



Aarhus, 22. april 2024

**Bilagssamling
til åben dagsorden til mødet i
Bestyrelsen for Midttrafik
29. april 2024 kl. 09:30
Midttrafik,
Søren Nymarks Vej 3,
8270 Højbjerg**

Forslag til udviklingen af den kollektive transport for unge i Region Midtjylland

Udarbejdet af medlemmer fra Passagerrådet i Region Midtjylland 2023



**Studenterrådet
ved Aarhus Universitet**

Fredrik Nielsens Vej 2-4
8000 Aarhus C

Tlf.: 87 15 38 64
kontor@sr.au.dk
sr.au.dk

Den kollektive transport i Danmark fylder for lidt. Hvis vi skal have et stærkt udbud af kollektive transportmuligheder i fremtiden, bliver vi også nødt til at få de unge med på bus- og togvognen. Som ung har man et stort mobilitetsbehov, men som tingene er i dag bliver dette behov ikke i tilstrækkelig grad imødekommet af mulighederne i den kollektive trafik. De unge peger på, at bl.a. manglende fleksibilitet og høje priser afholder dem fra at tage bussen eller toget.¹

Med dette holdningspapir ønsker det daværende Passagerråd i Region Midtjylland og Studenterrådet ved Aarhus Universitet at komme med vores anbefalinger til, hvordan vi styrker den kollektive trafik i Regionen. Vi har særligt fokus på at forbedre de unges muligheder for at benytte den offentlige transport til og fra uddannelsesinstitutionerne. Dette gælder både, hvis man bor i og uden for byen, hvor uddannelsesinstitutionen er placeret. Vi foreslår også at skabe bedre muligheder for at tage til og fra fritidsaktiviteter og foreningsliv – også i ydertimerne. Dertil ønsker vi at skabe mere tryghed i nattelivet gennem billigere og flere afgang om natten.

Som Passagerråd og Studenterråd anerkender og ønsker vi, at den kollektive trafik skal tænkes som en helhed og ikke udelukkende henvende sig til bestemte grupper i samfundet. Når vi alligevel har valgt at fokusere på de problemstillinger, som vedrører unges brug af den offentlige transport, så er det med det sigte, at vi ved at forbedre den kollektive trafik for unge i Region Midtjylland, også styrker den samlede kollektive trafik i Regionen i det lange løb. De unge er nemlig fremtidens brugere!

Dette holdningspapir er henvendt til beslutningstagerne i vores folkevalgte organer, der sidder med det politiske ansvar for driften den offentlige transport i Danmark samt deres respektive administrative afdelinger. Dertil er holdningspapiret henvendt til trafiksekskaberne, der er ansvarlige for driften. Passagerrådet og Studenterrådet foreslår følgende punkter:

¹ <https://passagerpulsens.taenk.dk/system/files/2023-01/Unders%C3%B8gelse%20Unges%20og%20kollektiv%20transport.pdf>

For at øge brugen af den offentlige transport til uddannelsesstedet foreslår vi følgende:

- Bedre kortlægning af transportbehov på uddannelsesinstitutionerne i regionen gennem inddragelse af uddannelsesstedernes elever/studerende og ledelse.
- Etablering af uddannelsesbusser, som er målrettet kørslen til og fra uddannelsesstedet. Fx:
 - o Direkte forbindelse til uddannelsesstedet.
 - o Køreplan der passer til skema - eller omvendt.
 - o Sikring af overgangen fra tog til bus og omvendt.
 - o Kørsel også i ydertimerne i forbindelse med faglige og sociale arrangementer.
 - o Sikring af at alle passagerer kan medtages.

For at styrke fleksibiliteten og brugen af offentlig transport i ydertimerne foreslår vi følgende:

- Et bedre udbud af flextrafik for unge. Fx:
 - o Flextrafik om natten i de yderkommuner, hvor taxavognmænd ikke kan løfte udbuddet - inspireret af [Brønderslev Kommune](#).
 - o Rabatter til studerende og unge, der rejser med Flextrafik, fastholdes og udbredes til hele regionen.
- Udbredelse af kendskabet til muligheder for flextrafik til unge, indeholdende:
 - o Let oversigt over priser.
 - o Digitale og simple bestillingsmuligheder.
 - o Kampagne om, at flextrafikken også er for unge.
- Bedre samarbejde mellem Midttrafiks og Rejsekortets systemer. Fx:
 - o Man skal kunne betale Flexbusture med rejsekort.
 - o Plustur skal være gratis/inkluderet i billetprisen, når man bruger rejsekort til den del af rejsen, der foregår med bus/tog.

For at øge tilgængeligheden og brugen af den offentlige transport for unge foreslår vi følgende:

- Højere rabat til unge mellem 16-25 år og studerende.
- En øremærket plads i Midttrafiks bestyrelse til en ungerepræsentant. Personen skal være under 30 år.
- Udbredelse af Ungdomskortet.
 - o Billigere og til samme takst, uanset om man er hhv. 16-19 år, studerende på en ungdomsuddannelse eller studerende på videregående uddannelse.
 - o De rabatter, som Ungdomskort giver ifm. rejser til/fra/udenfor ens eget takstområde, skal gøres tydeligere og enklere.
 - o Mere fleksible perioder: Man skal kunne vælge gyldighedsperioder helt ned til 14 dage - og have mulighed for at bestille og aktivere dem med øjeblikkelig virkning.
- Billige månedskort for unge i forbindelse med sæsoner/højtider.
- Indførelse af "sidste minuts-billetter" til unge/studerende efter [svensk forbillede](#) – ekstra billige billetter til tog med ledige pladser, hvis man køber billet lige inden afgang.

For at skabe mere tryghed i nattelivet foreslår vi følgende:

- Afskaffelse af natbustillægget i Midttrafik (dette udgør også en forenkling, da ingen andre trafikkselskaber i Danmark har natbustillæg).
- Udbredelse af helårsnatbusser til regionens større byer udover Aarhus.
- Natbusser efter [Sønderborgs Kommunes model](#): Bussen afgår fra busterminalen på et fast tidspunkt og kører så til de byer i kommunen, som passagererne beder om at blive kørt til.
- Flere bus- og togafgange tidligt om morgenen – særligt søndag.

Modtager Midttrafiks bestyrelse

Udarbejdet af Bodil L. Møller

Cc

Emne Forslag stillet i holdningspapir fra Studenterrådet ved Aarhus Universitet samt administrationens bemærkninger

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

5. april 2024

Journalnr.:
6.6.2-00130-2024

Kontaktperson:
Bodil L. Møller

E-mail:
blm@midttrafik.dk

Forslag	Administrationens bemærkninger
<p>Bedre kortlægning af transportbehov på uddannelsesinstitutionerne i regionen gennem inddragelse af uddannelsesstedernes elever/studerende og ledelse.</p>	<p>Der er en række fora, hvor studerende inddrages og hvor tiltag prøves af på studerende.</p> <p>Fx i MOVE-projektet – et EU-projekt – hvor der er gennemført transportvaneundersøgelser på tre gymnasier på tværs af regionen (Silkeborg, Herning og Viborg). Midttrafiks planlægningsafdeling kortlægger også kundernes transportbehov og vil fremadrettet forsøge at have endnu tættere dialog med udvalgte ungdomsuddannelsesinstitutioner.</p>
<p>Etablering af uddannelsesbusser, som er målrettet kørslen til og fra uddannelsesstedet. Fx:</p> <ul style="list-style-type: none">o Direkte forbindelse til uddannelsesstedet.o Køreplan der passer til skema - eller omvendt.o Sikring af overgangen fra tog til bus og omvendt.o Kørsel også i ydertimerne i forbindelse med faglige og sociale arrangementer.o Sikring af at alle passagerer kan medtages.	<p>Midttrafik har allerede en række såkaldte uddannelsesruter, som kører til gymnasier o.l. med hovedsagelig studerende som kunder. Tilpasningen af køreplanen til skema tilstræbes generelt, men der kan være andre hensyn til andre passagerer end studerende på ruten, som kan have indflydelse på køreplanen ligesom økonomien på ruten kan spille ind. Kørsel i ydertimer og sikring af at alle passagerer kan komme med afhænger af det serviceniveau som den pågældende kommune eller region har valgt.</p>

Forslag	Administrationens bemærkninger
<p>Et bedre udbud af flextrafik for unge. Fx:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Flextrafik om natten i de yderkommuner, hvor taxavognmænd ikke kan løfte udbuddet - inspireret af Brønderslev Kommune. o Rabatter til studerende og unge, der rejser med Flextrafik, fastholdes og udbredes til hele regionen. 	<p>Der kan bestilles kørsel via Rejseplanen samt via midttrafik.flextrafik.dk eller i Flextrafik app</p> <p>Kørslen kan ligeledes bestilles telefonisk ugens 7 dage fra kl. 8.00 – 16.00.</p> <p>Når der bestilles flexbus eller plustur, kan der betales for disse med ungdomskort ligesom i den alm. kollektive trafik.</p> <p>Ift. Brønderslev er prisen om natten 25. kr. pr. km, min. 200 kr. og dermed ikke en billig løsning. Til sammenligning er taksten ved Aarhus Taxa om natten 20 kr. pr. km + 49 kr. i opstartsgebyr.</p> <p>Takster i den kollektive trafik er stærkt lovreguleret, f.eks. må trafik-selskaberne ikke udbyde ungdomskort med en kortere varighed end 30 dage, hvorfor det langt overvejende er lovgivningen som gør, at Midttrafik ikke må imødekomme mange af forslagene.</p> <p>Midttrafik indgår i takstsamarbejdet Takst-Vest, hvor vi i fællesskab med de øvrige vstdanske trafikvirksomheder, er kommet med en lang række ændringsønsker til regeringens ekspertudvalg vedr. kollektiv mobilitet. Her er ønsket især, at lovgivningen bliver lempet på takstområdet, så Midttrafik f.eks. ville kunne tilbyde en fast markant rabat til alle unge under 26 år, frem for diverse ungdomskort.</p>

Forslag	Administrationens bemærkninger
<p>Udbredelse af kendskabet til muligheder for flextrafik til unge, indeholdende:</p> <ul style="list-style-type: none"> o Let oversigt over priser. o Digitale og simple bestillingsmuligheder. o Kampagne om, at flextrafikken også er for unge. 	<p>Flextur markedsføres i hele Region Midtjylland som en del af den samlede kollektive trafik. Flextur markedsføres til alle målgrupper – også unge.</p> <p>I markedsføringen henviser vi til, at man kan finde rejsen i Rejseplanen, hvor man også kan se prisen på sin tur samt booke og betale turen.</p> <p>På midttrafik.dk/flextur kan man se priser og søge knudepunkter, som giver den billigste tur.</p> <p>Flextur indgår som en aktiv del af kampagnen "Få mere ud af turen", som kører i det meste af 2024. Her er bl.a. lavet en flyer, som viser den enkle prisstruktur.</p> <p>Information om plustur og flexbus kommer primært fra Rejseplanen, når kunden søger en tur. Turene bestilles ligesom flextur direkte på Rejseplanen.</p> <p>Fælles for både flextur, plustur og flexbus er, at de alle kan findes og bookes via Rejseplanen ligesom den øvrige kollektive trafik. På den måde er flextrafik integreret i den kollektive trafik på lige fod med bus, letbane og tog.</p>

Forslag	Administrationens bemærkninger
<p>Bedre samarbejde mellem Midttrafiks og Rejsekortets systemer. Fx:</p> <ul style="list-style-type: none">o Man skal kunne betale Flexbus-ture med rejsekort.o Plustur skal være gratis/inkluderet i billetprisen, når man bruger rejsekort til den del af rejsen, der foregår med bus/tog.	<p>Der udvikles kun nye tiltag, når det gælder driftskritisk behov ift. Midttrafik App og det fysiske Rejsekort, da de begge står overfor en udskiftning i de kommende år.</p> <p>De skal afløses af landsdækkende alternativer i form af RejseBillet, Rejsekort som app og den ikke-digitale løsning fra Rejsekort/Rejseplan. Her er det planen, at de nye apps skal integreres sammen med Rejseplanen i en såkaldt MaaS-app (mobility as a service), hvor det bl.a. også skal være muligt at integrere flextrafik. Der er dog ingen konkrete planer for denne del af projektet, kun en målsætning herom.</p>

Modtager Skive Kommune
Udarbejdet af Martin Boisen Tams
Cc
Emne Tællesløsning i busser

Søren Nymarks Vej 3
8270 Højbjerg

Tlf.: 87 40 82 00
midttrafik.dk

10. april 2024

Journalnr.:

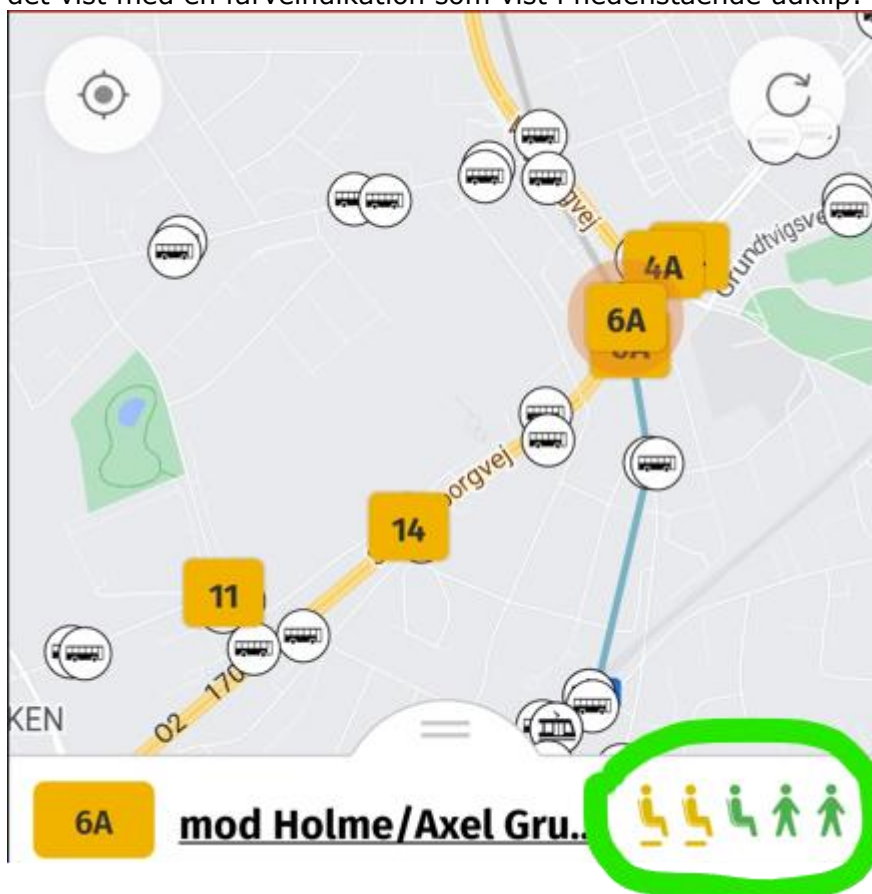
Kontaktperson:
Martin B. Tams

E-mail:
mbt@midttrafik.dk

Tællesløsning i Midttrafiks busser

Midttrafik har sammen med realtidssystemet (GPS) indkøbt en passager-tælleløsning til samtlige busser i hele regionen. Det er Adibus, firma med base i Viborg, der leverer både realtidssystem og tælleløsning til Midttrafik. Tælledata benyttes i dag som information til kunder og til analyseopgaver for administrationen. Frem til starten af april måned 2024 har chaufførerne også kunne se tælledata på deres skærm ved chaufførpladsen.

