stoppestedsudfordringer i udkanten

Hele 95% af dem, der har under 500 meter til det nærmeste stop, mener, at afstanden til det er acceptabel, imens det kun er tilfældet for 41% af dem, der har over 1 km til det nærmeste stop. Ligeledes har afstanden meget at sige i forhold til den opfattede lethed ved at komme hen til stoppestederne som cyklist eller gående.

Derudover opfattes stoppestederne "længere ude" at være signifikant mindre vedligeholdte og i ringere stand

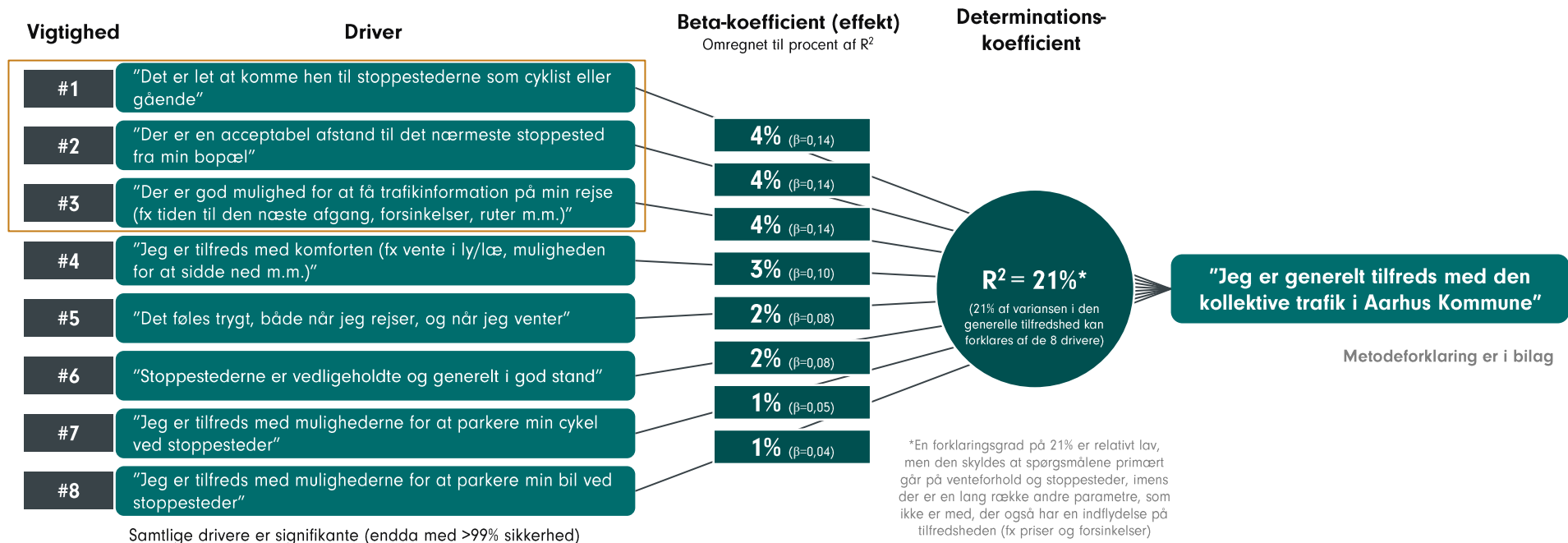
Pains på tværs af aldersgrupper

De 18-29 årige føler sig signifikant mindre tilfredse med komforten (fx vente i ly/læ, muligheden for at sidde ned m.m.). I den anden ende af aldersspektret er de 70+ årige, som synes, der er signifikant dårligere mulighed for at få trafikinformation på rejsen

Brugernes tilfredshed

Når det gælder venteforhold og stoppesteder, er fremkommeligheden og afstanden til det nærmeste stoppested samt trafikinformationen på rejsen, væsentlige faktorer for tilfredsheden

Driveranalyse: Hvad den generelle tilfredshed med den kollektive trafik drives af



Samtlige drivere er signifikante (endda med >99% sikkerhed)

3.1. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn: "Jeg er generelt tilfreds med den kollektive trafik i Aarhus Kommune"?

3.2. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn om den kollektive trafik og stoppesteder (både bus og letbane) i Aarhus Kommune?

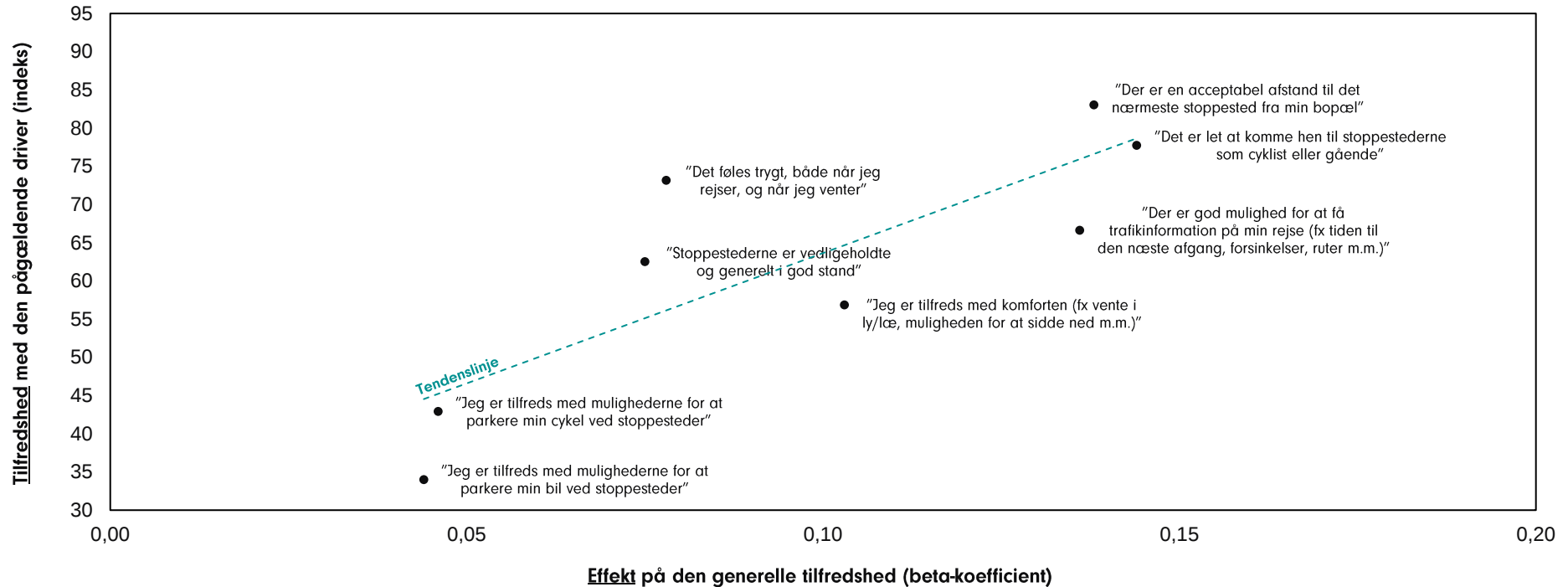
base n = 3326 (rejser med kollektiv transport mindst én gang om året)



Brugernes tilfredshed

Der er overordnet set en fornuftig sammenhæng mellem det, som de rejsende borgere – bevidst eller ubevidst – finder vigtigt, og det, som den kollektive transport leverer på

Sammenhængen mellem rejsefrekvens med kollektiv transport og tilfredsheden med den



3.1. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn: "Jeg er generelt tilfreds med den kollektive trafik i Aarhus Kommune"?

3.2. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn om den kollektive trafik og stoppesteder (både bus og letbane) i Aarhus Kommune?

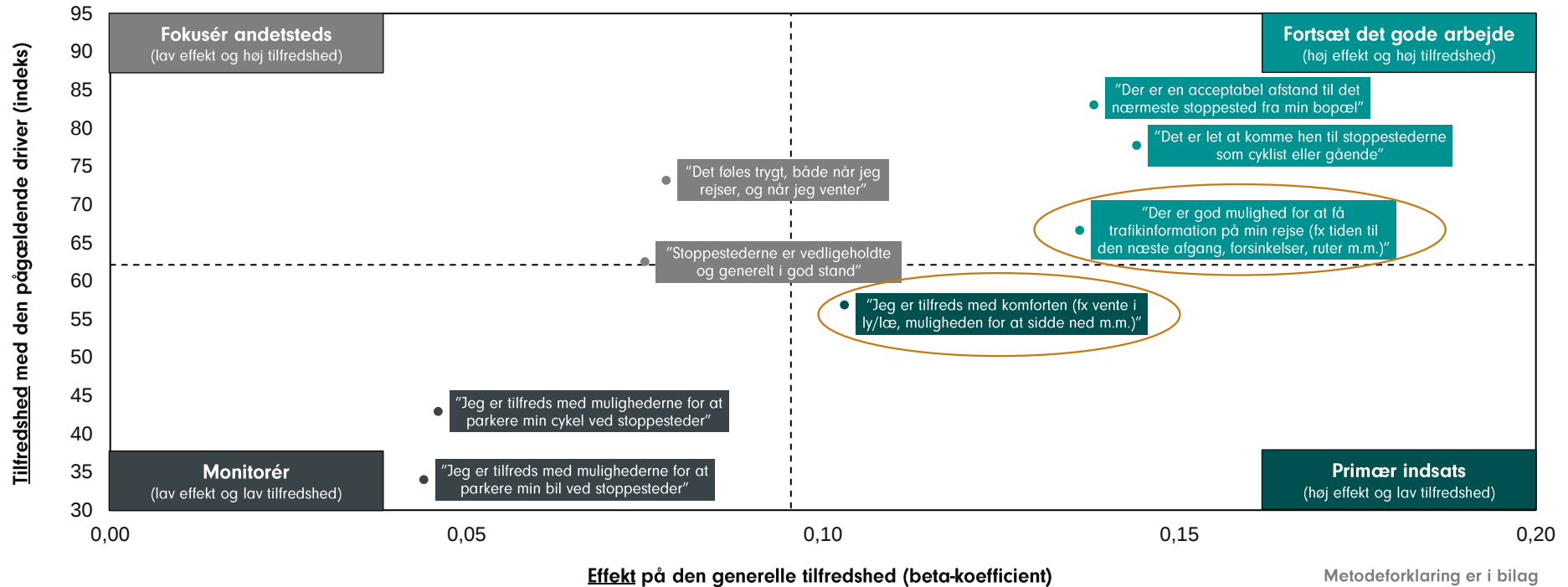
base n = 3326 (rejser med kollektiv transport mindst én gang om året)



Brugernes tilfredshed

Alt andet lige bør den primære indsats – når det gælder venteforhold og stoppesteder, specifikt – være at øge komforten samt give bedre trafikinformation

Prioriteringskort: Hvordan de drivere bør prioriteres i målet om at øge den generelle tilfredshed



3.1. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn: "Jeg er generelt tilfreds med den kollektive trafik i Aarhus Kommune"?

3.2. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn om den kollektive trafik og stoppesteder (både bus og letbane) i Aarhus Kommune?

base n = 3326 (rejser med kollektiv transport mindst én gang om året)



Udvalgte citater

Udvalgte citater, som underbygger de to parametre, som fokus alt andet lige bør være på, når det gælder venteforhold og stoppesteder

"Der er god mulighed for at få trafikinformation på min rejse (fx tiden til den næste afgang, forsinkelser, ruter m.m.)"

"Opdatering på trafikinfo, ens beskeder på pc, mobil og infoscærme, pt. er der forsinkelser mellem disse enheder."

Kvinde, 49, Selvstændige bysamfund NORD

"Flere afgang på Midttrafik live-appen hvor man altid kan se, hvor langt den næste bus er og tilpasse sin ankomst til stoppesteder efter det og ikke efter køreplanen."

Kvinde, 44, Bydele i den sammenhængende by uden for Ringvejen VEST

"Trafikinformation skal vises i hver app (Google/Apple Maps, Transit...)"

Mand, 21, Midtbyen

"Bedre trafikinformation, (...) bedre forhold ved stoppesteder, brug af flere infoscærme i bussen og ved stoppested, bedre køretid for nogle rute strækninger = bedre komfort."

Mand, 59, Selvstændige bysamfund SYD

"Jeg er tilfreds med komforten (fx vente i ly/læ, muligheden for at sidde ned m.m.)"

"At busserne ikke er overfyldte, heller ikke i myldretiderne, samt elektroniske skilte mindst på hovedruterne, så man kan se hvornår man kan forvente at næste bus kører."

Mand, 66, Bydele mellem Ringgaden og Ringvejen VEST

"Vigtigt med ro og plads. Vigtigt at man ser det som et bedre alternativ, fx. hvor man kan tage kaffe med og slappe af om morgenen og efter arbejde, muligvis lave skolearbejde til eller fra. (...) God stemning i busserne gør også noget. Glade buschauffører og god atmosfære. (Så man ikke bliver stresset af at sidde blandt mange mennesker)."

Kvinde, 19, Midtbyen

"Flere afgang så der er siddeplads. Nogle kører så dårligt og bremser meget og hårdt op på hele turen, at folk tit "flyver" rundt i bussen. Har nogle sjældne gange oplevet en chauffør som var forsigtig, når han brugte bremsen – så det er altså en mulighed."

Kvinde, 60, Bydele i den sammenhængende by uden for Ringvejen VEST



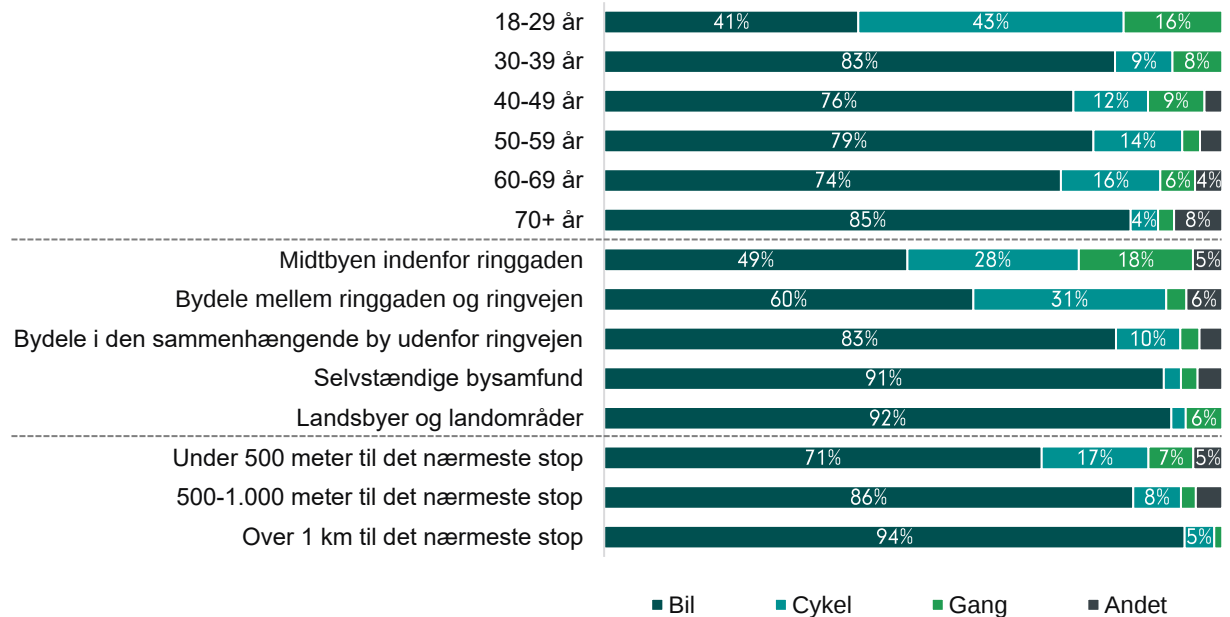
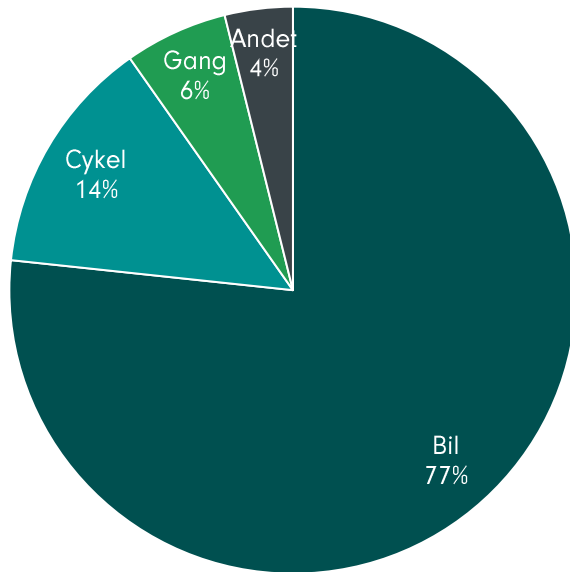
A photograph of a modern light rail transit system. Two sleek, silver and blue trains are stopped at a station platform. The train on the left is labeled 'L2 Mårslet' and '1106'. The train on the right is labeled 'L2 Lyngby'. The platform has a paved surface with tactile paving and a modern lamppost. The background shows lush green trees and a clear blue sky. A semi-transparent dark blue banner is overlaid across the middle of the image, containing the title text in white.

Ikke-brugernes barrierer og fravalgskriterier

Ikke-brugernes barrierer og fravalgskriterier

Langt størstedelen af dem, der helt fravælger den kollektive transport, benytter i stedet bilen – særligt dem, der bor længst væk fra midtbyen, og som har langt til det nærmeste stop

Primært transportmiddel på tværs af demografi
(iblandt ikke-brugere)



4.1. Hvilket transportmiddel bruger du mest?

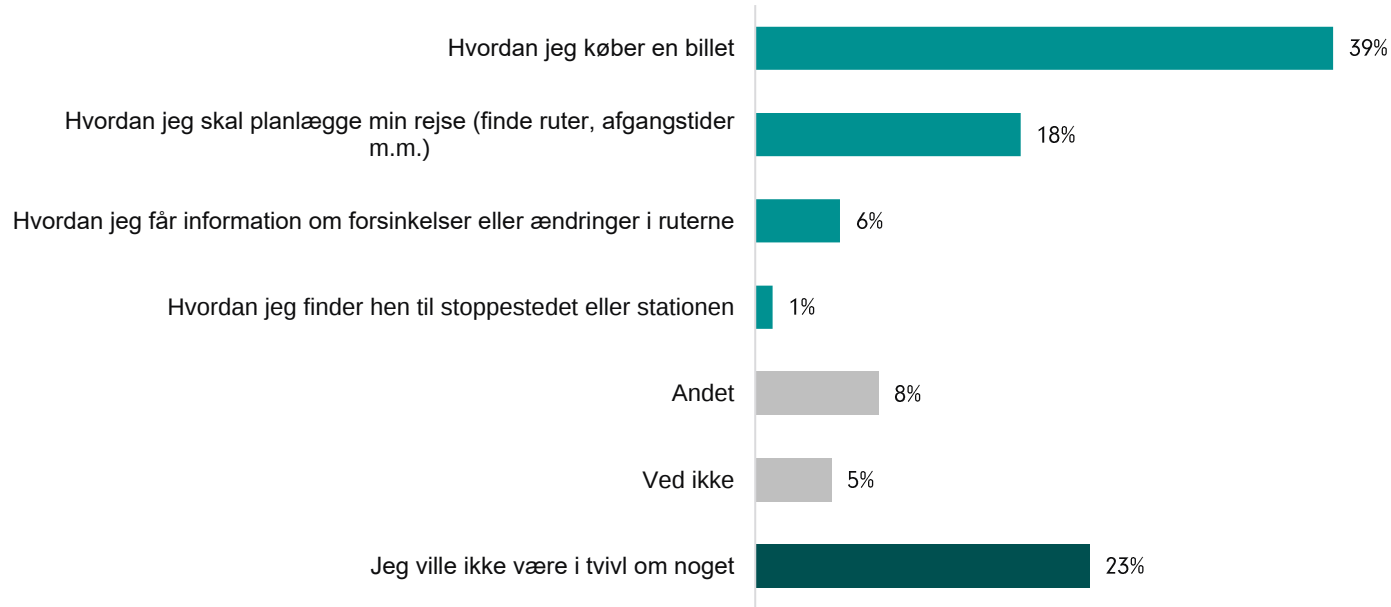
base n = 371 (rejser med kollektiv transport sjældnere end årligt eller aldrig)



Ikke-brugernes barrierer og fravalgskriterier

Ikke-brugerne vil være mest i tvivl om, hvordan de køber en billet, hvis de skulle rejse en tur med kollektiv trafik, hvilket med fordel kan være et fokusområde i fremtidens kollektive trafik

Hvad ikke-brugerne ville være mest i tvivl om, hvis de skulle rejse en tur med kollektiv trafik



De 18-29 årige er i tvivl om *mindst*. Til gengæld har alder ikke noget at sige for det mere tekniske: hvordan de skal planlægge rejsen og får information om ændringer eller forsinkelser.

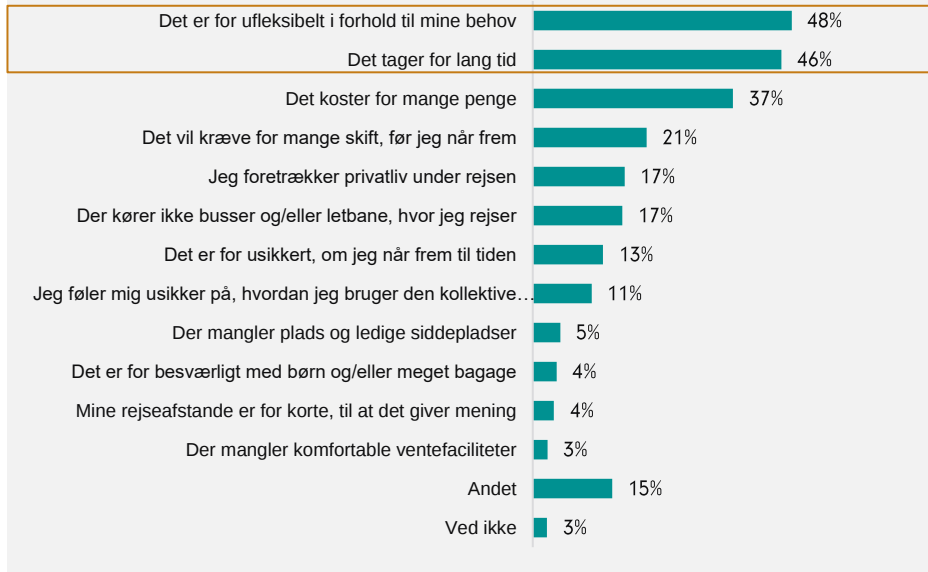


Ikke-brugernes barrierer og fravalgskriterier

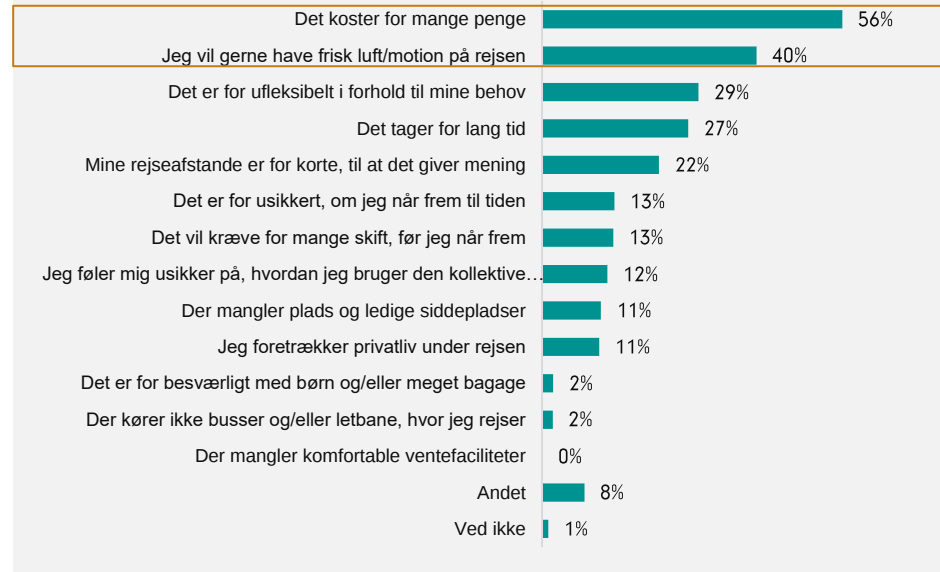
”De fravælgende bilister” rejser ikke med kollektiv trafik, primært fordi det er ufleksibelt og tager for lang tid. Dem, der ikke er i bil, fravælger især på grund af prisen og frisk luft/motion

Årsagerne til at ikke-brugerne sjældent eller aldrig rejser med kollektiv trafik

Bruger primært bil eller motorcykel/knallert



Går, cykler eller bruger primært løbehjul



4.3. (A) Hvad er de 3 vigtigste årsager til at du sjældent eller aldrig rejser med kollektiv trafik?

4.3. (B) Hvad er de 3 vigtigste årsager til at du sjældent eller aldrig rejser med kollektiv trafik?

base n = 66 (A; rejser med kollektiv transport sjældnere end årligt eller aldrig) / base n = 293 (B; rejser med kollektiv transport sjældnere end årligt eller aldrig)

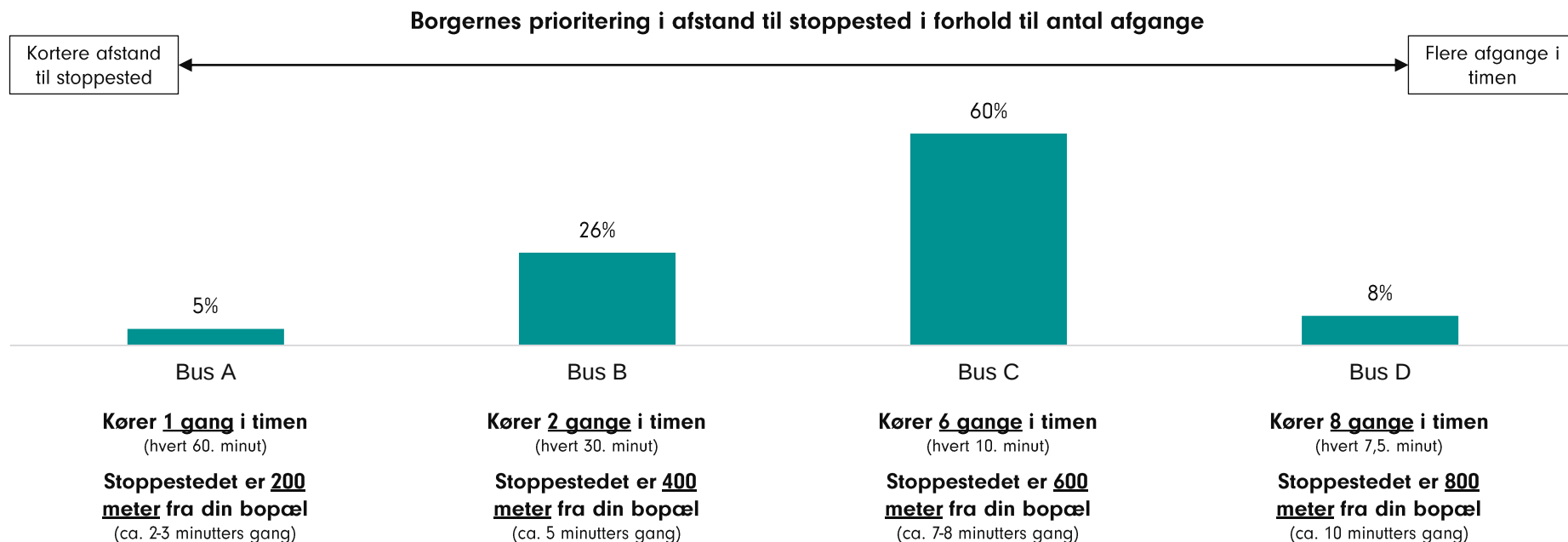


A photograph of a modern light rail system. Two sleek, silver and blue trains are stopped at a station platform. The train on the left is labeled 'L2 Mårslet' and '1106'. The train on the right is labeled 'L2 Lyngby'. The platform has a paved surface with tactile paving and a modern lamppost. Overhead power lines and tracks are visible in the background. The scene is set in a green, urban environment.