Under Corona pandemien indførte vi i live app og på chaufførskærmen en indikation af hvor mange kunder der kører med bussen. I live app bliver det vist med en farveindikation som vist i nedenstående udklip:



Vi har med vilje valgt at lave en grafisk visning til kunderne og ikke xx% eller xx ud af 55 pladser ledige. Dette fordi der i tallene her og nu kan

være en mindre differens ift. det faktiske tal. Der kan f.eks. være en mindre forsinkelse som vil kunne forvirre, hvis der er steget mange af eller på ved et stoppested kan der gå 30 sek. – 1 min. før visningen er korrekt.

På chaufførskærmen valgte vi at visningen skulle være mere præcis idet chaufføren skulle bruge tallene sammen med chaufførens egen vurdering, som grundlag for at melde bussen optaget. Under Corona kørte vi i Midttrafiks busser i lange perioder med nedsat kapacitet i busserne, hvorfor chaufførerne fik værktøjet stillet til rådighed på skærmen for bedre at kunne vurdere antal kunder i bussen.

De data chaufføren ser på skærmen kan have samme udfordring som de der bliver vist til kunderne, hvor der kan være en forsinkelse i data bliver opdateret. Der kan også være en udfordring når bussen holder ved endestation og ikke er i rute, hvis der stiger kunder på bussen inden turen er valgt, vil disse kunder først blive tilknyttet turen efter turen er kørt. Efter hver udført tur sendes data til Adibus servere der laver en oprensning af data som eks. tilknytter kunder der er steget af og på uden der har været valgt en tur. Der renses også for andre ting der kan påvirke tællingerne. Når Midttrafik bliver opmærksom på evt. fejl i systemet tager vi hånd om dem med det samme.

Vi har indenfor det seneste år haft dialog med Arriva, Umove og Vikingbus om samme emne "chaufførerne oplyser der er fejl i tælldata". Og der kan godt være fejl i de data chaufføren ser på skærmen, disse fejl rettes dog efterfølgende i oprensningen – det kommer dog ikke chaufføren til gode her og nu. Til gengæld så er data meget korrekte efter oprensning, hvilket Midttrafiks administration sammen med leverandøren har undersøgt ved flere lejligheder når busselskaber har henvendt sig. Midttrafik ser at tællesystemet har en høj nøjagtighed også sammenlignet med øvrige trafikskaber.

Værktøjet blev for chaufførerne udviklet som en hjælp under Corona til vurdering af om bussen var fuld, hvilket ikke længere er relevant ift. Corona. Dette sammenholdt med at Midttrafik flere gange har modtaget henvendelser fra busselskaber om at tælldata opdages som fejlbehæftede af chaufførerne og derigennem kan skabt utryghed omkring planlægning af buskørslen, har betydet, at Midttrafik har for 14 dage siden valgte at fjerne denne funktion på chaufførskærmen.

Borgerindsigter til den kollektive trafik i Aarhus

Resultater og anbefalinger

Spørgeskemaundersøgelse
Marts 2024



Indledning

Om undersøgelsen

Dette er en opsamling af resultaterne fra en spørgeskemaundersøgelse om aarhusianernes anvendelse af den kollektive trafik samt tilfredshed, holdninger og ønsker til denne. Undersøgelsen skal give input til den kommende grønne mobilitetsplan i Aarhus Kommune og en kommende kollektiv trafikplan for Aarhus.

Undersøgelsen er udarbejdet i samarbejde mellem Urban Creators og Wilke på vegne af Midttrafik og Aarhus Kommune. Derudover har DesignPsykologi bistået med faglig sparring til udarbejdelse af spørgsmålene.

Tilhørende denne opsamling har Wilke udarbejdet en baggrundsrapport med en detaljeret dataanalyse af resultaterne. Urban Creators har på denne baggrund udarbejdet denne opsamling med resultater og anbefalinger fra undersøgelsen. Opsamlingen er udarbejdet med fokus på at kvalificere Midttrafiks og Aarhus Kommunes fremadrettede arbejde med de kommende planer. Bagerst i dokumentet er vedlagt bilag, hvor der kan læses mere data og metode for undersøgelsen.

Dataindsamling

Dataindsamlingen er forløbet fra d. 23. januar til d. 12. februar 2024, hvor 3.755 aarhusianere har svaret på spørgeskemaet.

Målgruppen for undersøgelsen var alle borgere i Aarhus Kommune 18 år eller ældre. 40.000 borgere i Aarhus Kommune er på den baggrund blev udtrukket, stratificeret efter køn og alder. Disse er 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.

Indhold

Opsamling **s. 4**

Resultater **s. 9**

Aarhusianernes kollektive transportvaner

Brugernes tilfredshed

Ikke-brugernes barrierer og fravalgskriterier

Prioriteringer i den kollektive trafik

Ønsker til fremtidens kollektiv trafik

Anbefalinger **s. 27**

1. Et sammenhængende hovednet i høj kvalitet

2. Test med billige billetter

3. Fasthold de unge

4. Fokuser på de lejlighedsvis brugere

5. Tiltræk flere fritids- og ærinderture

6. Opgradér stoppestedsforholdene

Bilag om data **s. 36**

Baggrundsrapport

Aarhusianernes kollektive transportvaner

Brugernes tilfredshed

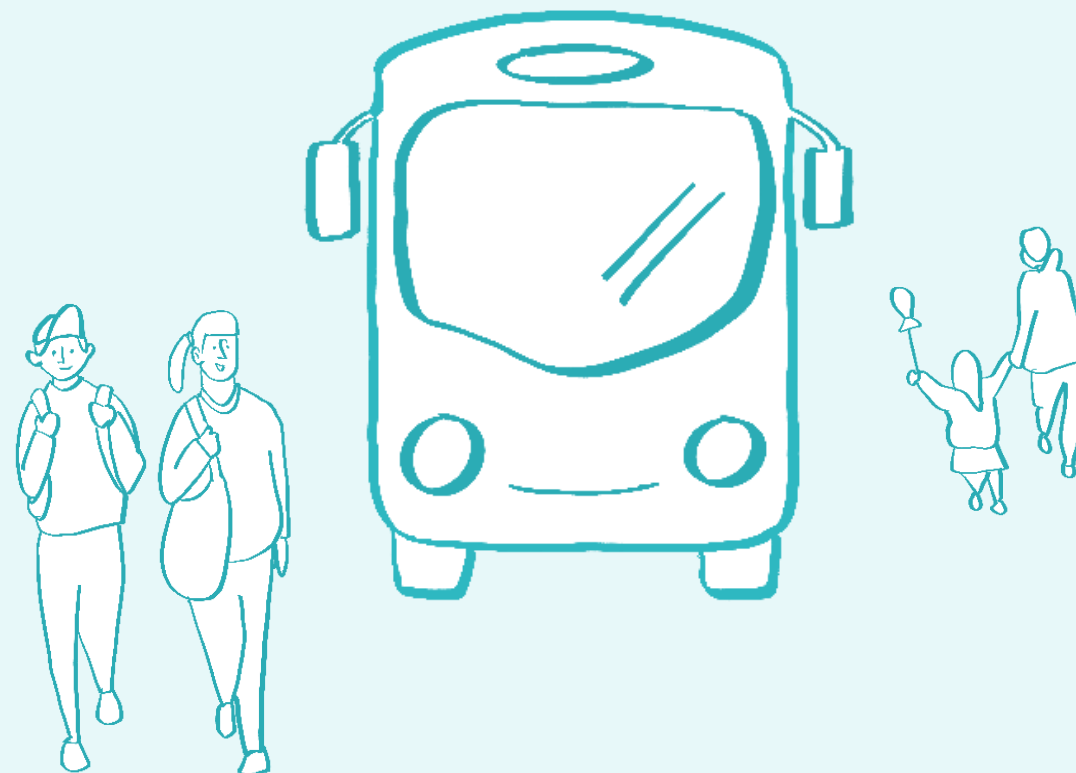
Ikke-brugernes barrierer og fravalgskriterier

Prioriteringer i den kollektive trafik

Ønsker til fremtidens kollektiv trafik

Opsamling

De følgende sider giver et kort overblik af hovedresultater og anbefalinger fra undersøgelsen.





Brugere

(ca. 44 %)

Bruger kollektiv trafik minimum
en gang ugentligt



Lejlighedsvis brugere

(ca. 48 %)

Bruger kollektiv trafik minimum
én gang om året



Ikke-brugere

(ca. 8 %)

Bruger kollektiv trafik sjældnere
end en gang om året

Definition af brugertyper i den kollektive trafik

Resultater om anvendelse og tilfredshed

Kollektiv trafik bruges af aarhusianere i hele kommunen

- **Kollektiv trafik bruges af de fleste aarhusianere:** Hele 92 % af aarhusianerne har rapporteret, at de bruger den kollektive trafik minimum én gang om året, dvs. enten er brugere eller lejlighedsvis brugere. Der er 44 % som rapporterer, at de bruger det minimum ugentligt, og derved betegnes som brugere.
- **Kollektiv trafik bruges i land og by, men mest i byen:** Selvom der er flest brugere og lejlighedsvis brugere i midtbyen (95 %), så er der stadig 78 % brugere og lejlighedsvis brugere i landsbyerne og landområderne. Dog er antallet af rejsedage omkring dobbelt så højt i midtbyen end i landsbyerne og landområderne.
- **De fleste lejlighedsvis brugere gør brug af den kollektive trafik månedligt:** 26 % af aarhusianerne bruger den kollektive trafik 1-3 gange om måneden. De udgør derved størstedelen af de lejlighedsvis brugere, som bruger den kollektive trafik fra månedligt til minimum én gang om året.
- **De unge og dem under uddannelse samt uden bil rejser mest med kollektiv transport:** Blandt disse er det 97-98 %, der rejser med kollektiv trafik minimum én gang om året (brugere og lejlighedsvis brugere) og 63-68 %, der rejser minimum en gang om ugen (brugere).
- **Jo kortere til nærmeste stoppested, des mere bliver den kollektive trafik brugt:** Blandt dem som bor under 500 meter til nærmeste stoppested er 46 % brugere. Kun 28 % er brugere af den kollektive trafik, hvis de har mere end 1 km.

Størstedelen af brugere og lejlighedsvis brugere er tilfredse. Der er dog stadig plads til forbedringer.

- **Over halvdelen er tilfredse:** 54 % er generelt tilfredse med den kollektive trafik i Aarhus. 27 % er utilfredse og 20 % har svaret hverken/eller.
- **De ældre er mest tilfredse, på trods af at de rejser mindst med kollektiv transport:** Hele 65 % af de 70+ årige er tilfredse. Det er dog samtidig den gruppe, der har færrest estimerede rejsedage om året.
- **Dem som bor længst fra stoppesteder er mest utilfredse:** Kun 28 % af den gruppe med over 1 km til nærmeste stoppested, er tilfredse med den kollektive trafik. Det er dog værd at notere, at denne gruppe kun udgør knap 5 % af aarhusianerne.
- **De unge og brugere af flextrafik rejser relativt ofte med kollektiv transport, men er knap så tilfredse:** For at fastholde disse brugere, er det derfor relevant at arbejde med en øget tilfredshed hos brugerne.

Tilfredshed med stoppesteder

- **Størst tilfredshed med afstand og adgang til stoppesteder:** Ca. 9 ud 10 af er tilfredse med afstanden til nærmeste stoppested fra deres bopæl og med adgangen til stoppesteder på cykel og til fods.
- **Lavest tilfredshed med parkering af cykel og bil:** Ca. hver anden er utilfreds med parkering af cykel og bil ved stoppesteder.
- **Når det gælder øget tilfredshed, er der dog et muligt større potentiale ved at forbedre komfort og trafikinformation** (ud af de adspurgte forhold).

Resultater om ønsker og prioriteringer

Aarhusianerne byder busbaner velkomne

Hele 86 % er enten enige eller helt enige i, at busserne bør prioriteres ved brug af busbaner, hvor der er trængsel.

Aarhusianerne prioriterer gerne bussen over bilen, hvor der er trængsel

Lidt færre, dog stadig hele 77 % er enige eller helt enige i, at busserne bør prioriteres i trafikken, hvor der er trængsel – også selvom det kan være på bekostning af bilernes fremkommelighed. Selv blandt dem som ikke bruger den kollektive trafik og hovedsageligt bruger bil, er der et flertal (55 %), som er enige eller helt enige i dette.

Flest prioriterer forholdsvis lige busruter

De fleste (ca. 2/3) prioriterer meget eller forholdsvis lige ruter, mens ca. 1/3 prioriterer meget eller forholdsvis snoede ruter.

Flertallet vil helst undgå at skifte

Et flertal (59 %) foretrækker en direkte busforbindelse (uden skift) med to afgang i timen. 41 % foretrækker forbindelser, hvor de skal skifte én gang, men til gengæld har seks afgang i timen til rådighed.

De fleste er villige til at gå lidt længere for at få flere afgang

Når aarhusianerne skal prioritere mellem kortere afstand til stoppested og flere afgang, så foretrækker størstedelen (ca. 2/3) flere busafgang mod lidt længere afstand til stoppestedet.

Flest mener, at traditionel busdrift bør prioriteres i landområder og mindre byer frem for fleksible løsninger

Dog prioriterer aarhusianerne, der har benyttet flextrafik, i højere grad denne type løsninger end andre aarhusianere.