Prioriteringer af den kollektive trafik

Prioriteringer af den kollektive trafik

Størstedelen af de aarhusianske borgere ser Bus C som det bedste alternativ, hvor stoppestedet ligger en smule længere væk, men til gengæld kører flere gange i timen



4% har svaret "ved ikke"

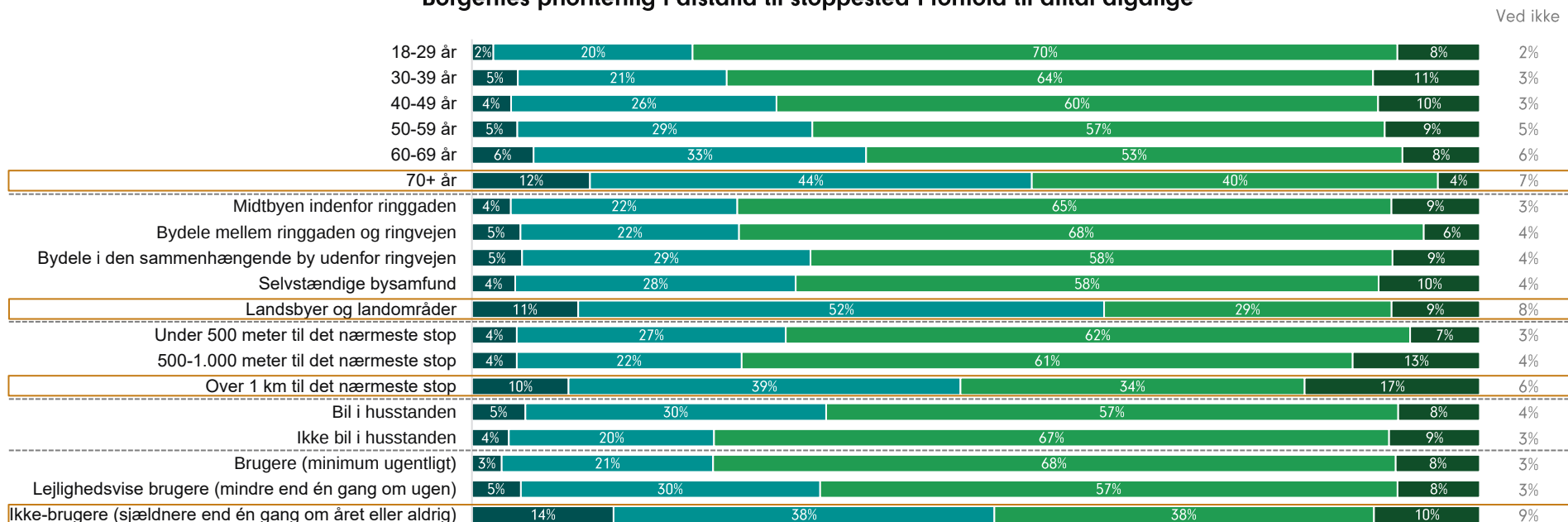
5.1. Hvilken af de fire busser nedenfor vil du foretrække?
base n = 3755 (alle)



Prioriteringer af den kollektive trafik

Jo yngre borgerne er, desto mere prioriterer de flere afgang i timen. Ikke-brugerne og dem, der bor "længere ude", prioriterer i lidt højere grad kortere afstand til stoppestedet

Borgernes prioritering i afstand til stoppested i forhold til antal afgang



■ Bus A: Kører 1x/t og stoppestedet er 200m væk ■ Bus B: Kører 2x/t og stoppestedet er 400m væk ■ Bus C: Kører 6x/tog og stoppestedet er 600m væk ■ Bus D: Kører 8x/t og stoppestedet er 800m væk

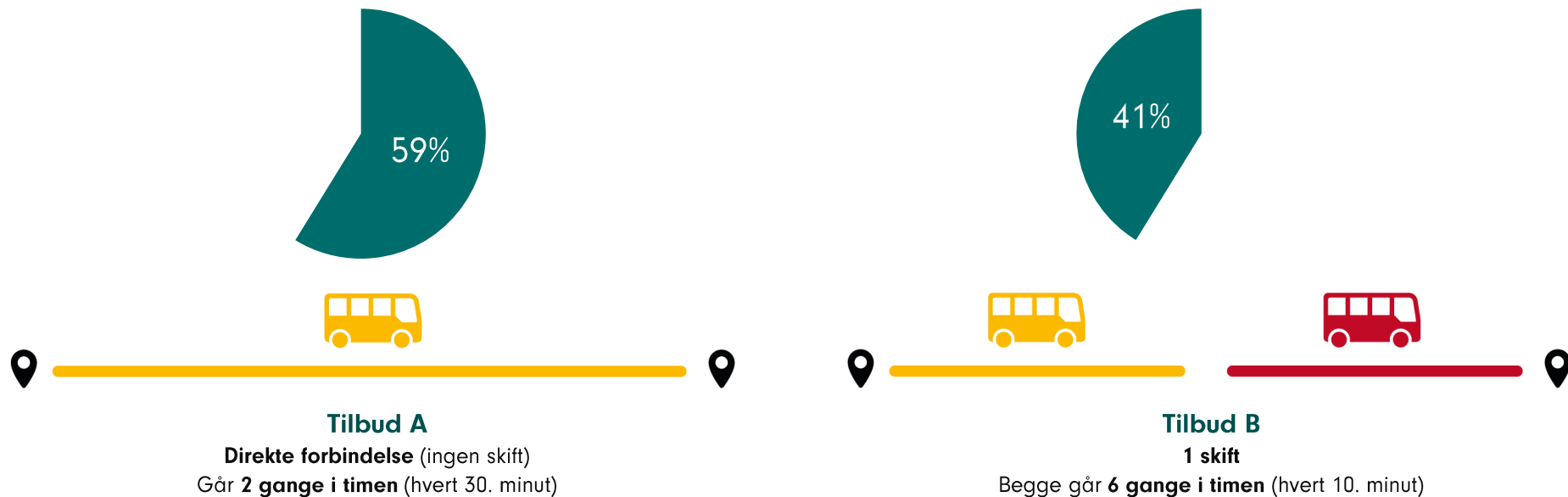
5.1. Hvilken af de fire busser nedenfor vil du foretrække?
base n = 3755 (alle)



Prioriteringer af den kollektive trafik

Borgerne foretrækker direkte forbindelser frem for flere afgang. Det kunne tyde på, at flere afgang med skift i den kollektive trafik er forbundet med besvær

Borgernes prioritering i skift i forhold til antal afgang



4% har svaret "ved ikke"

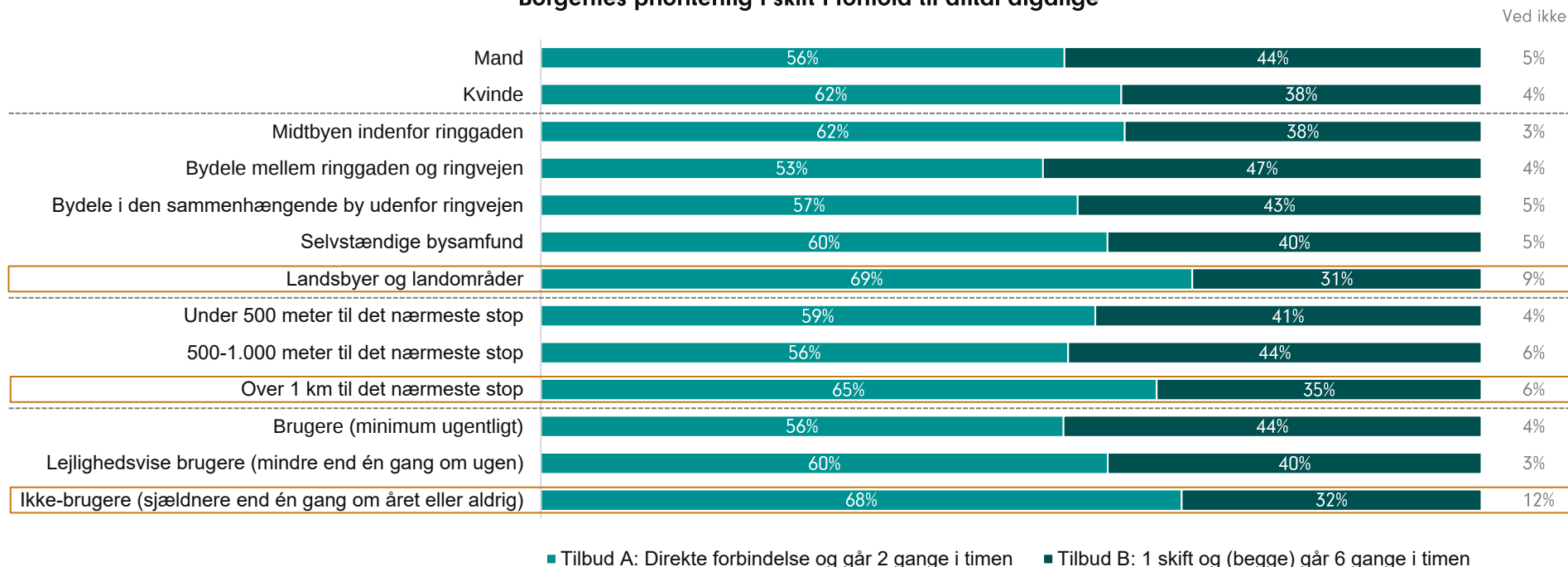
5.2. Hvilket af de to forskellige kollektive trafiktilbud nedenfor ville du foretrække?
base n = 3755 (alle)



Prioriteringer af den kollektive trafik

Det er særligt i landsbyer og landområder, hvor der er længere til det nærmeste stop, at den direkte forbindelse prioriteres over flere afgange. Det samme gælder for ikke-brugere

Borgernes prioritering i skift i forhold til antal afgange



Prioriteringer af den kollektive trafik

De fleste borgere vil helst have forholdsvis lige ruter, som kører en relativt lige vej mellem to punkter, men som samtidig dækker flere områder undervejs

Borgernes prioritering i hvor og hvordan busserne kører

16%

A) Meget lige ruter

**52%**

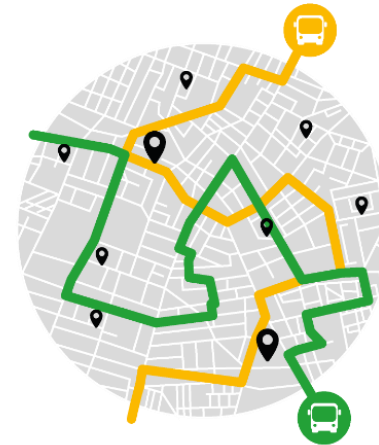
B) Forholdsvis lige ruter

**27%**

C) Forholdsvis snoede ruter

**4%**

D) Meget snoede ruter



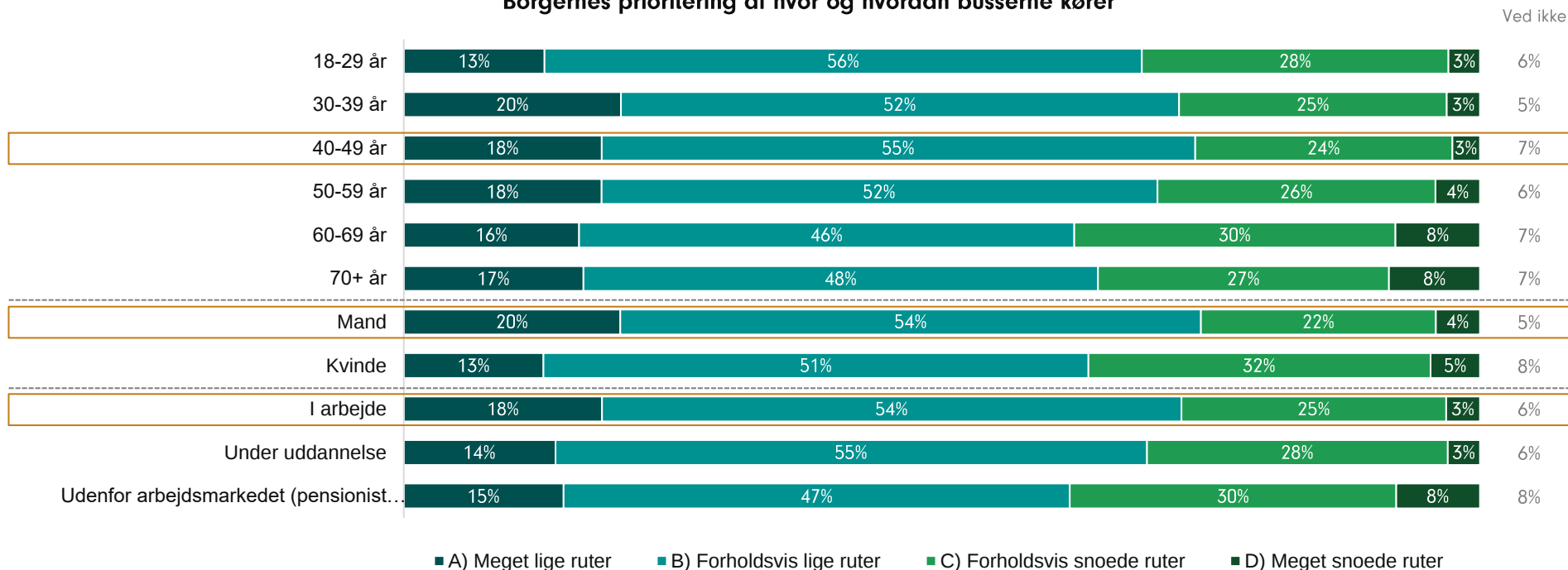
6% har svaret "ved ikke"

5.3. Hvad synes du er den vigtigste prioritering af, hvordan busserne skal køre i Aarhus Kommune, af følgende valgmuligheder?
base n = 3755 (alle)

Prioriteringer af den kollektive trafik

Alle subgrupper foretrækker forholdsvis lige ruter. Men prioriteringen af lige ruter er særligt udtalt iblandt de 40-49 årige, mænd og dem i arbejde. For dem, er direkteheden væsentligere

Borgernes prioritering af hvor og hvordan busserne kører



5.3. Hvad synes du er den vigtigste prioritering af, hvordan busserne skal køre i Aarhus Kommune, af følgende valgmuligheder?
base n = 3755 (alle)



Prioriteringer af den kollektive trafik

Langt de fleste borgere mener, at busserne bør prioriteres i trafikken. Dette selvom det kan være på bekostning af bilernes fremkommelighed.

Borgernes holdning til hvorvidt busserne bør prioriteres

86%

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

77%

er enig eller helt enig i, at busserne bør prioriteres i trafikken, hvor der er trængsel, selvom det kan være på bekostning af, hvor hurtigt bilerne kan komme frem

Hele 55% af ikke-brugerne, der har bil som primært transportmiddel, er enig eller helt enig i udsagnet

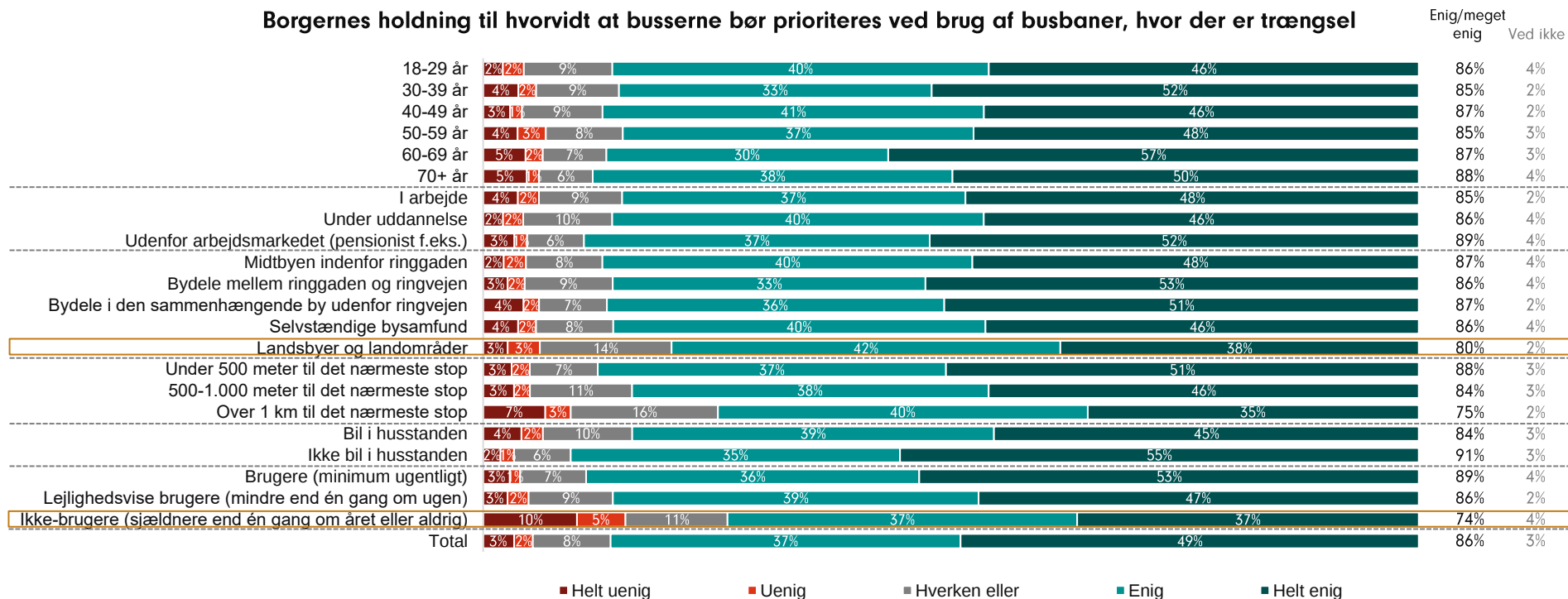


3% har svaret "ved ikke" (til begge)

Prioriteringer af den kollektive trafik

Alle subgrupper er overordnet enige i, at busserne bør prioriteres ved brug af busbaner hvor der er trængsel. Dog i mindst grad i blandt dem i landsbyer og landområder, og som er ikke-brugere

Borgernes holdning til hvorvidt at busserne bør prioriteres ved brug af busbaner, hvor der er trængsel



5.3.2. Hvor enig eller uenig er du i, at busserne bør prioriteres ved brug af busbaner, hvor der er trængsel?

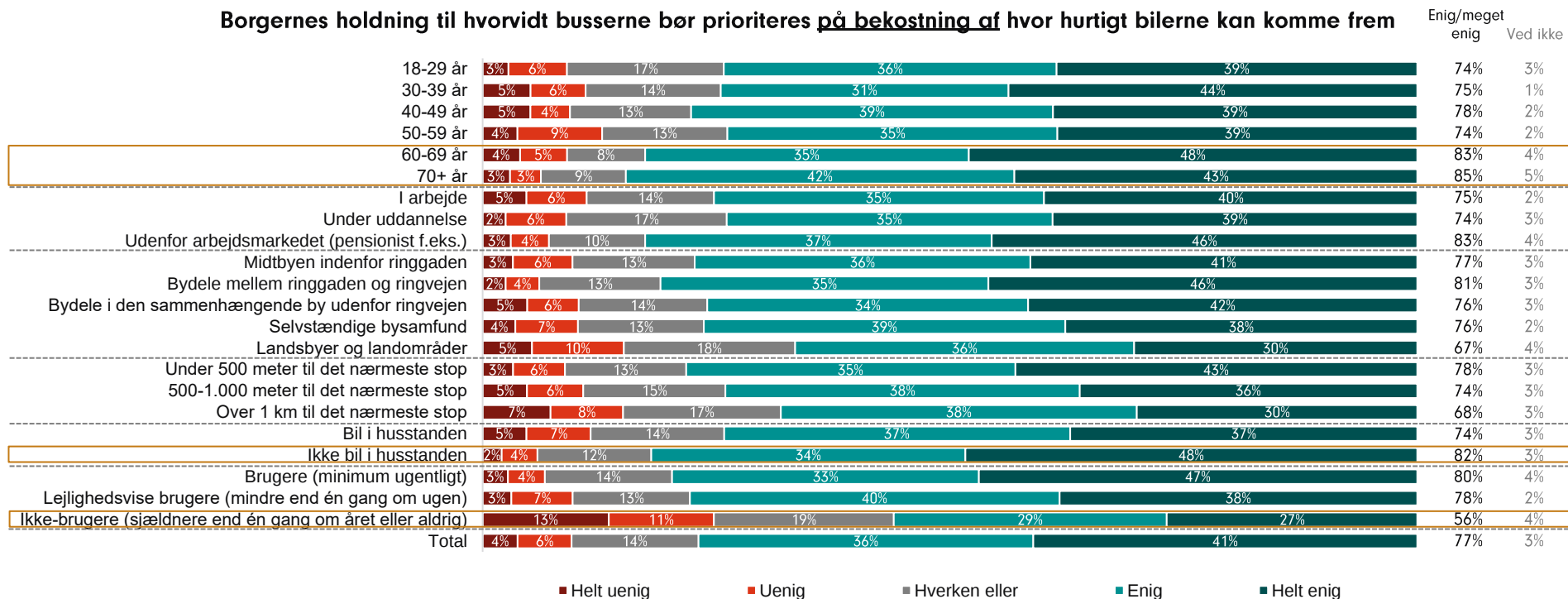
base n = 3755 (alle)



Prioriteringer af den kollektive trafik

Selv dem med bil og dem, der aldrig rejser med kollektiv transport, er tilhængere af, at busserne bør prioriteres, *selvom* det kan være på bekostning af, hvor hurtigt bilerne kan komme frem

Borgernes holdning til hvorvidt busserne bør prioriteres på bekostning af hvor hurtigt bilerne kan komme frem



5.3.1. Hvor enig eller uenig er du generelt i følgende udsagn: "Busserne bør prioriteres i trafikken, hvor der er trængsel, selvom det kan være på bekostning af hvor hurtigt bilerne kan komme frem?"

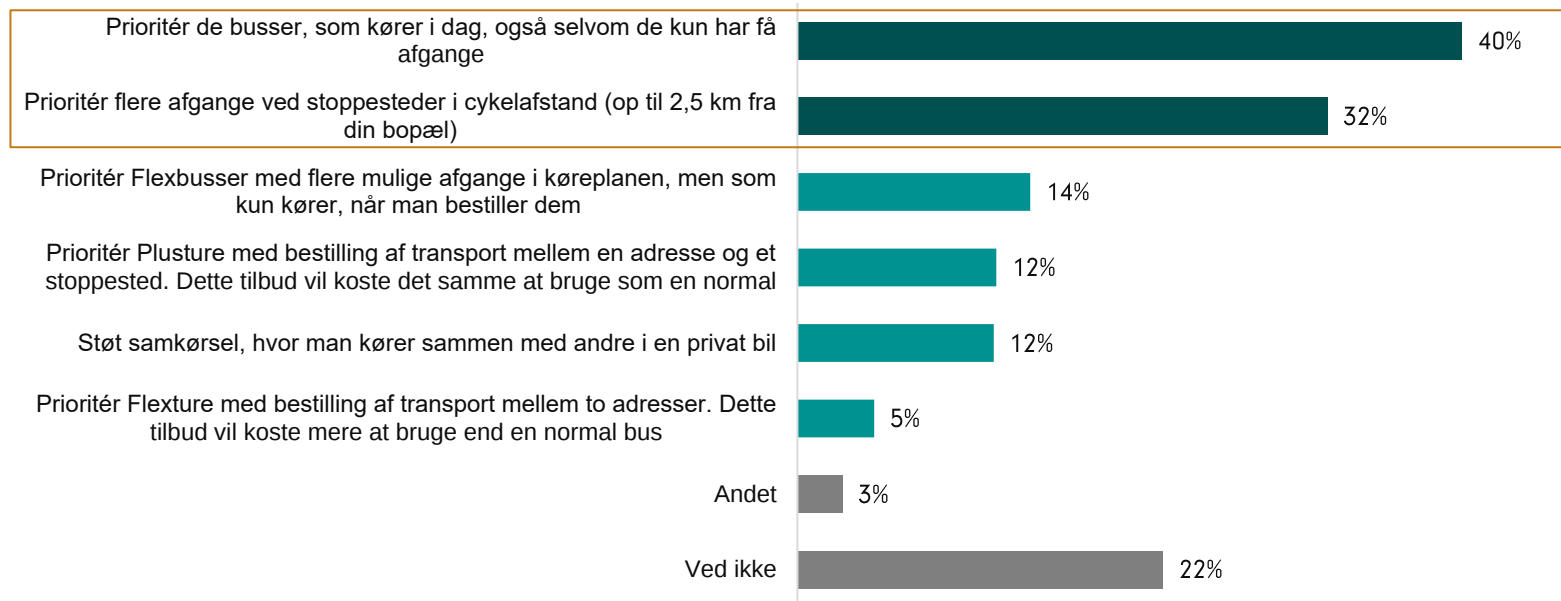
base n = 3755 (alle)



Prioriteringer af den kollektive trafik

Borgerne mener overordnet set, at den traditionelle busdrift bør prioriteres, navnlig busserne med få afgang, som kører i dag, samt flere afgang ved stoppesteder i cykelafstand

Borgernes prioritering i den traditionelle og fleksible drift i områder, hvor busserne kun har få afgang



41%

mener, at den traditionelle busdrift bør prioriteres, uden samtidig at mene, at den fleksible drift bør prioriteres

17%

mener, at den fleksible drift bør prioriteres, uden samtidig at mene, at den traditionelle busdrift bør prioriteres



Prioriteringer af den kollektive trafik

Den fleksible drift prioriteres særligt iblandt dem, der har brugt Flextrafik. Dem, der reelt kender den fleksible drift og har prøvet på den på egen hånd, vil altså gerne have den prioriteret

Borgernes prioritering i den traditionelle og fleksible drift i områder, hvor busserne kun har få afgang

Forholdet mellem
alternativerne*



5.4.1. Forestil dig at du bor i et landområde eller en mindre by, hvor busserne kun har få afgang. Det kunne fx være svarende til hver anden time generelt, dog to gange i timen (hvert 30. minut) i myldretiden (kl. 6.30-9 og kl. 14-17). Hvilke(n) af følgende løsninger, mener du er vigtigst, at Aarhus Kommune prioriterer i et sådant område? (vælg op til 2 løsninger)
base n = 3755 (alle)

*Udregnet ved at dividere "mener at den traditionelle busdrift bør prioriteres" med "mener at den fleksible drift bør prioriteres". Jo højere tallet er, desto mere prioriteres den traditionelle busdrift relativt til den fleksible drift.