Billigere billetter og højere serviceniveau er det, som flest svarer vil få dem til at bruge den kollektive trafik mere

Flest aarhusianere (93 %) svarer, at billigere billetter har betydning for, om de vil rejse mere med kollektiv trafik end i dag. Ift. serviceniveau svarer 86 %, at færre forsinkelser og aflysninger vil få dem til at bruge den kollektive trafik mere. 80 % mener, at det er kortere rejsetid, 71 % mener, at det er flere afgang om aftenen, 68 % mener, at det er flere afgang i weekenden og 66 % mener, at flere afgang i myldretiden, vil få dem til at bruge den kollektive trafik mere.

Anbefalinger

1. Et sammenhængende hovednet i høj kvalitet

Kort rejsetid betyder en hel del i valget af bussen. Derfor er det vigtigt at tilrettelægge hovednettet, så der køres direkte mellem de store rejserelationer og med en høj frekvens. Dette er principperne bag koncepter for højklasset kollektiv trafik.

Anlæg busbaner og indsatser for busfremkommelighed

Langt de fleste aarhusianere mener, at busserne bør prioriteres i trafikken, også selvom det kan være på bekostning af bilernes fremkommelighed. Dette er samtidig tiltag, der styrker kerneopgaven med mere effektiv kollektiv trafik. Borgernes holdning giver et stærkt grundlag for det videre arbejde med den grønne mobilitetsplan og den kollektive trafikplan.

2. Test med billigere billetter

Mange aarhusianere har peget på billigere billetter som betydningsfuldt i forhold til at rejse mere med kollektiv trafik. Andre undersøgelser ift. at gøre den kollektive trafik gratis viser, at det har en effekt, men at det ikke kun tiltrækker dem i bil. Midttrafik og Aarhus Kommune har dog begrænsede muligheder for at ændre på priserne lokalt i den kollektive trafik pga. takstsamarbejder og lovgivning. De kan dog lade sig inspirere mere af tilbud som Orangebilletter, Midttrafik dagsbillet eller QR-billetter til lejlighedsvis og sjældne brugere for at lokke flere over.

3. Fasthold de unge

De unge er flittige brugere af den kollektive trafik og det er vigtigt at sikre, at tilbuddet matcher deres behov. Dette kan gøres gennem billigere billetter og mere fleksibilitet for at kunne komme hjem. Behovet skal også række ind i 30'erne for derigennem af fastholde de unge i næste fase i livet.

4. Fokuser på de lejlighedsvis brugere

Hele 26 % af aarhusianerne rapporterer, at de bruger den kollektive trafik 1-3 gange om måneden. Her ligger et muligt stort potentiale for at overflytte disse brugere, da de allerede relativt ofte er i berøring med den kollektive trafik og samtidig udgør en stor andel af aarhusianerne. Denne gruppe af lejlighedsvis brugere vurderer, at dyrere parkering og roadpricing vil have større betydning for, om de vil bruge den kollektive trafik mere, end brugerne gør.

5. Tiltræk flere fritids- og ærindeture

Flere fritids- og ærindeture kan tiltrækkes gennem billigere billettyper og et stærkere tilbud med ensartet frekvens uden for myldretiden – gerne både aften og weekend.

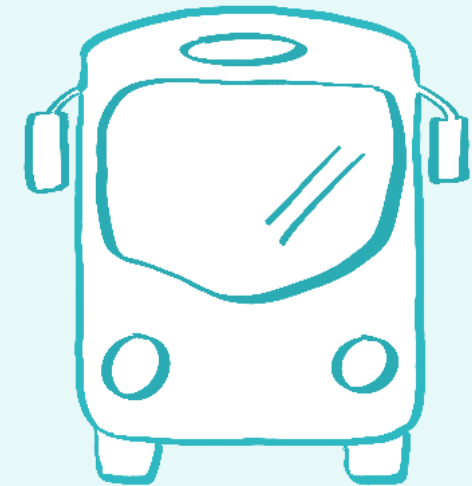
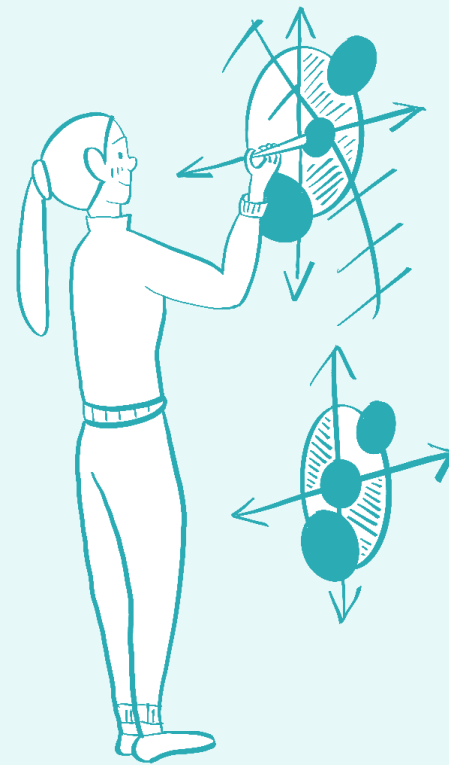
6. Opgradér stoppestedforholdene

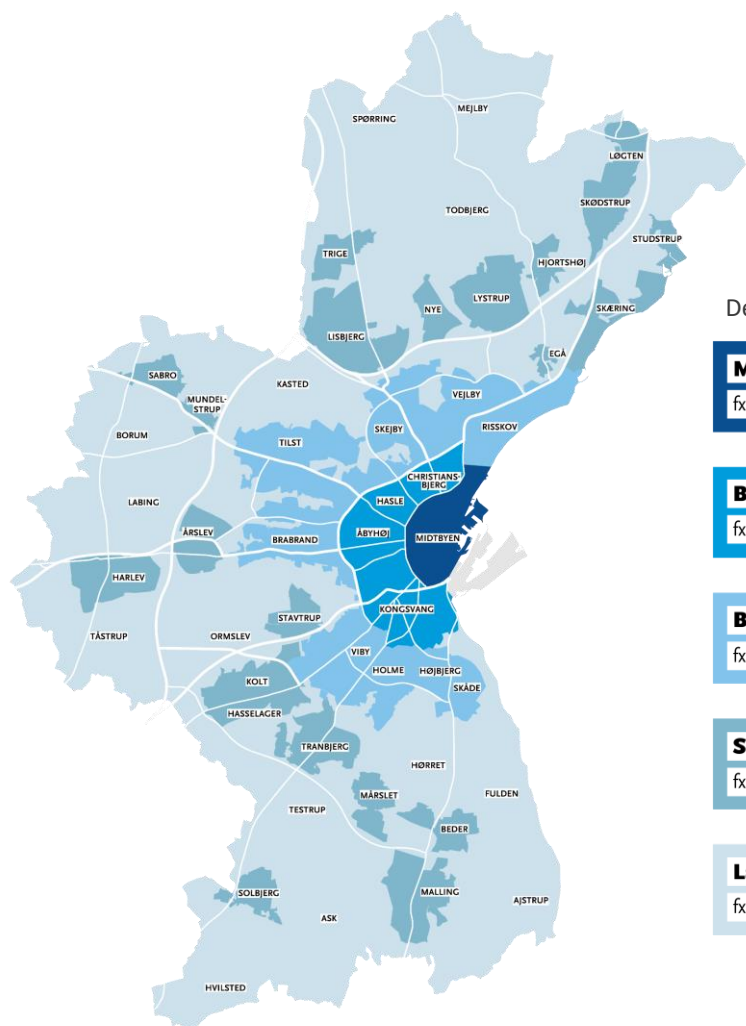
Forhold på stoppesteder er ikke en del af selve transporten med kollektiv trafik, men er den kollektive trafiks mødested. Her tillægges god og tryk adgang stor værdi.

Resultater

Indhold

- Baggrundsoplysninger på respondenter
- Brugertyper i den kollektive trafik
- Aarhusianernes kollektive transportvaner
- Brugernes tilfredshed
- Ikke-brugernes barrierer og fravalgskriterier
- Prioriteringer i den kollektive trafik
- Ønsker til fremtidens kollektive trafik





Der er spurgt ind til disse fem områdetyper ift. bopæl:

Midtbyen inden for Ringgaden

fx City, Frederiksberg, 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

Andre baggrundsoplysninger, der er spurgt ind til:

- Alder
- Bopæl
- Køn
- Bilejerskab
- Afstand til nærmeste stoppested
- Anvendelse af kollektiv trafik

Baggrundsoplysninger på respondenterne



Brugere (ca. 44 %)

Om gruppen

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

Prioriteter i den kollektive trafik

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

Initiativer til oftere brug af den kollektive trafik

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



Lejlighedsvis brugere (ca. 48 %)

Om gruppen

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

Prioriteter i den kollektive trafik

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

Initiativer til oftere brug af den kollektive trafik

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



Ikke-brugere (ca. 8 %)

Om gruppen

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

Prioriteter i den kollektive trafik

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

Initiativer til oftere brug af den kollektive trafik

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

Brugertyper i den kollektive trafik

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

Aarhusianernes kollektive transportvaner

Kollektiv trafik bruges af de fleste aarhusianere

Hele 92 % af aarhusianerne har rapporteret, at de bruger den kollektive trafik mindst én gang om året, dvs. enten er brugere eller lejlighedsvis brugere. 44 % rapporterer, at de bruger den kollektive trafik mindst én gang om ugen. Disse betegnes derfor som brugere og rejser gennemsnitligt 167 dage om året med kollektiv trafik. 48 % bruger den kollektive trafik månedligt eller minimum én gang om året. Disse betegnes som lejlighedsvis brugere og rejser gennemsnitligt 16 dage om året med kollektiv trafik.

Kollektiv trafik bruges i land og by, men mest i byen

Selvom der er flest brugere og lejlighedsvis brugere i midtbyen (95 %), så er der stadig 78 % brugere og lejlighedsvis brugere i landsbyerne og landområderne. Dog er der omkring dobbelt så mange, som bruger den kollektive trafik minimum ugentligt i midtbyen (52 %) end i landsbyerne og landområderne (24 %). Antallet af estimerede rejsedage med kollektiv trafik er også næsten dobbelt så meget i midtbyen (93 dage) end i landsbyerne og landområderne (50 dage).

Mange lejlighedsvis brugere gør brug af den kollektive trafik månedligt

Det er værd at bemærke, at hele 26 % af aarhusianerne bruger den kollektive trafik 1-3 gange om måneden. De udgør derved størstedelen af de lejlighedsvis brugere.

Det er særligt de unge, dem under uddannelse og uden bil, der rejser med kollektiv transport

Blandt de 18-20 årige, dem under uddannelse og dem uden bil i husstanden er det mellem 97-98 %, som bruger den kollektive trafik minimum én gang om året og mellem 63-68 %, som bruger den kollektive trafik minimum ugentligt.

Brugen af kollektiv trafik falder med alderen blandt aarhusianerne. De 70+ årige rejser færrest dage om året med kollektiv trafik (svarende til 46 dage), mens de 19-29 årige rejser flest dage (svarende til 122 dage).

Hvorvidt aarhusianerne har adgang til bil, har også betydning for antallet af rejsedage med kollektiv trafik. Dem med bil har svarende til 56 rejsedage, mens dem uden bil har svarende til 126 rejsedage.

Jo kortere til nærmeste stoppested, des mere bliver den kollektive trafik brugt

Blandt dem som bor under 500 meter til nærmeste stoppested, er 46 % brugere. Gruppen har svarende til 84 rejsedage om året med kollektiv trafik. Til sammenligning er kun 28 % brugere, hvis de har over 1 km til nærmeste stoppested. Gruppen har svarende til 57 rejsedage om året med kollektive trafik.

12 Se mere i baggrundsrapporten side 5-6.

Se mere i [bilag](#) side 37-38 om validering og sammenligning af selvrapporeret og observeret data for anvendelse af kollektiv trafik og afstand til stoppested.

Aarhusianernes kollektive transportvaner

En del vælger nogle gange at gå til et stoppested længere væk, som har flere afgange, men de fleste gør dog ikke

37 % svarer, at de nogle gange vælger at gå eller cykle til et stoppested længere væk, fordi busserne eller letbanen her har flere afgange. De fleste (51 %) svarer dog, at de ikke gør dette. Det er særligt de unge, dem i landsbyerne og landområderne og dem, som har over 1 km til nærmeste stoppested, som nogle gange vælger at gå længere.

Busserne bliver brugt til flest rejser, Letbanen har dog den linje som flest har brugt inden for den sidste måned

68 % af rejserne med kollektiv trafik foregår i busserne. Letbanen udgør også en pæn andel med ca. hver fjerde af de kollektive rejser. Det er særligt de selvstændige bysamfund, som gør brug af letbanen. Her er det hele 35 % af rejserne med kollektiv trafik, som foregår med Letbanen. Over den seneste måned har flest aarhusianere gjort brug af en A-bus (55 %) eller en bybus (49 %). Letbanelinje L2 mellem Odder og Lystrup er den linje, som flest aarhusianere (31 %) har brugt inden for den sidste måned.

Flextrafikken bruges af få, men sikrer muligheder for alle

Selvom flextrafikken (Flextur, Plustur, Flexbus) kun benyttes af ca. 2 %, så benyttes den særligt af ældre borgere, dem som bor langt fra et stoppested og dem som ikke har en bil.

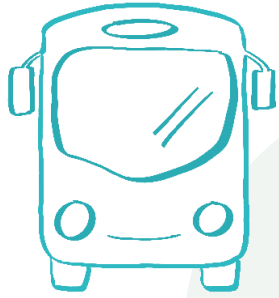
Dette tyder på, at flextrafikken særligt benyttes af dem, som ikke har andre transportmuligheder. Den er dermed medvirkende til at sikre mobilitet for alle.

Aarhusianerne bruger hovedsageligt den kollektive trafik ifm. arbejde og uddannelse

56 % af alle rejser med kollektiv trafik er ifm. arbejde eller uddannelse. De sidste 44 % er ifm. fritid og ærinder fx indkøb, besøg, sport m.m. Dette er lidt højere end, hvad andre lignende undersøgelser viser. Eksempelvis viser Transportvaneundersøgelsen (TU), at der foretages flere fritidsture med kollektiv trafik end til arbejde og uddannelse i Aarhus Kommune. Det kan dog skyldes, at der er spurgt ind på forskellige måder i de to undersøgelser (fx ture vs. rejsedage).

Fordelingen bus, letbane og tog er det samme uanset rejseformål

For rejser i forbindelse med både arbejde/uddannelse og fritid bruger 68 % bussen, 23-24 % letbanen og 8 % toget.