A photograph of a modern light rail transit system. Two sleek, silver and blue trains are stopped at a station platform. The train on the left is labeled 'L2 Mårslet' and '1106'. The train on the right is labeled 'L2 Lyngby'. The platform has a modern design with glass and metal railings. Overhead power lines and support poles are visible. The background shows lush green trees under a clear blue sky. A semi-transparent dark blue banner is overlaid across the middle of the image, containing the text 'Ønsker til fremtidens kollektive trafik' in white.

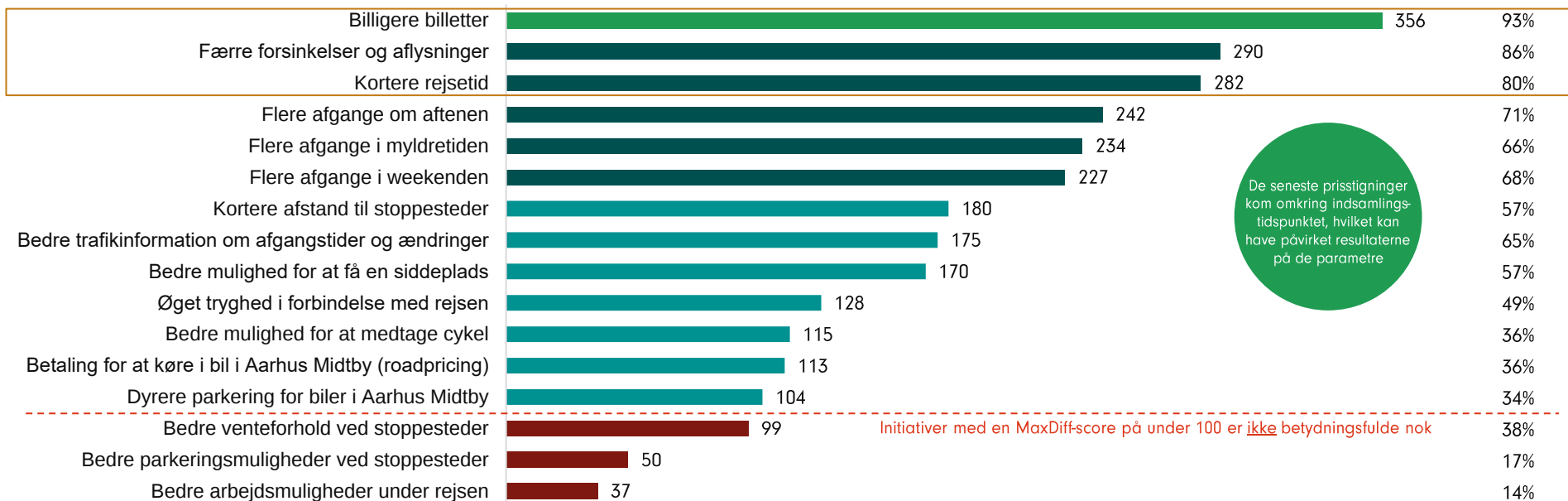
Ønsker til fremtidens kollektive trafik

Ønsker til fremtidens kollektive trafik

Billigere billetter er det initiativ, som vil flest siger vil have størst betydning for at de vil rejse mere med kollektiv trafik. De næstmest effektfulde svarer flest er at mindske forsinkelser og aflysninger samt forkorte rejsetiden

MaxDiff: Initiativers betydning for aarhusianernes lyst til at benytte den kollektive transport i højere grad end i dag

Andel hvor initiativet har betydning



Jo højere en score, desto større betydning har initiativet. Desuden er scorerne relative, dvs. at "færre forsinkelser og aflysninger" (290), eksempelvis, er næsten 3 gange vigtigere end "bedre venteforhold ved stoppesteder" (99). Metodeforklaring er i bilag.

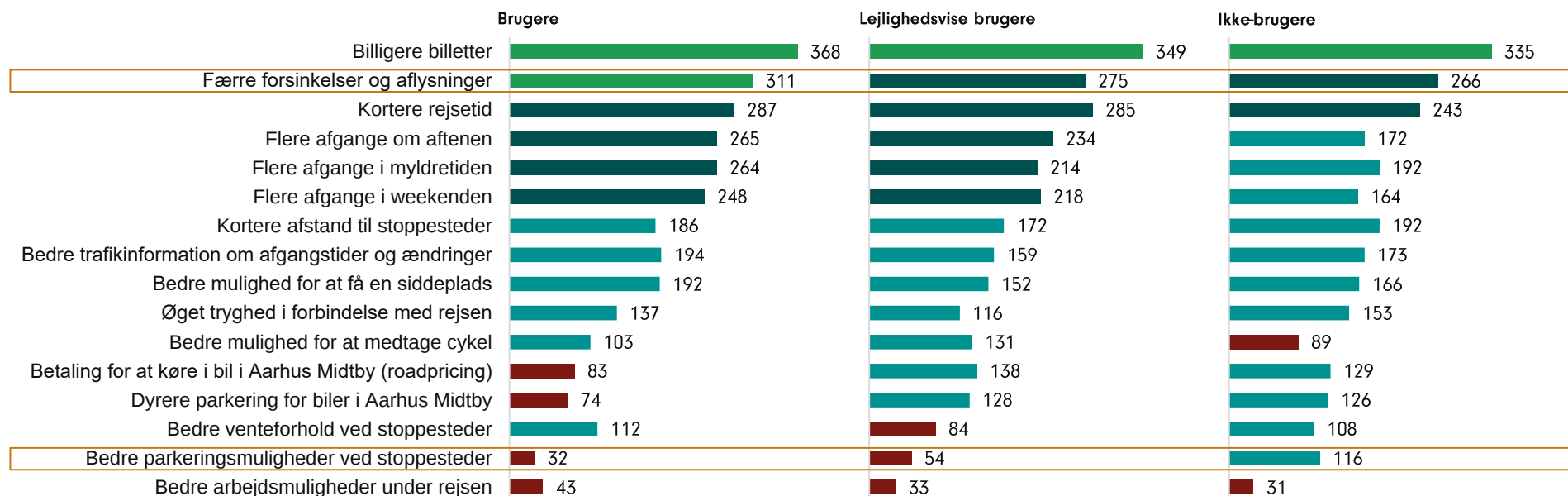
6.1. Du skal nu tage udgangspunkt i den kollektive trafik i Aarhus Kommune, som den er i dag, og vurdere hvad der skal til for, at du vil benytte den mere, end du gør i dag. Du vil blive præsenteret for 10 forskellige visninger med 5 forskellige tiltag, som kan gøre det mere attraktivt at tage den kollektive trafik. Du bedes vælge det tiltag, som vil have størst betydning og mindst betydning for, om du vil rejse mere med kollektiv trafik i Aarhus Kommune, end du gør i dag. base n = 3755 (alle)



Ønsker til fremtidens kollektive trafik

Færre forsinkelser og aflysninger svarer særligt brugerne vil få dem til at bruge den kollektive transport mere. Parkeringsmuligheder spiller derimod en rolle for ikke-brugere

MaxDiff: Initiativers betydning for aarhusianernes lyst til at benytte den kollektive transport i højere grad end i dag



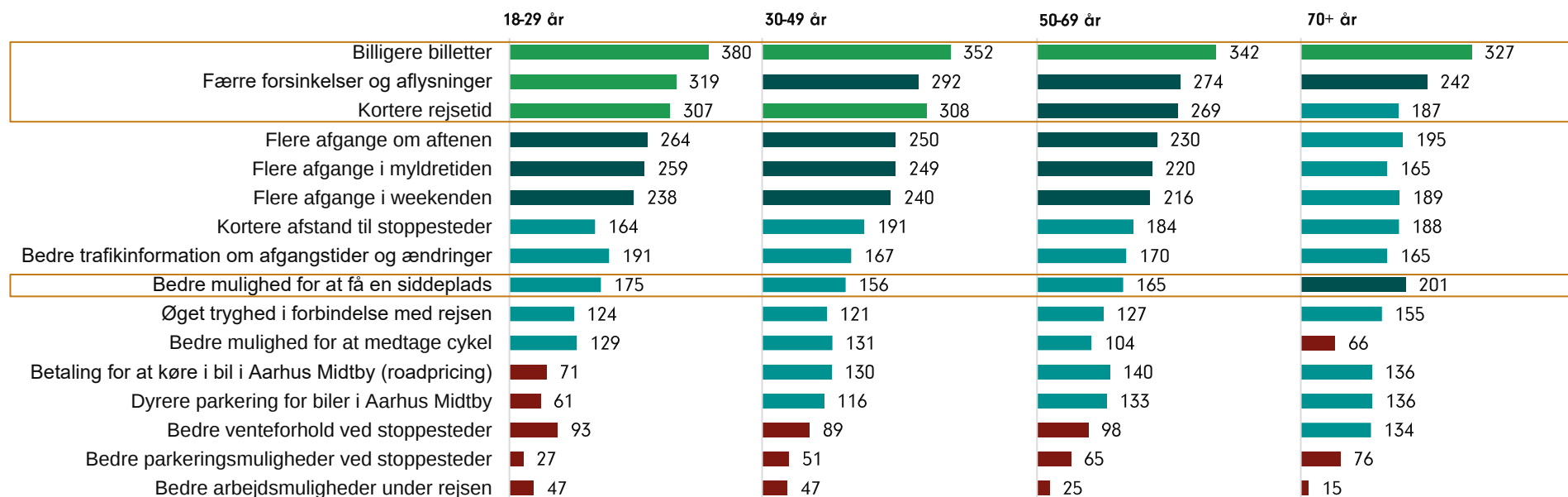
6.1. Du skal nu tage udgangspunkt i den kollektive trafik i Aarhus Kommune, som den er i dag, og vurdere hvad der skal til for, at du vil benytte den mere, end du gør i dag. Du vil blive præsenteret for 10 forskellige visninger med 5 forskellige tiltag, som kan gøre det mere attraktivt at tage den kollektive trafik. Du bedes vælge det tiltag, som vil have størst betydning og mindst betydning for, om du vil rejse mere med kollektiv trafik i Aarhus Kommune, end du gør i dag.
base n = 3755 (alle)



Ønsker til fremtidens kollektive trafik

For de unge borgere er billigere billetter, færre forsinkelser og aflysninger samt kortere rejsetid vigtigt. Muligheden for at få en siddeplads, derimod, er væsentligt for de 70+ årige

MaxDiff: Initiativers betydning for aarhusianernes lyst til at benytte den kollektive transport i højere grad end i dag



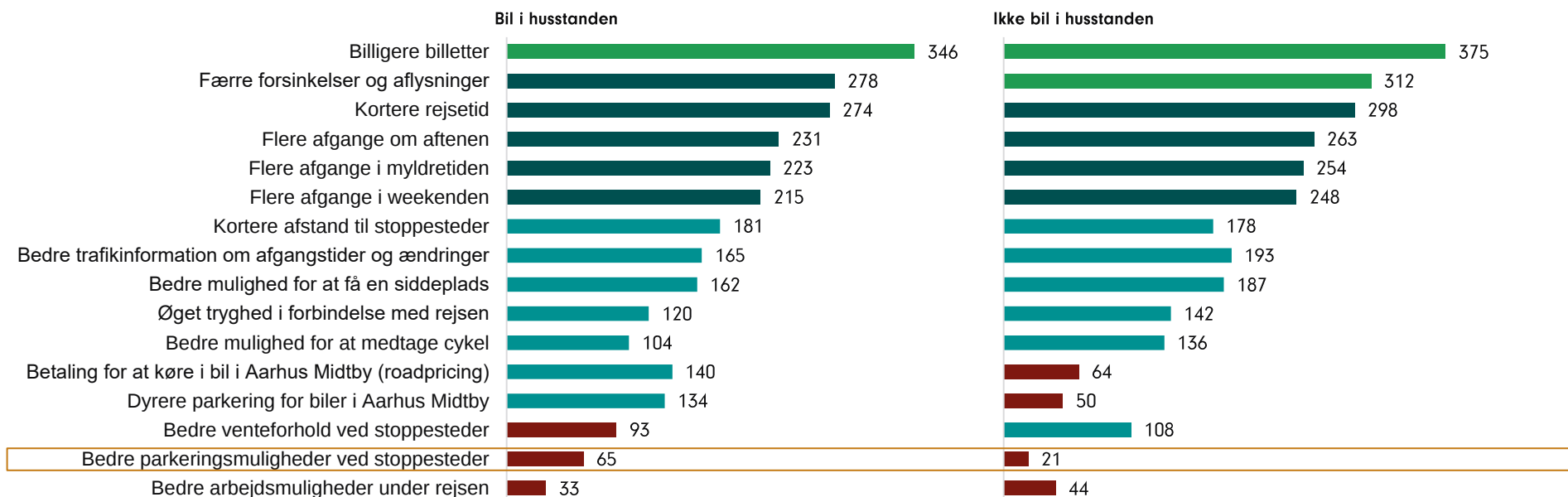
6.1. Du skal nu tage udgangspunkt i den kollektive trafik i Aarhus Kommune, som den er i dag, og vurdere hvad der skal til for, at du vil benytte den mere, end du gør i dag. Du vil blive præsenteret for 10 forskellige visninger med 5 forskellige tiltag, som kan gøre det mere attraktivt at tage den kollektive trafik. Du bedes vælge det tiltag, som vil have størst betydning og mindst betydning for, om du vil rejse mere med kollektiv trafik i Aarhus Kommune, end du gør i dag.
base n = 3755 (alle)