92 %

af aarhusianerne rejser med kollektiv transport mindst én gang om året



Ca. **44 %**

af aarhusianerne rejser med kollektiv trafik minimum ugentligt



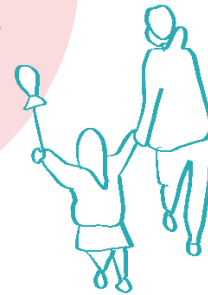
Busserne

bliver brugt til de fleste rejser (68 %) med kollektiv trafik



Letbanen

mellem Odder og Lystrup er den linje, som flest aarhusianere (31 %) har brugt inden for den sidste måned



37 %

svarer, at de er enige eller meget enige i at de nogle gange vælger at gå eller cykle til et stoppested længere væk, fordi busserne eller letbanen her har flere afgange



Aarhusianernes kollektive transportvaner

urban
creators

Brugernes tilfredshed

Over halvdelen af brugere og lejlighedsvis brugere er tilfredse

54 % af dem som bruger den kollektive trafik mindst én gang om året, er enten tilfredse eller meget tilfredse med den kollektive trafik i Aarhus. Dog er det værd at bemærke, at 27 % er utilfredse og, at en relativt stor andel på 20 % har svaret hverken/eller. Dette er en lidt lavere tilfredshed end lignende undersøgelser (se uddybning af baggrundsrapport). Tifredshedstallene skal dog ses i lyset af, at undersøgelsen blev foretaget kort efter snestormen i januar 2024, hvor der var en del busaflysninger.

Tifredshed med stoppesteder

- **Størst tilfredshed med afstand og adgang til stoppesteder** Ca. 9 ud 10 er tilfredse med afstanden til nærmeste stoppested fra deres bopæl og med adgangen til stoppestederne på cykel og til fods (se baggrundsrapporten side 16).
- **Lavest tilfredshed med parkering af cykel og bil** Ca. hver anden er utilfredse med parkering af cykel og bil ved stoppesteder (se baggrundsrapporten side 16). Her er derfor nogle mulige lavthængende frugter at forbedre tilfredsheden med.
- **Når det gælder øget tilfredshed, er der dog et muligt større potentiale ved at forbedre komfort og trafikinformation** Selvom tilfredsheden er lavest med mulighederne for at parkere cykel og bil, så har bedre komfort og trafikinformation et muligt større potentiale for at øge den samlede tilfredshed ud af de adspurgte forhold i undersøgelsen (se baggrundsrapporten for uddybning side 18-20).

De ældre er mest tilfredse på trods af, at de rejser sjældnest med kollektiv transport

I aldersgruppen 70 år+ er hele 65 % tilfredse eller meget tilfredse. Det er samtidig denne gruppe, som har færrest estimerede rejsedage om året med kollektiv trafik. Dette tyder på, at det ikke er deres utilfredshed, som afholder dem fra at bruge den kollektive trafik mere.

Dem som bor længst fra stoppesteder er mest utilfredse

Kun 28 % af dem, der har længst til nærmest stop (over 1 km), er tilfredse med den kollektive trafik. Næsten halvdelen (49 %) er utilfredse. Det er dog værd at notere, at denne gruppe (med over 1 km til nærmeste stop) kun udgør knap 5 % af aarhusianerne.

De unge og brugere af flextrafik rejser relativt ofte med kollektiv trafik, men er knap så tilfredse

For at fastholde brugere i den kollektive trafik er det relevant at se på dem, som bruger den kollektive trafik meget, men er utilfredse. Her ses, at de 18-29 årige bruger den kollektive trafik meget, men er knap så tilfredse. Det samme gælder for brugere af flextrafik.

De unge: Mindre tilfredse med komfort

Kun 44 % af de 18-29 årige er tilfredse med komforten, som fx at kunne vente i ly/læ, mulighed for at sidde ned m.m. Til sammenligning svarer minimum 50 % af alle andre aldersgrupper, at de er tilfredse med komforten.

Ikke-brugernes barrierer og fravalgskriterier

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

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

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

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

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

Ikke-brugerne bruger hovedsageligt bilen

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

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

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

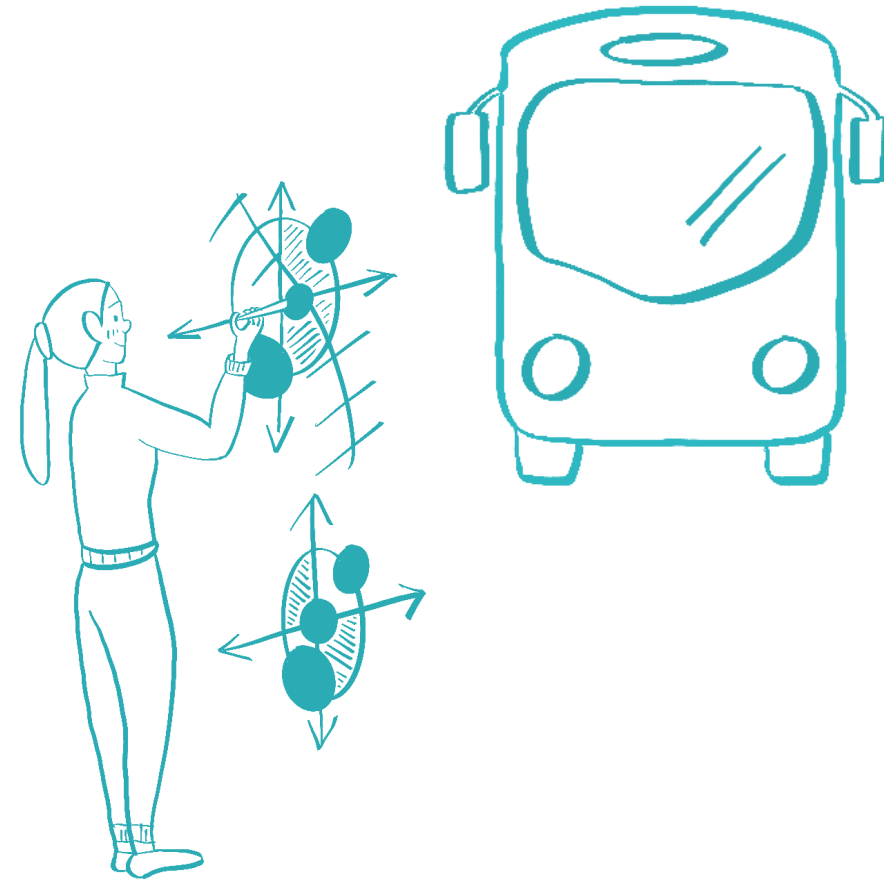
Pris, frisk luft og motion er de primære årsager for dem, som cykler og går for at fravælge den kollektive trafik

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

Prioriteringer og ønsker Til den kollektive trafik

På de følgende sider præsenteres aarhusianernes prioriteringer og ønsker til den kollektive trafik inden for følgende emner:

- Prioriteringer i den kollektive trafik
 - Prioritering af bussen i trafikken
 - Lige vs. snoede ruter
 - Antal skift vs. antal afgang
 - Antal afgang vs. afstand til stoppested
 - Typen af service i landområder
- Ønsker til fremtidens kollektive trafik



Prioriteringer af den kollektive trafik

Prioritering af bussen i trafikken

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



86 %

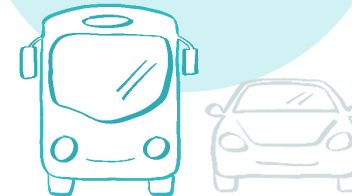
af alle er enige eller helt enige i, at busserne bør prioriteres ved brug af busbaner, hvor der er trængsel



BUS

77 %

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



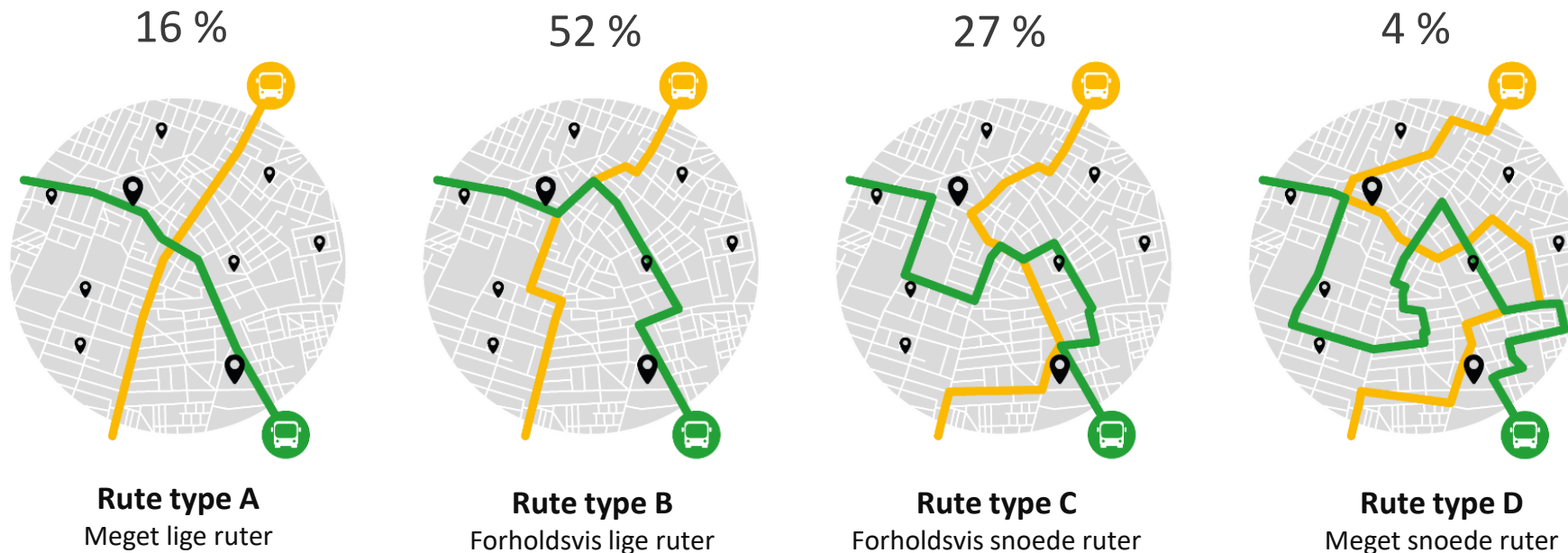
Endda hele 55 % af ikke-brugerne, der hovedsageligt bruger bil, er også enige eller helt enige i udsagnet