Ønsker til fremtidens kollektive trafik

Selv for dem med bil i husstanden bedre parkeringsmuligheder ved stoppesteder uvæsentligt i at få dem til at benytte den kollektive transport mere

MaxDiff: Initiativers betydning for aarhusianernes lyst til at benytte den kollektive transport i højere grad end i dag



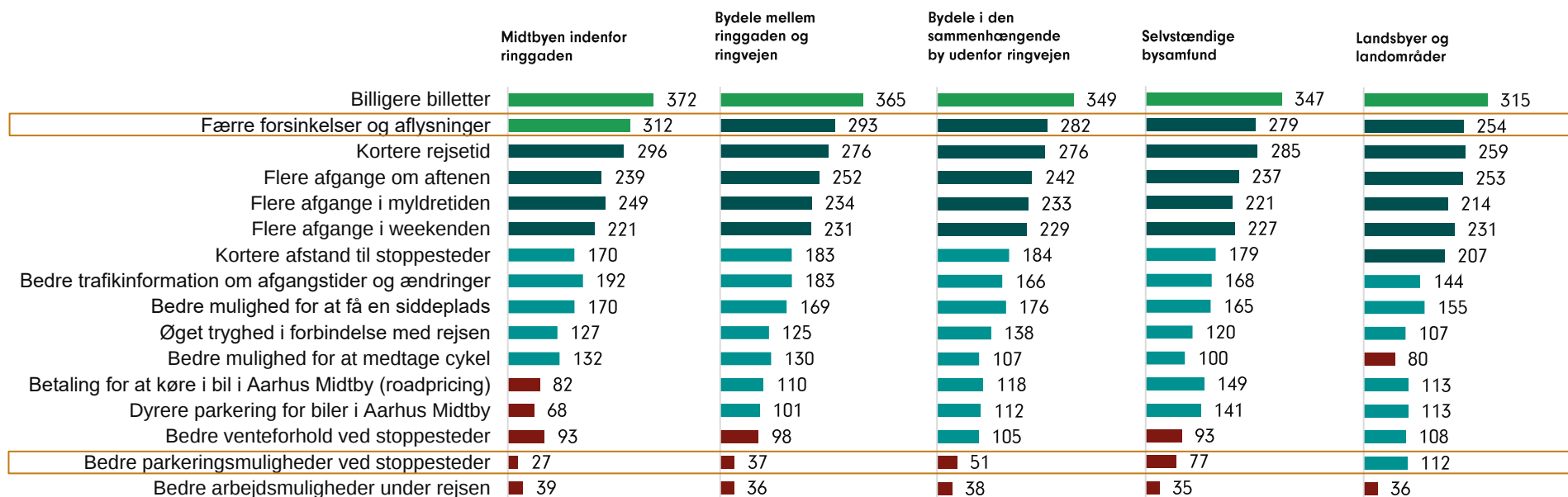
6.1. Du skal nu tage udgangspunkt i den kollektive trafik i Aarhus Kommune, som den er i dag, og vurdere hvad der skal til for, at du vil benytte den mere, end du gør i dag. Du vil blive præsenteret for 10 forskellige visninger med 5 forskellige tiltag, som kan gøre det mere attraktivt at tage den kollektive trafik. Du bedes vælge det tiltag, som vil have størst betydning og mindst betydning for, om du vil rejse mere med kollektiv trafik i Aarhus Kommune, end du gør i dag.
base n = 3755 (alle)



Ønsker til fremtidens kollektive trafik

Jo længere man bor ude, desto mindre væsentlig er andelen af forsinkelser og aflysninger. Til gengæld er parkeringsmuligheder ved stoppesteder relativt væsentligere for dem

MaxDiff: Initiativers betydning for aarhusianernes lyst til at benytte den kollektive transport i højere grad end i dag



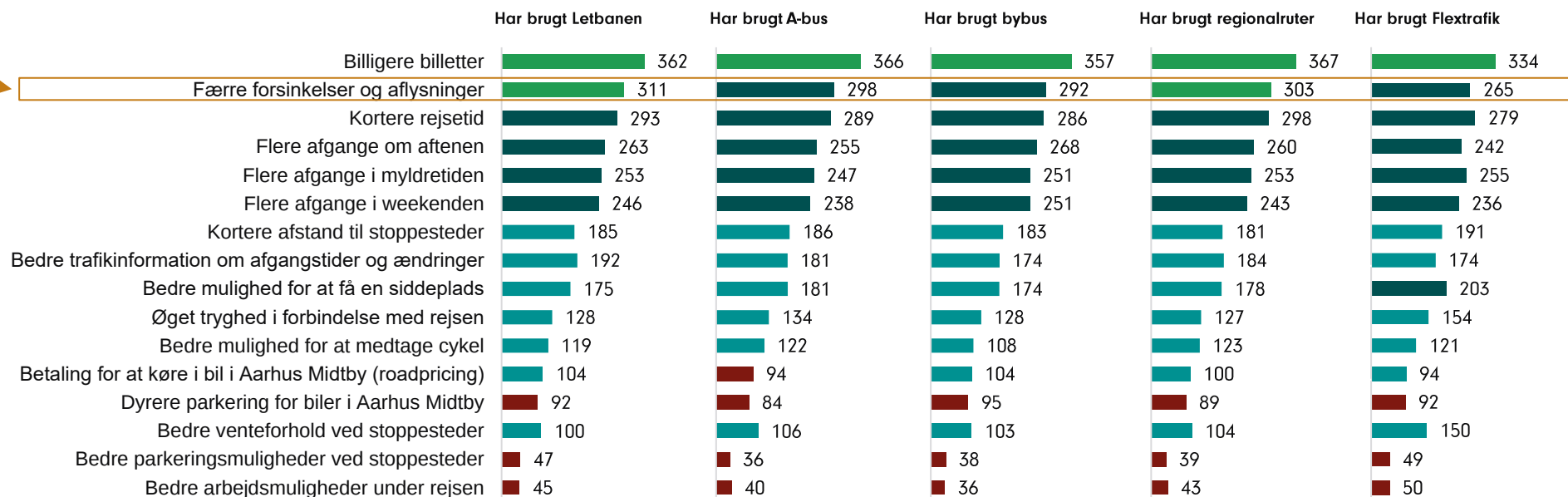
6.1. Du skal nu tage udgangspunkt i den kollektive trafik i Aarhus Kommune, som den er i dag, og vurdere hvad der skal til for, at du vil benytte den mere, end du gør i dag. Du vil blive præsenteret for 10 forskellige visninger med 5 forskellige tiltag, som kan gøre det mere attraktivt at tage den kollektive trafik. Du bedes vælge det tiltag, som vil have størst betydning og mindst betydning for, om du vil rejse mere med kollektiv trafik i Aarhus Kommune, end du gør i dag.
base n = 3755 (alle)



Ønsker til fremtidens kollektive trafik

Iblandt dem, der har brugt Flextrafik, er færre forsinkelser og aflysninger mindre væsentligt relativt til de øvrige borgere i Aarhus Kommune – særligt sammenlignet med Letbanen-brugerne

MaxDiff: Initiativers betydning for aarhusianernes lyst til at benytte den kollektive transport i højere grad end i dag



For 93% af dem, der kun har brugt Letbanen (og ikke andre linjer), har færre forsinkelser og aflysninger betydning for, om de vil rejse mere med kollektiv trafik i Aarhus Kommune, end de gør i dag. Til sammenligning er det "kun" tilfældet for 86% af de resterende borgere, der rejser med kollektiv trafik. Det lader altså til, at færre forsinkelser og aflysninger vil betyde mest for Letbanen-brugerne.

6.1. Du skal nu tage udgangspunkt i den kollektive trafik i Aarhus Kommune, som den er i dag, og vurdere hvad der skal til for, at du vil benytte den mere, end du gør i dag. Du vil blive præsenteret for 10 forskellige visninger med 5 forskellige tiltag, som kan gøre det mere attraktivt at tage den kollektive trafik. Du bedes vælge det tiltag, som vil have størst betydning og mindst betydning for, om du vil rejse mere med kollektiv trafik i Aarhus Kommune, end du gør i dag.
base n = 3755 (alle)

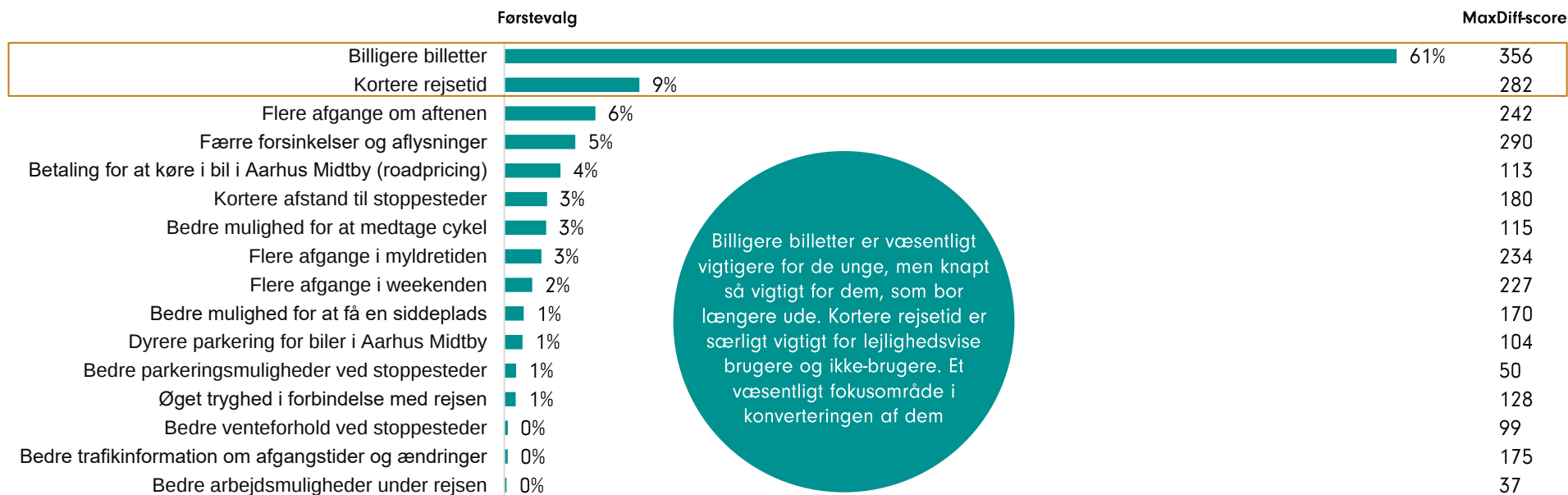


Ønsker til fremtidens kollektive trafik

Billigere billetter er det vigtigste for at rejse mere med kollektiv transport for over halvdelen af borgerne i Aarhus Kommune. Næst vigtigst er kortere rejsetid

Andel, der har de enkelte initiativer som det absolut vigtigste for at rejse oftere med kollektiv transport: Borgernes førstevalg

Førstevalg er udregnet ud fra MaxDiff-scorene på respondentniveau. Det initiativ, som har den højeste score for de enkelte respondenterne, er kategoriseret som førstevalg



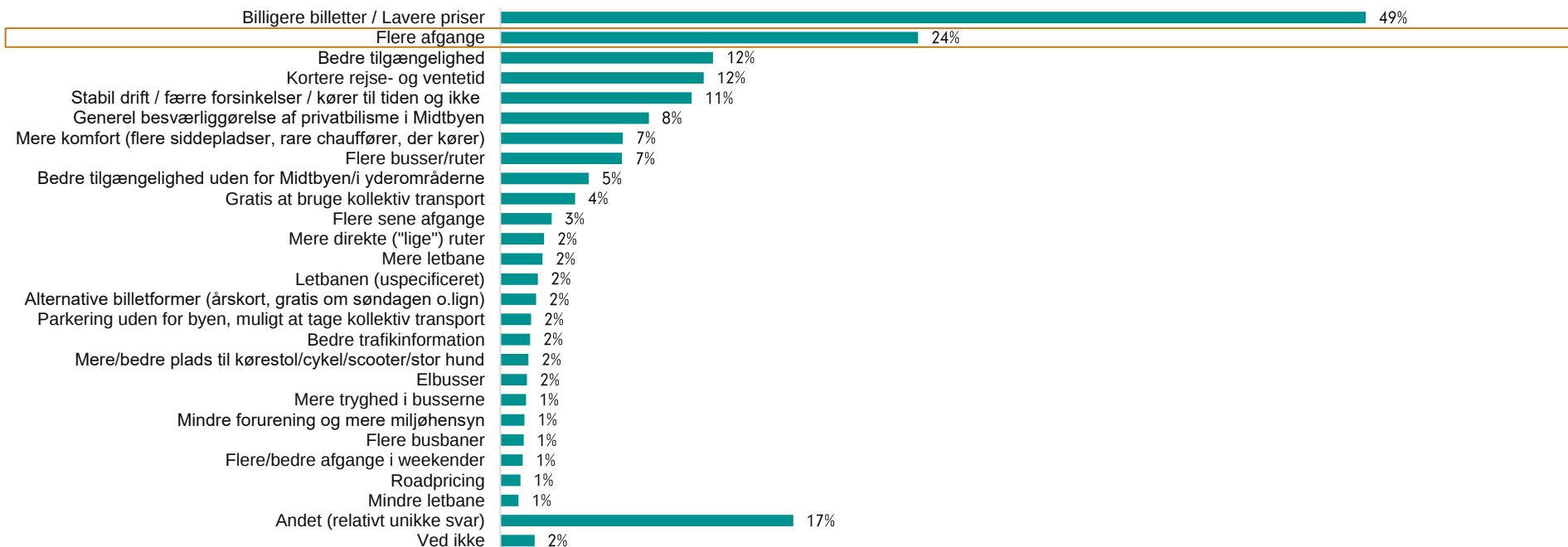
6.1. Du skal nu tage udgangspunkt i den kollektive trafik i Aarhus Kommune, som den er i dag, og vurdere hvad der skal til for, at du vil benytte den mere, end du gør i dag. Du vil blive præsenteret for 10 forskellige visninger med 5 forskellige tiltag, som kan gøre det mere attraktivt at tage den kollektive trafik. Du bedes vælge det tiltag, som vil have størst betydning og mindst betydning for, om du vil rejse mere med kollektiv trafik i Aarhus Kommune, end du gør i dag.
base n = 3755 (alle)



Ønsker til fremtidens kollektive trafik

Hvis man ser bort fra billigere billetter, nævner borgerne i de åbne besvarelser, at flere afgang er den forandring, som har gjort den kollektiv trafik mere attraktiv end i dag

Åbne besvarelser kategoriseret (manuelt): Den vigtigste forandring, som har gjort den kollektive trafik mere attraktiv



6.2. Forestil dig en fremtid hvor dobbelt så mange af aarhusianerne bruger den kollektive trafik end i dag. Hvad er den vigtigste forandring, som har gjort den kollektive trafik mere attraktiv?

base n = 2557 (alle borgere, som er kommet med et svar på det åbne spørgsmål)



Hvordan tilfredsstilles flest behov med færrest initiativer?

Fordi det er uden for indflydelse, er "betalingsinitiativerne" udeladt fra denne del: (1) billigere billetter, (2) betaling for at køre i bil i Aarhus Midtby (roadpricing) og (3) dyrere parkering for biler i Aarhus Midtby

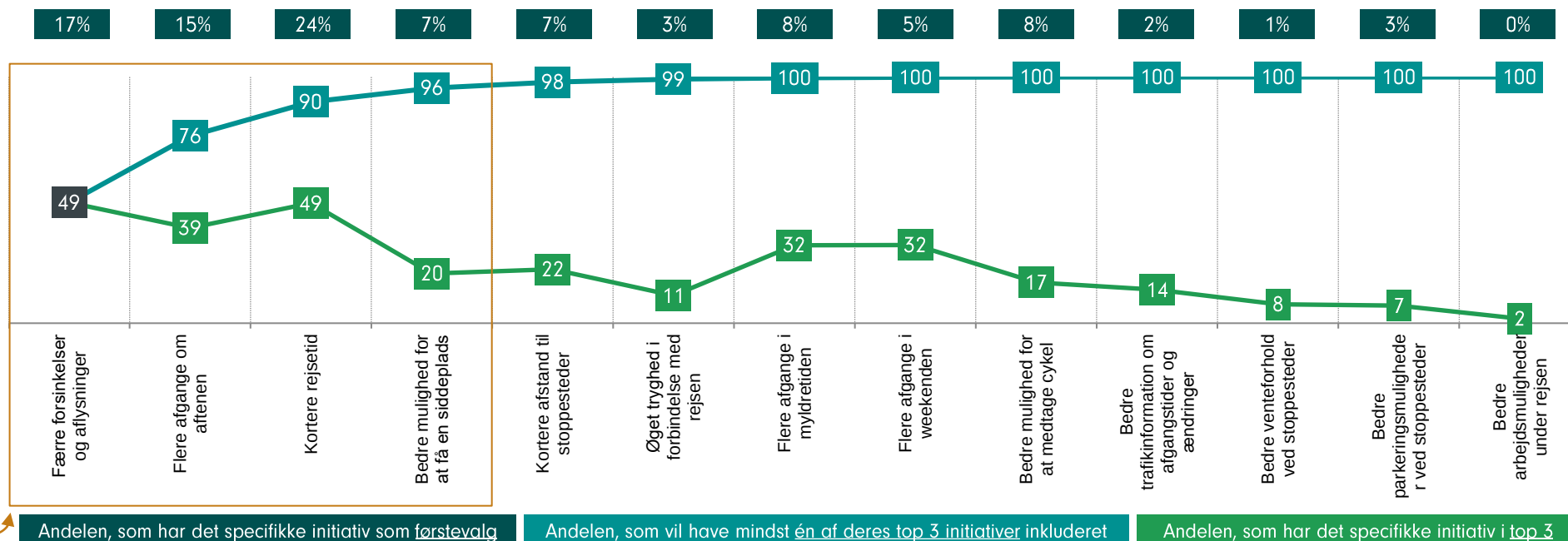
Ønsker til fremtidens kollektive trafik

Ved at nedbringe forsinkelser/aflysninger, oprette flere aftenafgange, forkorte rejsetiden og sikre flere siddepladser vil 96% af alle borgere have et væsentligt (top 3) behov opfyldt

TURF: Hvordan flest behov tilfredsstilles med færrest initiativer

Iblandt alle borgere i Aarhus Kommune

Ved "kun" at opfylde kombination af de 4 markerede initiativer opnås en bred dækning af præferencer, hvor 96% vil have mindst ét top 3-initiativ dækket. (metodeforklaring er i bilag)



Diagrammet skal læses fra venstre mod højre. I takt med at et ekstra initiativ tilføjes ved at rykke et hak til højre, stiger andelen, som har et top 3-initiativ inkluderet. I dette tilfælde har 96% et top 3-initiativ med, ved "kun" 4 ud af 13 initiativer er med. Hvis et ekstra initiativ kom med, ville andelen kun stige til 98%. Hvis der omvendt kun var 3 initiativer med i alt, ville andelen falde til 90%. Ganske lidt skal altså til for, at de flestes behov opfyldes.

6.1. Du skal nu tage udgangspunkt i den kollektive trafik i Aarhus Kommune, som den er i dag, og vurdere hvad der skal til for, at du vil benytte den mere, end du gør i dag. Du vil blive præsenteret for 10 forskellige visninger med 5 forskellige tiltag, som kan gøre det mere attraktivt at tage den kollektive trafik. Du bedes vælge det tiltag, som vil have størst betydning og mindst betydning for, om du vil rejse mere med kollektiv trafik i Aarhus Kommune, end du gør i dag. base n = 3755 (alle)

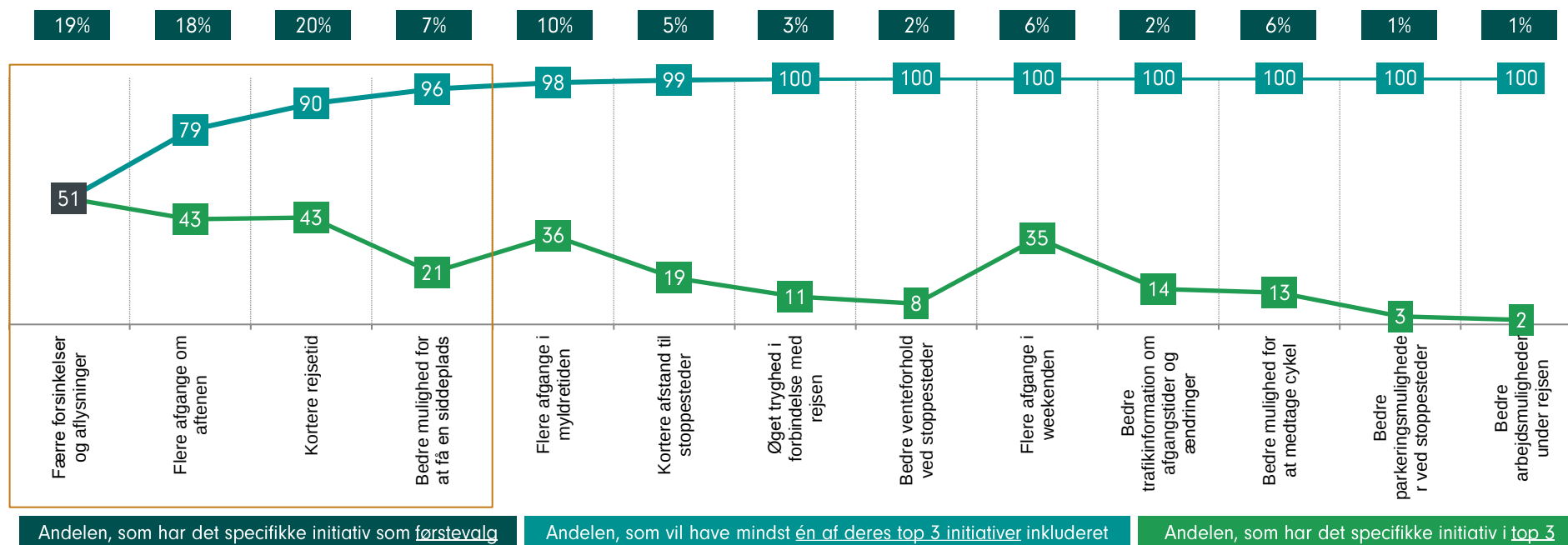


Ønsker til fremtidens kollektive trafik

Det er de samme behov, som skal dækkes for brugerne, for at konsolidere dem. Særligt færre forsinkelser/aflysninger, flere aftenafgange og kortere rejsetid vil være effektivt

TURF: Hvordan flest behov tilfredsstilles med færrest initiativer

Iblandt brugerne: Hvad der skal til for at konsolidere dem

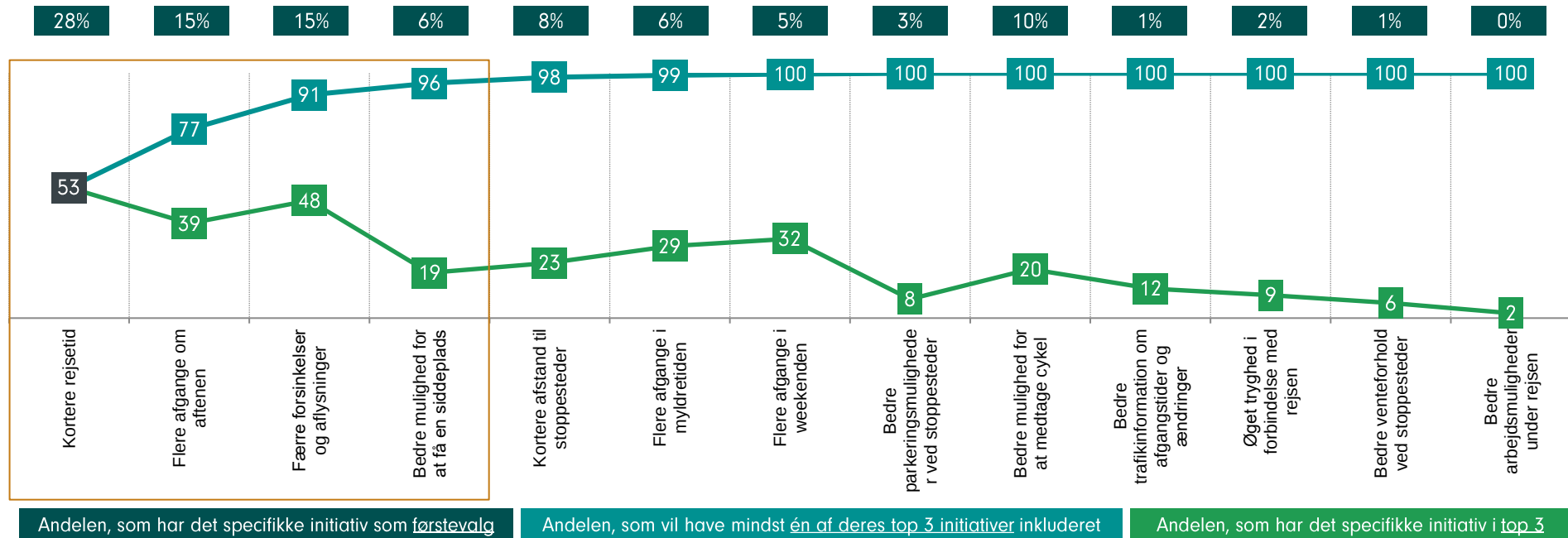


Ønsker til fremtidens kollektive trafik

Også for de lejlighedsvis brugere er det samme behov, som gør sig gældende. Dog er det endnu væsentligere for dem, at rejsetiden bliver kortere

TURF: Hvordan flest behov tilfredsstilles med færrest initiativer

Iblandt de lejlighedsvis brugere: Hvad der skal til for at konvertere dem til brugere