Prioriteringer af den kollektive trafik

Lige vs. snoede ruter

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

Borgernes prioritering i hvor og hvordan busserne kører

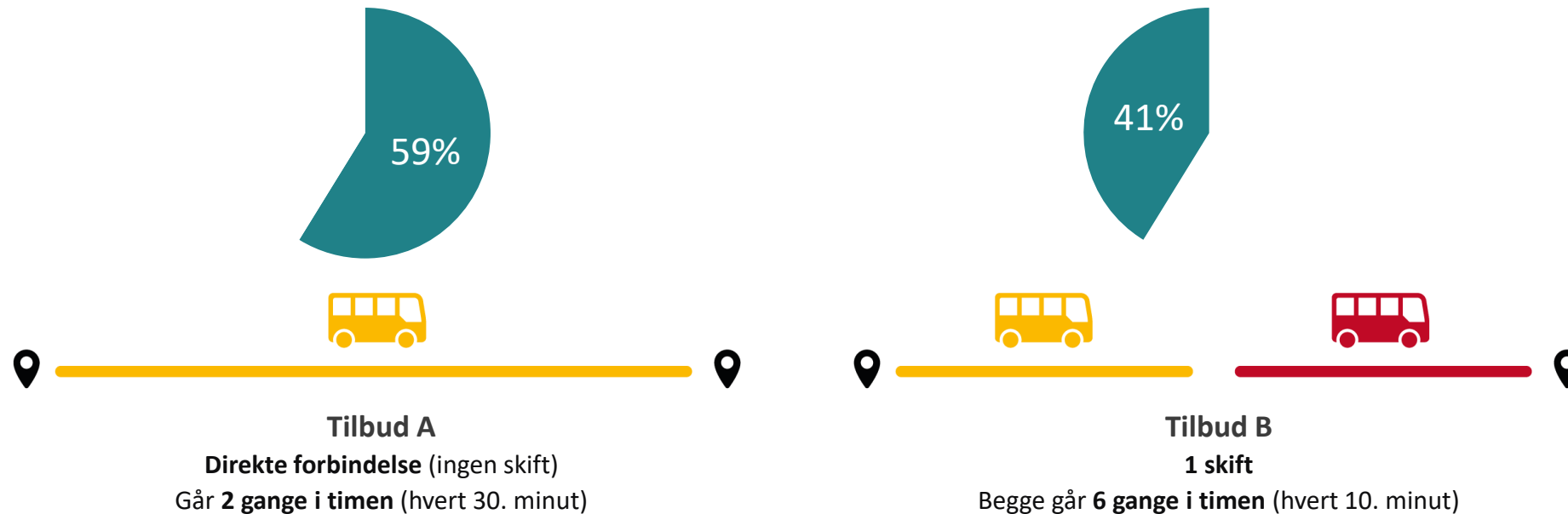


Prioriteringer af den kollektive trafik

Antal skift vs. antal afgang

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

Borgernes prioritering i skift i forhold til antal afgang

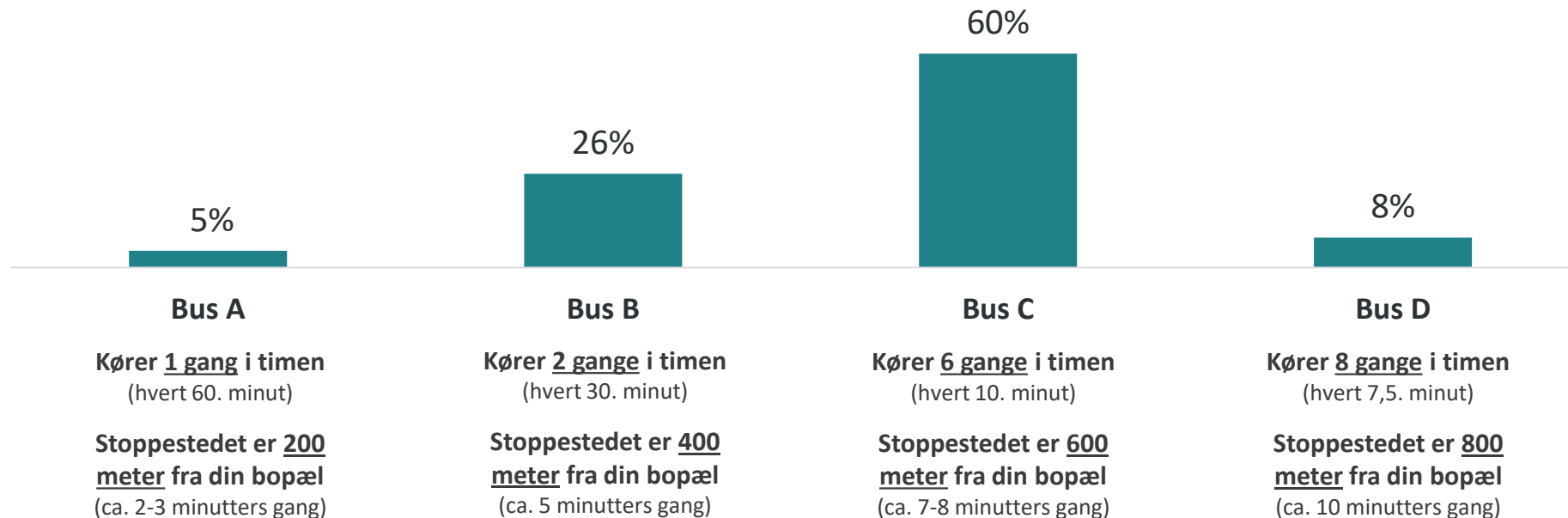


Prioriteringer af den kollektive trafik

Antal afgang vs. afstand til stoppested

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

Borgernes prioritering i afstand til stoppested i forhold til antal afgang



Prioriteringer af den kollektive trafik

Typen af service i landområder

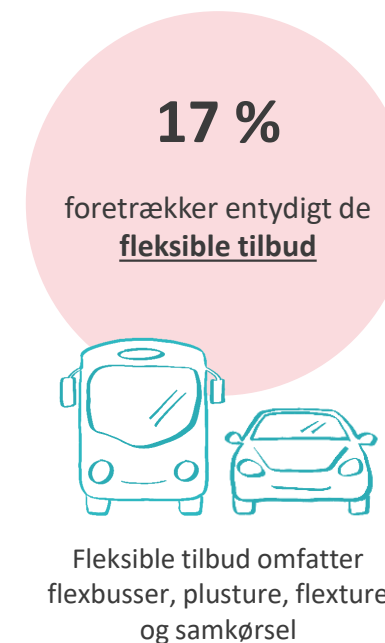
I områder med få borgere er omfanget af busdrift ofte begrænset til få afgange i udvalgte timer af døgnet og ugen. Samtidig kan der være langt at gå til nærmeste stoppested. I nogle områder tilbydes der derfor alternative og fleksible tilbud (også kaldet behovsstyrede tilbud). Dette indbefatter fx, at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

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

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

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

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



Ønsker til fremtidens kollektive trafik

Overblik

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ønsker til fremtidens kollektive trafik

På tværs af aarhusianere

For brugerne er færre forsinkelser og aflysninger vigtigere

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

Blandt de lejlighedsvis brugere er bedre mulighed for cykelmedtagning vigtigere

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

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

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

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

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

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

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

For de unge er billigere billetter særlig vigtigt

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

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

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

I landsbyerne og landområderne er bedre parkeringsmuligheder vigtigere

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

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

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

Ønsker til fremtidens kollektive trafik

Åbne besvarelser

”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?”

Til dette åbne spørgsmål har aarhusianerne nævnt mange af de samme ting, som de har prioriteret højest i de faste svarkategorier. Dog fylder bedre tilgængelighed mere samt generel besværliggørelse af at køre i bil i Aarhus midtby. Top 5 svar er følgende:

- Billigere billetter (49 %)
- Flere afgange (24 %)
- Bedre tilgængelighed (12 %)
- Kortere rejse- og ventetid (12 %)
- Færre forsinkelser (11 %)
- Generel besværliggørelse af at køre i bil i midtbyen (8 %)





Citater om bedre tilgængelighed

Med tilgængelighed mener aarhusianerne ikke hovedsageligt god adgang for folk med nedsat førlighed, men en blanding af særligt afgang, stoppesteder, priser og rejsetid:

- *"Tilgængelighed. At der er afgang og stoppesteder nok."*
- *"Tilgængeligheden af kollektiv trafik (hyppighed, længde til stoppested)"*
- *"Let tilgængelighed: hv. lave priser og gode afgang dvs. mindst 4 gange i timen"*
- *"Tilgængelighed - kører hele tiden, ingen ventetid."*
- *"Offentlig transport er blevet mere tilgængelig og hurtig, med bedre forbindelser ud til mere afsides områder."*
- *"Bedre tilgængelighed for kørestole, rollatorer mv."*

Citater om besværliggørelse af at køre i bil i midtbyen

Med besværliggørelse af at køre i bil i midtbyen nævnes særligt tiltag inden for pris på kørsel og parkering med bil i midtbyen, men også regulering af antal parkeringspladser:

- *Det eneste der kan flytte mig fra bil til kollektiv trafik er at påføre væsentlige gener ved bil kørsel. Forbud mod biler i Midtbyen, markant roadpricing i hele kommunen, etc."*
- *"[...] hævet priserne for at parkere/køre i egen bil i Midtbyen"*
- *'At køre i bil er blevet ret dyrt og der er mindre plads til at parkere. Problemet er, det påvirker dem med mindre penge mere end det påvirker dem med penge. Alle skal have lige mulighed for at køre i byen hvis nødvendigt."*
- *"Betaling for at køre i bil til byen. Dårlige parkeringsforhold."*
- *"Afgift for at køre bil i byen. Det skal ikke kunne betale sig at køre i bil midt inde i centrum."*

Udvalgte citater med ønsker til fremtidens kollektive trafik

Anbefalinger

Indhold

Fra resultater til anbefalinger

Parametre som indgår i design af kollektiv trafiktilbud

Anbefalinger

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



Fra resultater til anbefalinger

Forskel på holdning og handling

Vi ved fra adfærdspsykologiske [studier](#), at der kan være en forskel mellem folks holdninger til, hvad der vil ændre deres adfærd og, hvad der faktisk ændrer deres adfærd. Derfor kan holdninger til, hvad der kan ændre adfærd i denne undersøgelse, ikke nødvendigvis oversættes direkte til effektive indsatser. Undersøgelsen giver dog stadig en brugbar viden og input til den grønne mobilitetsplan og kollektive trafikplan. Den giver viden om bl.a. aarhusianernes oplevelser af den kollektive trafik i dag samt ønsker til den kollektive trafik i Aarhus i fremtiden.

Status-quo bias – folk efterspørger det, de kender

[Status quo bias](#) er tendensen til, at folk foretrækker den eksisterende situation frem for andre mulige situationer, selvom de måske kan være til gavn for dem. Sagt med andre ord, så kommunikerer folk med udgangspunkt i nuet med det, de kan forestille sig og har erfaring med.

I denne undersøgelse ses denne bias også ved spørgsmålet om prioritering af kollektiv trafikløsninger i landsbyer og landområder. Her ses, at dem som har benyttet flextrafik-løsningerne, også i højere grad ønsker, at disse typer fleksible løsninger bliver prioriteret. Dette kunne tyde på, at aarhusianerne er tilbøjelige til at vælge og prioritere de tilbud, som de kender, og at manglende kendskab og erfaring med fx flexprodukterne betyder, at disse ikke ønskes prioriteret i særlig høj grad.

Status-quo bias er også veldokumenteret i forhold til [trængsels-afgifterne i Stockholm](#). Her sås, at stockholmerne skiftede holdning fra, at 70 % var imod afgifterne før de var implementeret til, at 70 % endte med at bakke op om afgifterne efter en forsøgsperiode.

Resultater suppleret med anden faglig viden

For at imødekomme disse udfordringer, er resultaterne fra denne undersøgelse suppleret med anden relevant faglig viden til i udarbejdelse af anbefalingerne.

Parametre som indgår i design af kollektiv trafiktilbud

VIGTIGE DESIGNPARAMETRE KAN VÆRE:

Ruteføring

Kan designes enten mere lige eller snoet afhængigt af, hvordan ruten skal dække et bestemt område og samtidig tilgodese attraktiv rejsetid mellem store rejserelationer.

Afstand til stop/station

Dette afhænger af ruteføringen og hvor lige vs. snoet ruten kører. Jo mere snoet en rute er, des kortere bliver afstanden til fleres bopæl og funktioner. Dette afhænger dog også af afstanden mellem stoppesteder på ruten.

Antal afgang

Frekvens påvirkes ikke direkte af ruteføring, men mere af andre forhold såsom passagergrundlag. Høj frekvens er dyrt for kommunen at indføre til alle, hvorfor det ofte ses i sammenhæng med lige ruteføringer og i prioriterede korridorer samt 'stationsnær' byudvikling.

Driftstilskud

Kommunens driftstilskud påvirker, hvilket kollektivt trafiktilbud, der er råd til at tilbyde. Dette afhænger både af, hvad der er afsat af budget fra kommunens side samt billetindtægter. Det vil sige, hvor mange der bruger den kollektive trafik.

VIGTIGE VURDERINGSPARAMETRE KAN VÆRE:

Rejsetid i selve bussen/toget

Afhænger af, hvor lige ruten kører og antallet af stop. Kan påvirkes af prioritering af bussen i trafikken fx med busbaner og signalprioritering.

Samlet rejsetid

Afhænger af både afstand til/fra stop/station, transportmidlet til/fra stop/station, rejsetid i bussen/toget samt antal afgang – dvs. ventetiden mellem afgangene. Ofte sammenlignes rejsetiden med alternativet ved andre mobilitetstilbud ift. transportmiddelvalg.

Fremme til tiden

Bussens pålidelighed og rettidighed har indflydelse på den oplevede tryghed for at kunne være fremme til tiden. En høj tiltro har en positiv effekt på at tiltrække flere passagerer og giver en høj brugertilfredshed.

Billetpris

Billetpriser fastsættes af trafikselskaberne baseret på at sikre det bedste økonomiske forhold mellem udgifter og indtægter. Det er Trafikstyrelsen, der udstikker trafikselskabernes takstramme(loft) ud fra udviklingen i omkostningsbaserede indeks.

1. Et sammenhængende hovednet i høj kvalitet

Ret ruterne ud

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

Høj frekvens

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

Enkelthed i tilbud

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

Fremme til tiden

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

Flere busbaner

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

Et styrket højklasset hovednet

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

2. Test med billigere billetter

På tværs af målgrupper

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

Det virker...

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

Nemt og billigt

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

Nye brugere

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



Ny billet

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

3. Fasthold de unge

Fremtidens brugere

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

Klimabevidste børnefamilier

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

Skabe gode oplevelser og garantér betjening

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

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

$\frac{2}{3}$

af de unge er hyppige brugere og rejser gennemsnitligt med kollektiv trafik 122 dage om året



Pris,
fleksibilitet og gode oplevelser er blandt de vigtigste fokusområder for fastholdelse

4. Fokuser på de lejlighedsvis brugere

Gør lejlighedsvis brugere til regelmæssige brugere

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

Pris betyder noget

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

Bliv klogere og målret markedsføringen

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

Bliv klogere

på den store målgruppe og iværksæt indsats, der lokker dem

26 %

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



5. Tiltræk flere fritids- og ærindeture

Flere fritidsture i bus og letbane

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

Aften- og weekendture gavner flere

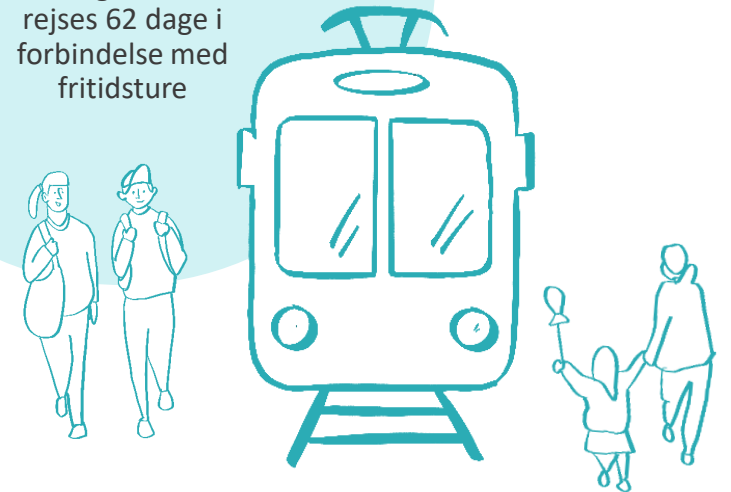
Da fritidsturene især foretages uden for myldretiden, er det også vigtigt her at tilbyde et attraktivt produkt, der rækker ind i de sene aften timer og hele weekenden. Flere evalueringer indikerer, at nye rejsende i aften- og nattetimer også er kunder i dagtimerne. Dermed styrker disse afgang også benyttelsen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

Mobility as a Feature

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

44 %

foretager fritids- og ærinde ture, svarende til at der i gennemsnit rejses 62 dage i forbindelse med fritidsture



6. Opgrader stoppestedsholdene

Stort potentiale for at øge den samlede tilfredshed

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

Fokus på gang og cykel til stoppesteder

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

Understøt gode kombinationsrejser

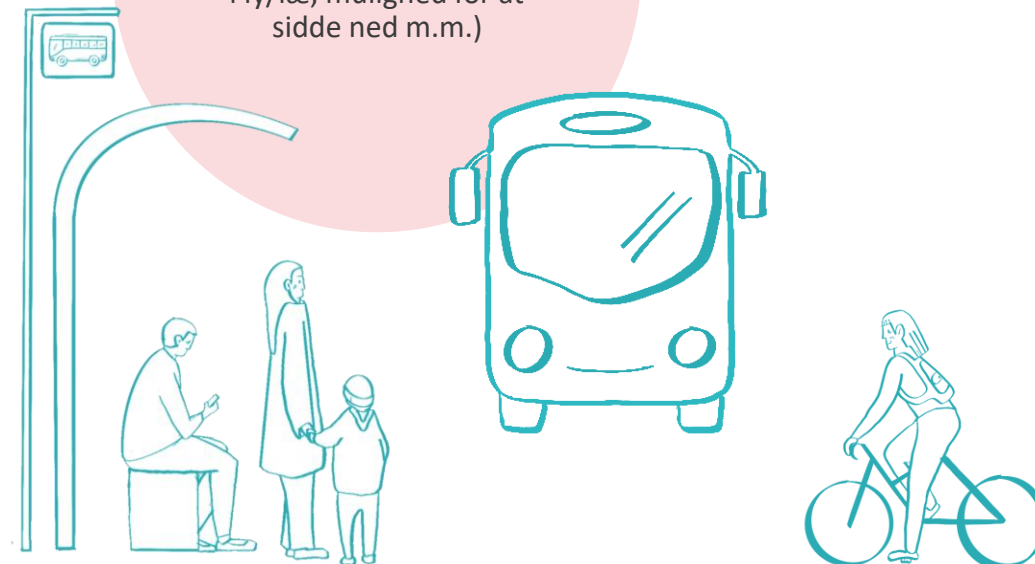
Selvom aarhusianerne har scoret bedre parkering ved stoppesteder lavt som en faktor, for at de vil benytte den kollektive trafik mere, så er det ikke et udtryk for, at der ikke foretages kombinationsrejser i Aarhus. [Andre studier](#) viser, at attraktiv cykelparkering ved stationer og stoppesteder er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

Adgang

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

24 %

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



Bilag om data

Repræsentativitet og validering af data

Høj repræsentativitet

Efter dataindsamlingen er stikprøven blevet vejet til på køn og alder, således den udgør et repræsentativt udsnit af befolkningen i Aarhus Kommune. Dette sammen med den store stikprøvestørrelse betyder, at resultaterne repræsenterer hele populationens (dvs. aarhusianernes) holdninger og præferencer, selvom hele populationen (alle aarhusianere) ikke har deltaget. Stikprøven kan derfor siges at være et miniaturebillede af hele den aarhusianske population.