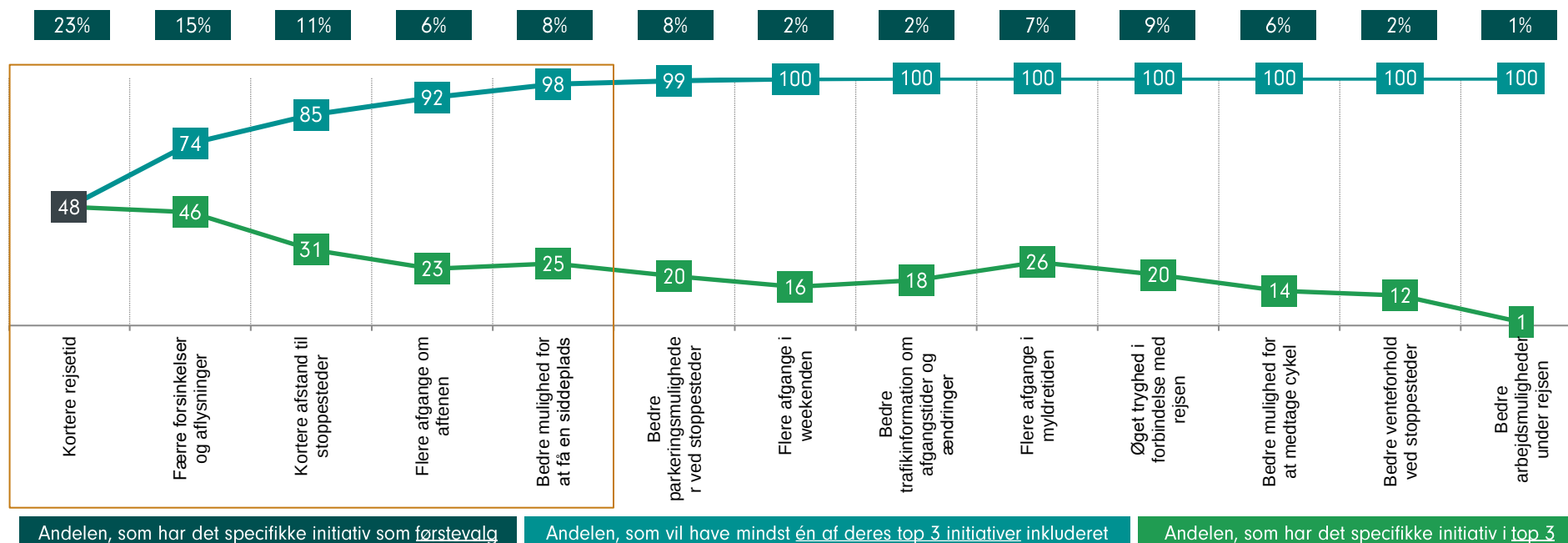


Ønsker til fremtidens kollektive trafik

Ikke-brugerne har mere forskelligartede behov end dem, der i dag rejser med kollektiv transport. Og for dem er afstanden til stoppesteder en væsentlig del af behovsdækningen

TURF: Hvordan flest behov tilfredsstilles med færrest initiativer

Iblandt ikke-brugerne: Hvad der skal til for at konvertere dem til lejlighedsvis brugere



Andelen, som har det specifikke initiativ som førstevalg

Andelen, som vil have mindst én af deres top 3 initiativer inkluderet

Andelen, som har det specifikke initiativ i top 3

6.1. Du skal nu tage udgangspunkt i den kollektive trafik i Aarhus Kommune, som den er i dag, og vurdere hvad der skal til for, at du vil benytte den mere, end du gør i dag. Du vil blive præsenteret for 10 forskellige visninger med 5 forskellige tiltag, som kan gøre det mere attraktivt at tage den kollektive trafik. Du bedes vælge det tiltag, som vil have størst betydning og mindst betydning for, om du vil rejse mere med kollektiv trafik i Aarhus Kommune, end du gør i dag. base n = 371 (ikke-brugere)



Profil på de forskellige rejsefrekvenser

Brugere (44%)

- Gennemsnitsalder: 38 år
- Kønsfordeling: 43% mænd / 57% kvinder
- Gennemsnitsafstand til nærmeste stop*: 372m
- Andel med bil i husstanden: 45%

Prioriteter i den kollektive trafik

- ✓ Flere afgang i timen prioriteres *meget* højere grad end kortere afstand til stoppestedet
- ✓ En direkte forbindelse (uden skift) prioriteres en smule over flere afgang
- ✓ Mere lige ruter prioriteres i høj grad over mere snoede ruter

Initiativer til oftere brug af den kollektive transport

1. Færre forsinkelser og aflysninger
2. Kortere rejsetid
3. Flere afgang om aftenen
4. Bedre mulighed for at få en siddeplads

Lejlighedsvis brugere (48%)

- Gennemsnitsalder: 47 år
- Kønsfordeling: 52% mænd / 48% kvinder
- Gennemsnitsafstand til nærmeste stop*: 408m
- Andel med bil i husstanden: 78%

Prioriteter i den kollektive trafik

- ✓ Flere afgang i timen prioriteres i højere grad end kortere afstand til stoppestedet
- ✓ En direkte forbindelse (uden skift) prioriteres over flere afgang
- ✓ Mere lige ruter prioriteres i meget høj grad over mere snoede ruter

Initiativer til oftere brug af den kollektive transport

1. Kortere rejsetid
2. Færre forsinkelser og aflysninger
3. Flere afgang om aftenen
4. Bedre mulighed for at få en siddeplads

Ikke-brugere (8%)

- Gennemsnitsalder: 56 år
- Kønsfordeling: 58% mænd / 42% kvinder
- Gennemsnitsafstand til nærmeste stop*: 592m
- Andel med bil i husstanden: 91%

Prioriteter i den kollektive trafik

- ✓ Antallet af afgang i timen prioriteres lige så højt som kortere afstand til stoppestedet
- ✓ En direkte forbindelse (uden skift) prioriteres i høj grad over flere afgang
- ✓ Mere lige ruter prioriteres i meget høj grad over mere snoede ruter

Initiativer til oftere brug af den kollektive transport

1. Kortere rejsetid
2. Færre forsinkelser og aflysninger
3. Kortere afstand til stoppesteder
4. Flere afgang om aftenen
5. Bedre mulighed for at få en siddeplads

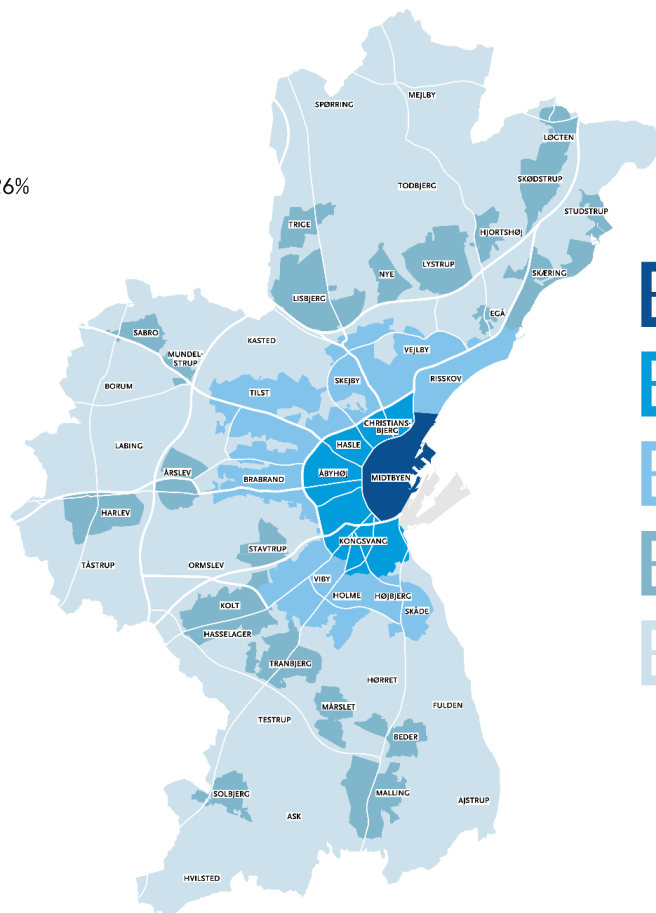
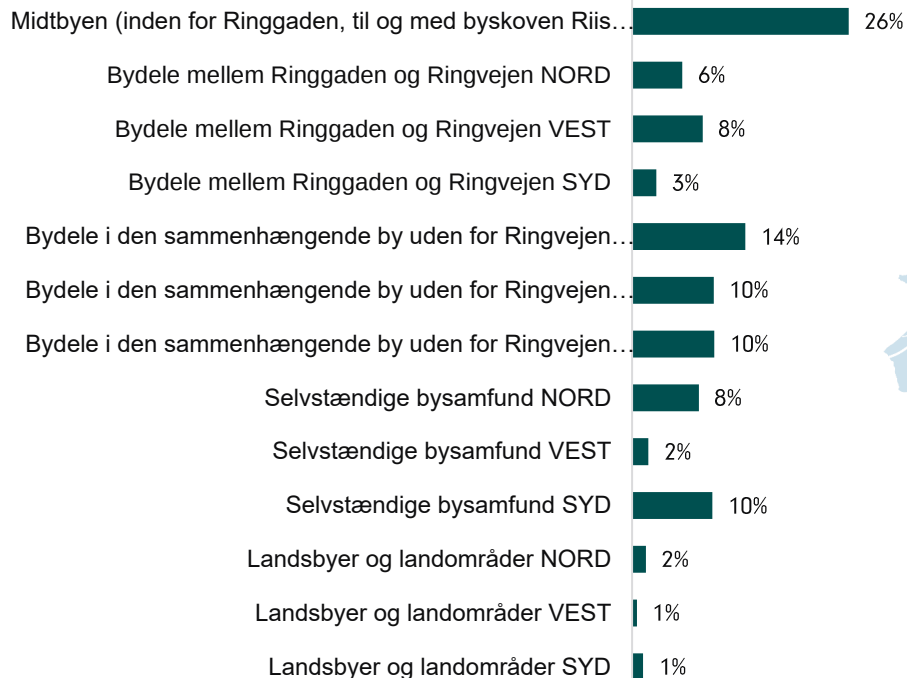
*Omregnede svarkategorier



Bilag



Hvordan områderne i Aarhus Kommune er opdelt samt fordelingen af respondenter



Midtbyen inden for Ringgaden
fx City, Frederiksbjerg, Vesterbro

Bydele mellem Ringgade og Ringvejen
fx Christiansbjerg, Åbyhøj, Kongsvang

Bydele i den sammenhængende by uden for Ringvejen
fx Risskov, Tilst, Brabrand, Viby

Selvstændige bysamfund
fx Hjortshøj, Sabro, Hasselager, Mårslet

Landsbyer og landområder
fx Todbjerg, Labing, Kasted



Metodeforklaring af driveranalyse og prioriteringskort

Multipel Regressionsanalyse

Til driveranalysen anvendes multipel regressionsanalyse. Det er en statistisk analysemetode, der gør det muligt at teste sammenhængen mellem flere uafhængige variable (x) og én afhængig variabel (y).

I indeværende undersøgelse vedrører de uafhængige variable "enighedsspørgsmålene" (driverne) fra Q6, imens den afhængige variabel vedrører NPS. Helt konkret undersøges, (1) hvilke drivere, der har signifikant indflydelse på NPS, samt (2) deres relative effekt herpå ("påvirkningskraft"). Med andre ord: om den enkelte driver overhovedet har en indflydelse på NPS, samt *hvilken* indflydelse den har.

1. Signifikanstest

Hvorvidt den enkelte driver har en signifikant indflydelse på NPS vedrører p-værdien, som er udtryk for signifikansniveauet. Dette fastsættes til 10%. Det vil sige, at der som minimum skal være 90% sandsynlighed for en sammenhæng:

$p\text{-værdi} < 0,10 \rightarrow \text{statistisk signifikans}$

$p\text{-værdi} \geq 0,10 \rightarrow \text{statistisk insignifikans}$

En insignifikant driver vil ikke kunne forklare NPS, hvorfor en sådan ikke vil indgå i den endelige regressionsmodel. Én efter én fjernes den driver, der er længst fra at være signifikant (har den højeste p-værdi), indtil samtlige drivere i regressionsmodellen er signifikante.

2. Drivernes relative effekt

Drivernes relative effekt på NPS vedrører beta-koefficienterne. For hver 1-enhed forøgelse af den enkelte driver vil NPS forøges med beta-koefficientværdien. Med andre ord: Jo større beta-koefficientværdien er, desto større effekt har den enkelte driver på NPS.

3. (Justeret) R square

Determinationskoefficienten (R^2) er mål for styrken af sammenhængen – den andel af variansen i den afhængige variable (NPS), der kan forklares. Det er med andre ord modellens forklaringsgrad, hvis den anvendes på målpopulationen frem for på stikprøven. Den justerede determinationskoefficient korrigerer for stikprøvestørrelsen og uafhængige variable.

Prioriteringskort

Prioriteringskortet inddeler de signifikante drivere på to akser: "Tilfredshed med den pågældende driver (indeks)" og "Effekt på NPS (beta-koefficient)". Gennemsnittet af de signifikante drivers indeks og beta-koefficient udgør de fire kvadraters inddeling. Dette kortlægger hvilke drivere, der bør prioriteres, hvor den væsentligste er en, hvor tilfredsheden er lav, men effekten på NPS høj.



Metodeforklaring af MaxDiff og TURF

MaxDiff

Maximum Difference Scaling er en metode, der anvendes til at vurdere og rangere præferencer eller vigtigheden af forskellige elementer i en given sammenhæng (initiativer i indeværende undersøgelse). I MaxDiff-modulet præsenteres respondenterne for en række initiativer – og bliver herefter bedt om at vælge det mindst og mest relevante. I alt blev de præsenteret for 12 forskellige visninger med 4 forskellige initiativer i den kollektive transport. Efter alle visningerne blev de bedt om at vurdere, om hvert enkelt initiativ overhovedet er relevant. Dette udmønter sig i en relativ score for hvert initiativ. Fortrinnet ved MaxDiff-metoden er netop, at den skaber en relativ rangering af præferencer, selv når der er mange valgmuligheder. Det hjælper med at identificere klare præferenceforskelle mellem initiativerne og skaber derigennem et bedre – og mere virkelighedsnært – beslutningsgrundlag.

TURF

Total Unduplicated Reach and Frequency er en metode, der anvendes til at bestemme den optimale kombination af præferencer for at opnå den bredest mulige dækning eller rækkevidde inden for en given målgruppe (borgere i Aarhus Kommune i dette tilfælde). Baseret på MaxDiff-data giver TURF mulighed for at identificere, hvilke kombinationer af initiativer, der når ud til flest unikke borgere, samtidig med at man undgår overlap eller gentagne eksponeringer. Det giver den optimale kombination af initiativer i borgernes øjne.