Validering af repræsentativitet ift. bilrådighed

Emnet (kollektiv trafik) kan dog findes mere interessant iblandt brugere end ikke-brugere, hvorefter det ikke kan udelukkes, at førstnævnte fylder mere i undersøgelsen end ude i virkeligheden.

Undersøgelsen viser, at brugerne af den kollektive trafik i højere grad ikke har bil i husstanden. For at tjekke at det ikke kun er brugerne og dem uden rådighed over bil, som har besvaret undersøgelsen, er derfor lavet en sammenligning med registerdata af bilrådighed.

Andelen som har bil i husstanden i denne undersøgelse er 64 %. Til sammenligning viser tal fra [Danmarks Statistik](#) at ca. 50 % af familierne i Aarhus Kommune har rådighed over bil. Selvom disse tal er udtryk for lidt forskelligt (husstand vs. familier), så vurderes dem med rådighed over bil at være vel repræsenteret i undersøgelsen, da tallet for bilrådighed er højere i denne undersøgelse, end tallet fra Danmarks Statistik.

Selvrapporteret data

I undersøgelsen er spurgt ind til en række baggrundsoplysninger, som giver viden om forskellige aarhusianeres anvendelse og opfattelse af den kollektive trafik.

Det er således tale om selvrapporteret data om baggrundsoplysningerne i undersøgelsen. Vi ved fra andre undersøgelser, at der kan være forskelle mellem selvrapporteret data og faktiske forhold. I denne undersøgelse er det særligt et opmærksomhedspunkt ift. selvrapporterede data om anvendelsen af den kollektive trafik samt afstanden til nærmeste stoppested, da disse forhold kan være sværere at vurdere eksakt for den enkelte. For disse to forhold er derfor lavet en sammenligning med observeret data for at validere tallene (se næste side).

Selvrapporteret data sammenlignet med observeret data

Afstand til nærmeste stoppested

I tabellen under er den selvrapporterede data i denne undersøgelse sammenlignet med opmålte afstande af aarhusianernes afstand fra bopæl til nærmeste stoppested. De overordnede fordelinger mellem data følger hinanden nogenlunde (særligt mellem selvrapporteret data og de reelle gangveje). Tallene viser således, at aarhusianernes oplevelse af afstand til nærmeste stoppested stemmer nogenlunde overens med de opmålte afstande. Dog ses en forskydning mod at aarhusianerne opfatter nærmeste stoppested lidt længere væk, end hvad opmålingerne viser.

Afstand fra bopæl til stoppested	Selv-rapporteret data	Opmåling (reelle gangveje)	Opmåling (fugleflugtslinje)
Inden for 500 m	78 %	88,3 %	95,4 %
500-1000 m	17 %	9,5 %	3,4 %
1000-2000 m	3,2 %	1,6 %	1 %
Over 2.000 m	1,4 %	0,6 %	0,2 %
Ved ikke	0,4 %	---	---
I alt	100 %	100 %	100 %

Anvendelse af kollektiv trafik

I tabellen under er den selvrapporterede data i denne undersøgelse sammenlignet med data fra Rejsekortet. Den generelle andel for brugere stemmer overens, dog er der væsentligt flere i den selvrapporterede data, som angiver at de rejse dagligt eller næsten dagligt. Et opmærksomhedspunkt ved denne sammenligning er dog, at kun ca. 1/3 af alle bybusrejser i Aarhus Kommune sker med Rejsekort som betalingsform. Forskellen kan derfor muligvis skyldes, at kunder som rejser med kollektiv trafik dagligt eller næsten dagligt, i højere grad bruger andre betalingsformer, fx pendlerkort på app.

Rejsehyppighed	Selv-rapporteret data	Rejsekort data
Brugere i alt	44 %	46 %
- Dagligt/næsten dagligt	15 %	4 %
- 3-4 dage om ugen	11 %	10 %
- 1-2 dage om ugen	18 %	32 %
Øvrige kategorier i alt (lejlighedsvis brugere og ikke-brugere)	55 %	54 %



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



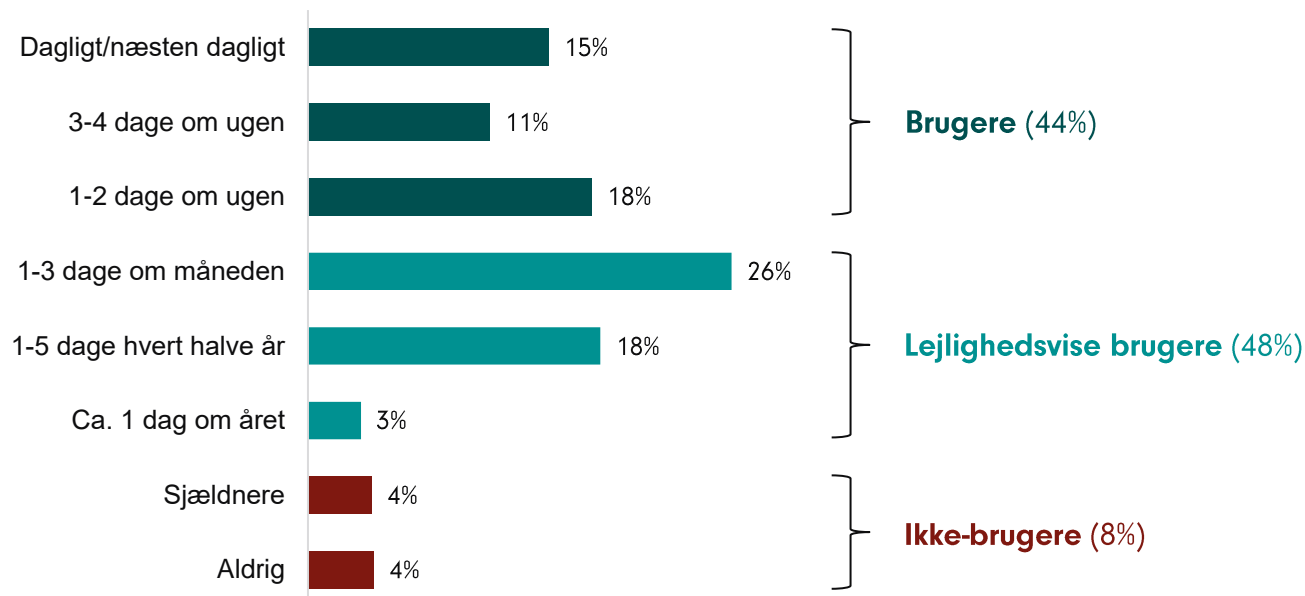


Aarhusianernes kollektive transportvaner

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)

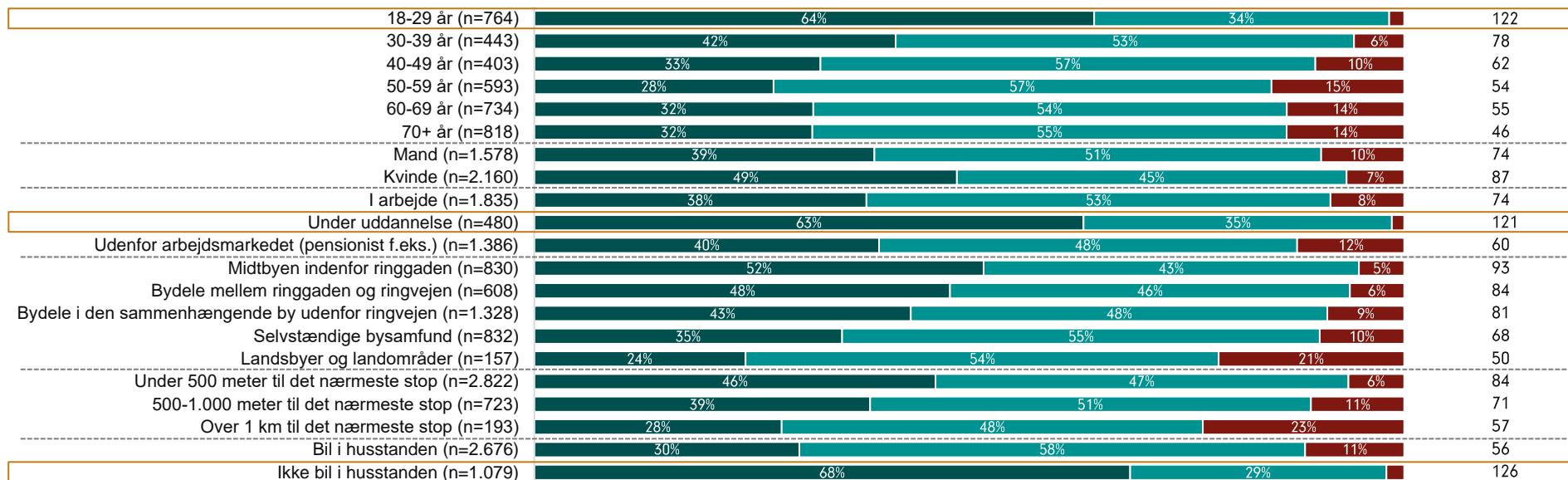


Aarhusianernes kollektive transportvaner

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

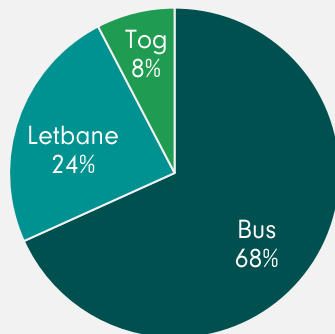
Det gennemsnitlige antal rejser om året på tværs af formål og transportformer

(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*

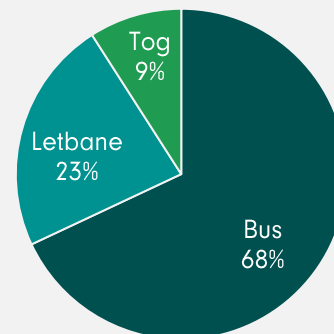


*Omregnede frekvenser

Rejsefrekvens til fritids- og ærindture 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 ærindture fx indkøb, besøg, sport, udflugter?

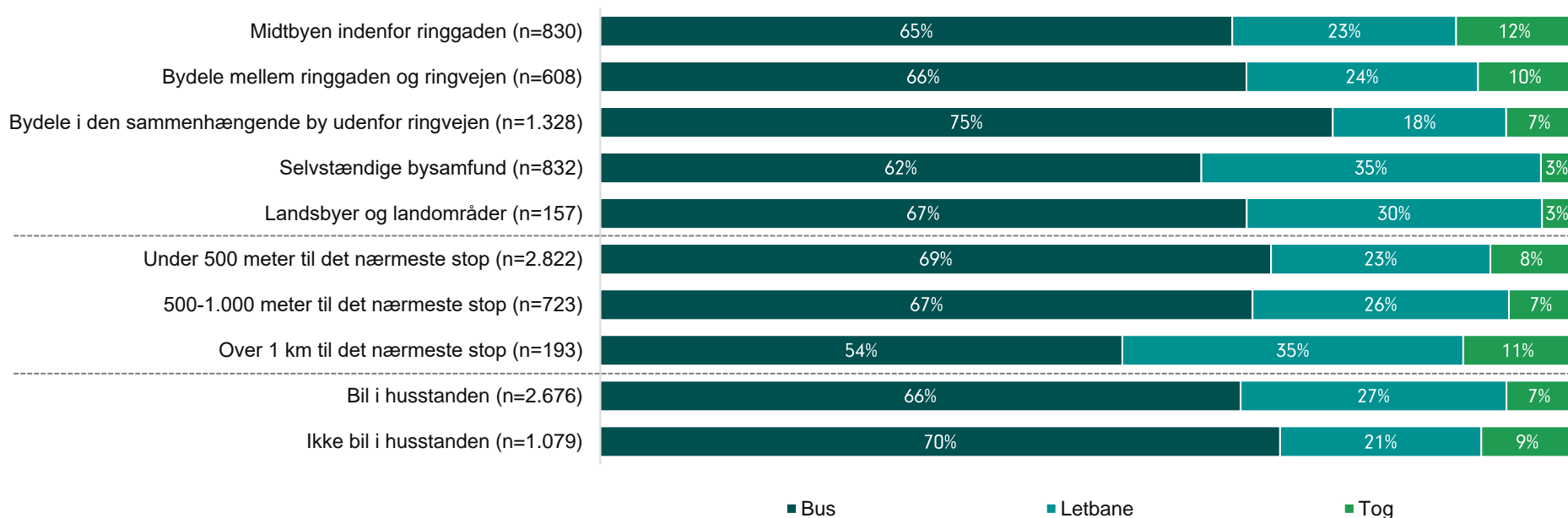
base n = 3384 (rejser med kollektiv transport mindst én gang om året)



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 ærindeture 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

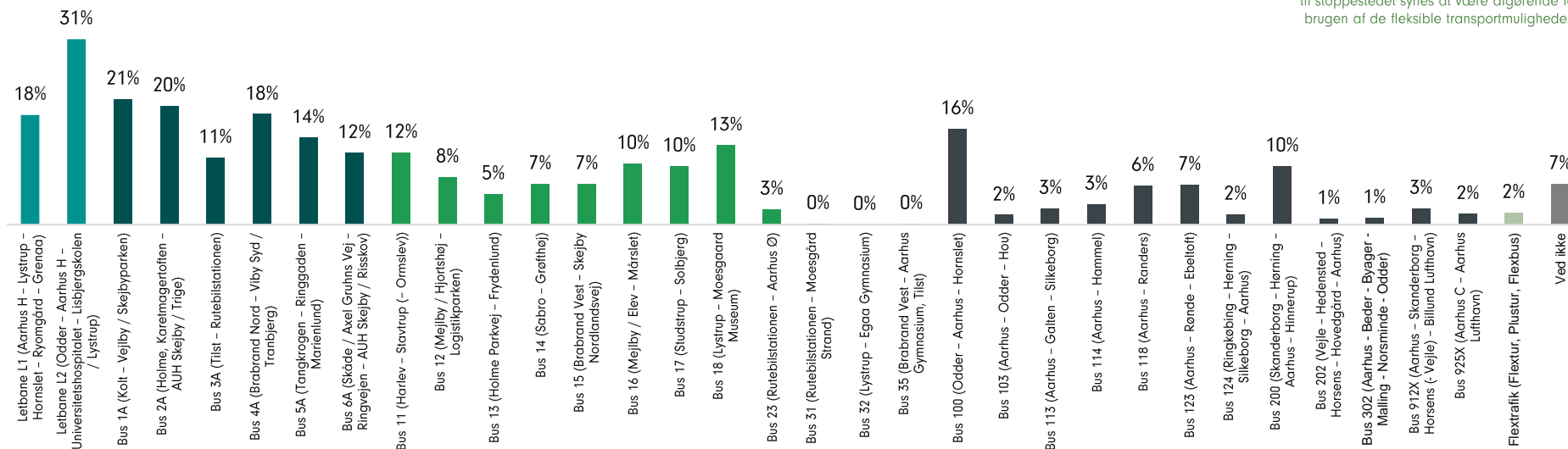
55% har brugt en A-bus

49% har brugt en bybus

36% har brugt en regionalbus

2% har brugt Flextrafik

Hele 7% af dem, der har over 1km til nærmeste stop, har brugt Flextrafik. Afstanden til stopstedet 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

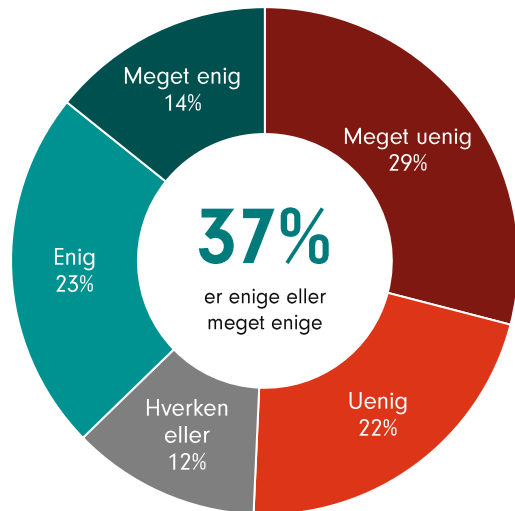
Flextrafik en nødvendighed

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"

	Meget uenig	Uenig	Hverken eller	Enig	Meget enig	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)



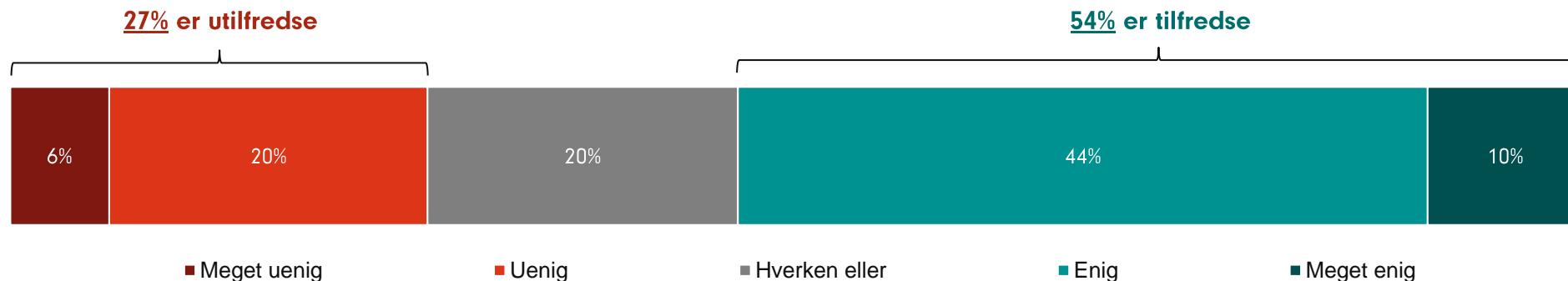
Brugernes tilfredshed



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.

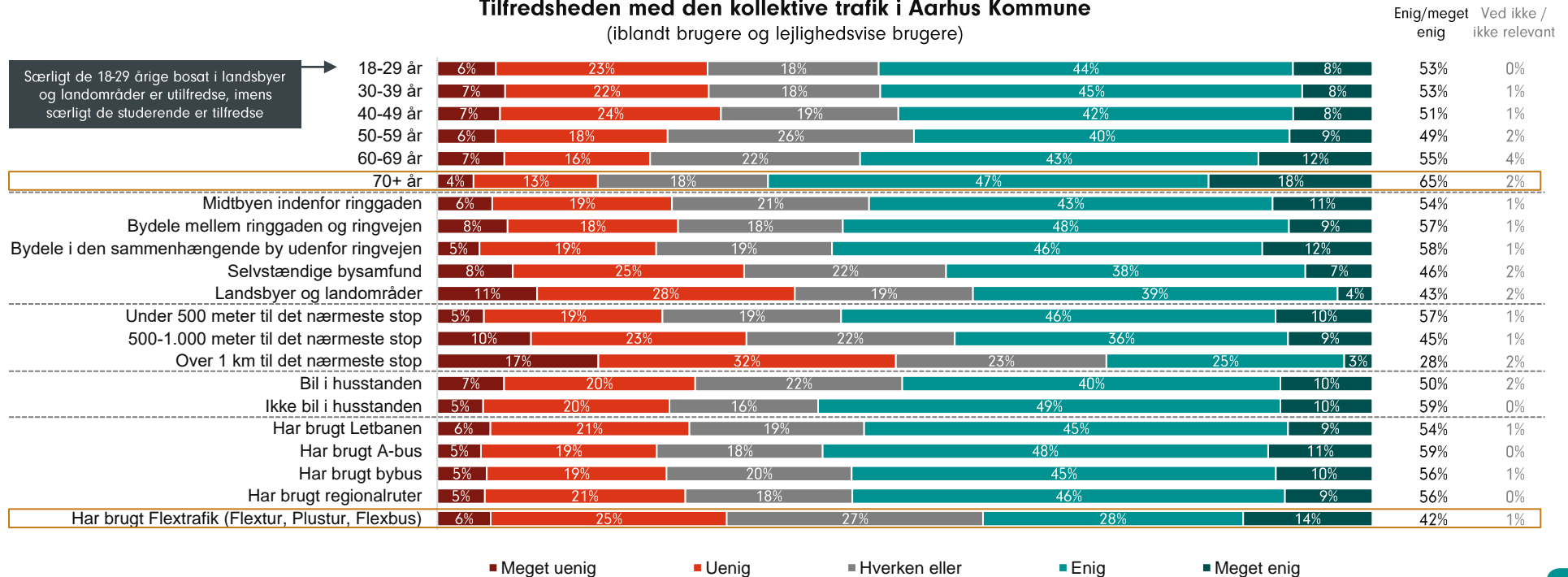
3.1. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn: "Jeg er generelt tilfreds med den kollektive trafik i Aarhus Kommune"?
base n = 3326 (rejser med kollektiv transport mindst én gang om året)



Brugernes tilfredshed

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)



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

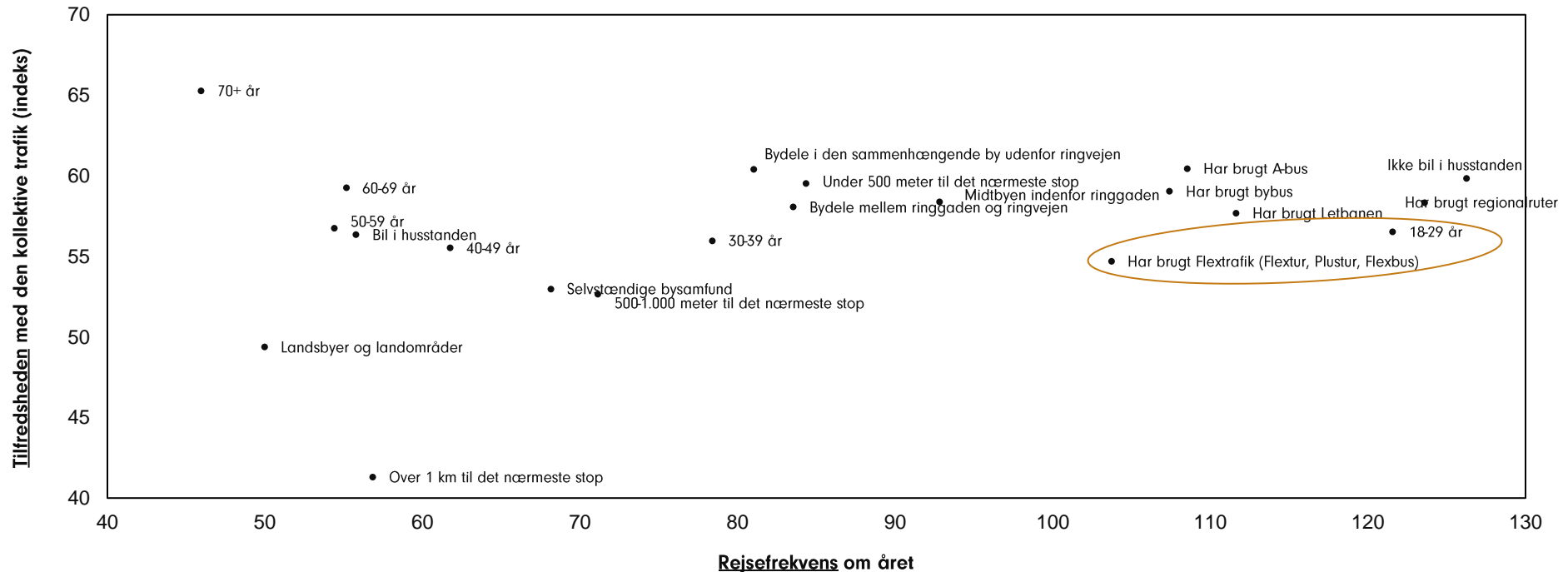
3.1. Hvor enig eller uenig er du i følgende udsagn: "Jeg er generelt tilfreds med den kollektive trafik i Aarhus Kommune?"
base n = 3326 (rejser med kollektiv transport mindst én gang om året)



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

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"?

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

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

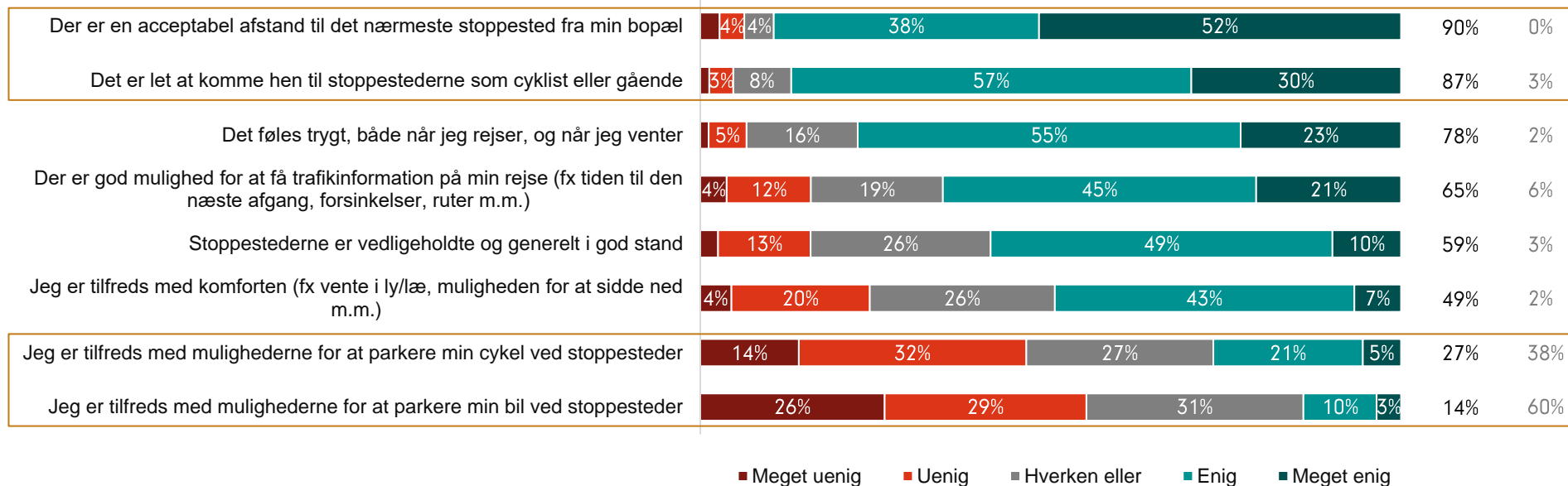


Brugernes tilfredshed

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

Tilfredsheden med forskellige parametre i den kollektive trafik i Aarhus Kommune

(iblandt brugere og lejlighedsvis brugere)

Enig/meget enig
Ved ikke / ikke relevant

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

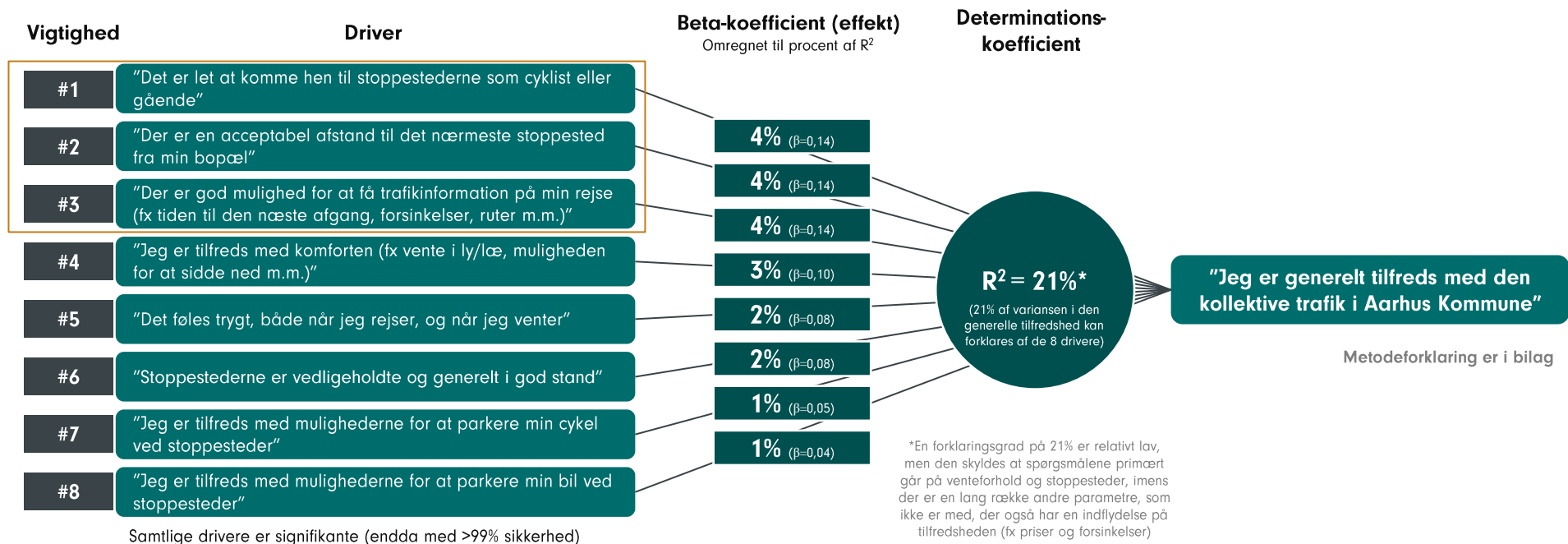
Pains på tværs af aldersgrupper

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



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?

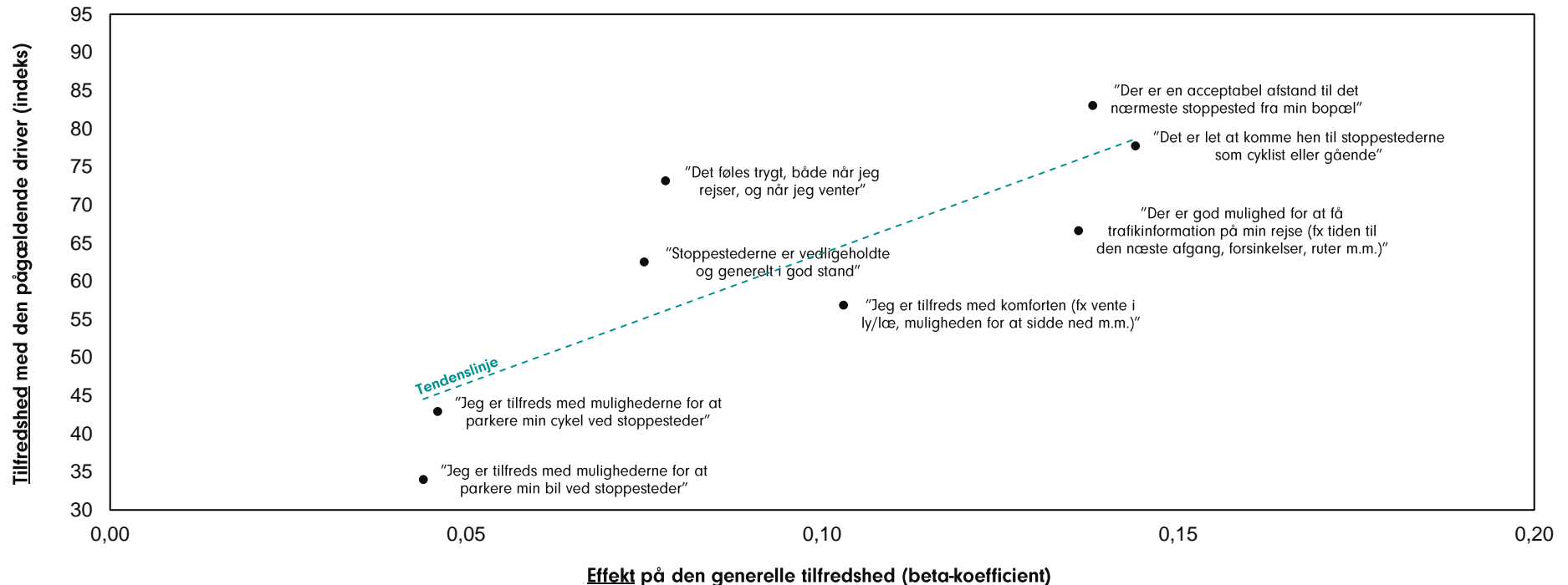
base n = 3326 (rejser med kollektiv transport mindst én gang om året)



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?

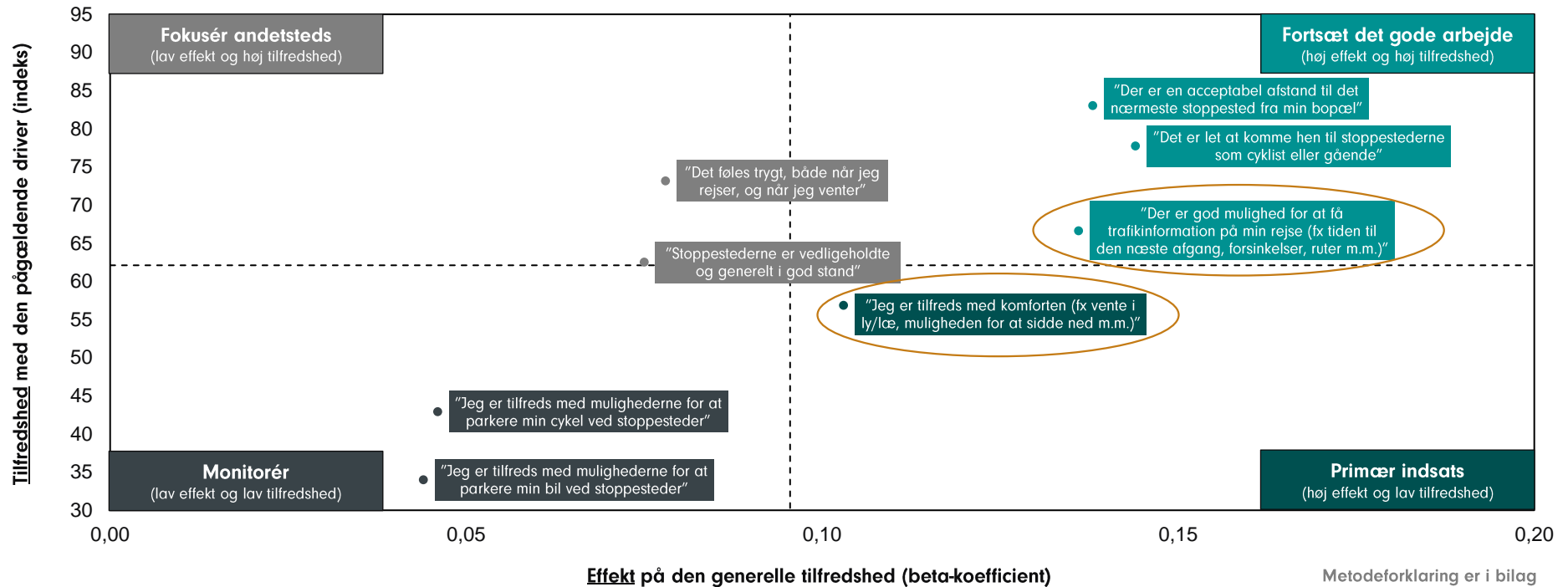
base n = 3326 (rejser med kollektiv transport mindst én gang om året)



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



Metodeforklaring er i bilag

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



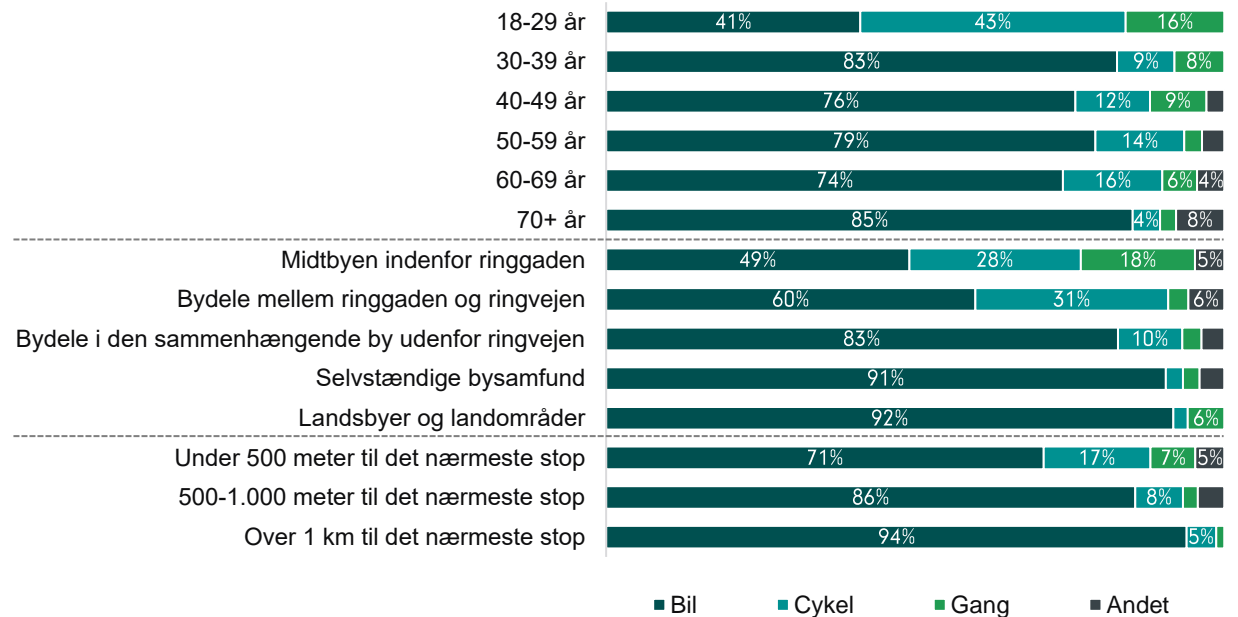
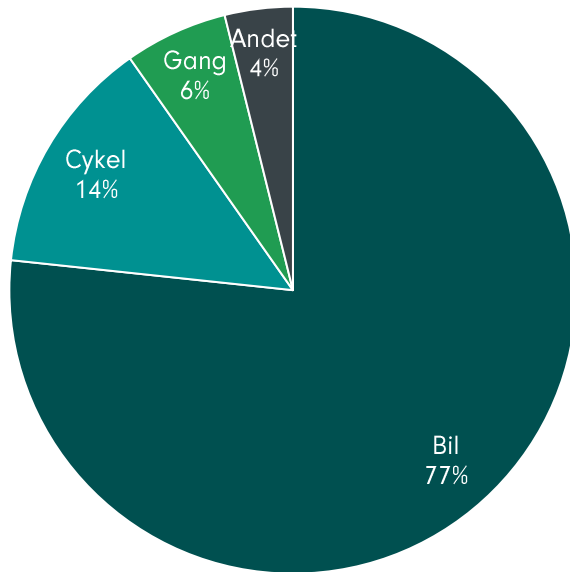


Ikke-brugernes barrierer og fravalgskriterier

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?

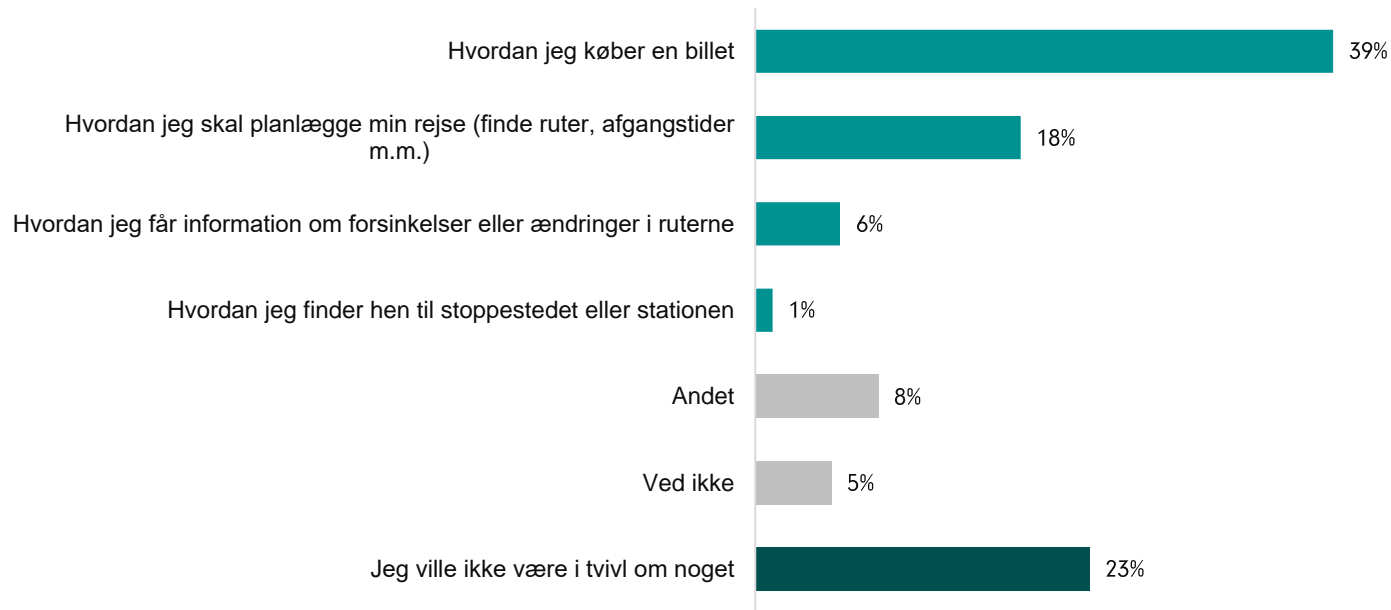
base n = 371 (rejser med kollektiv transport sjældnere end årligt eller aldrig)



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



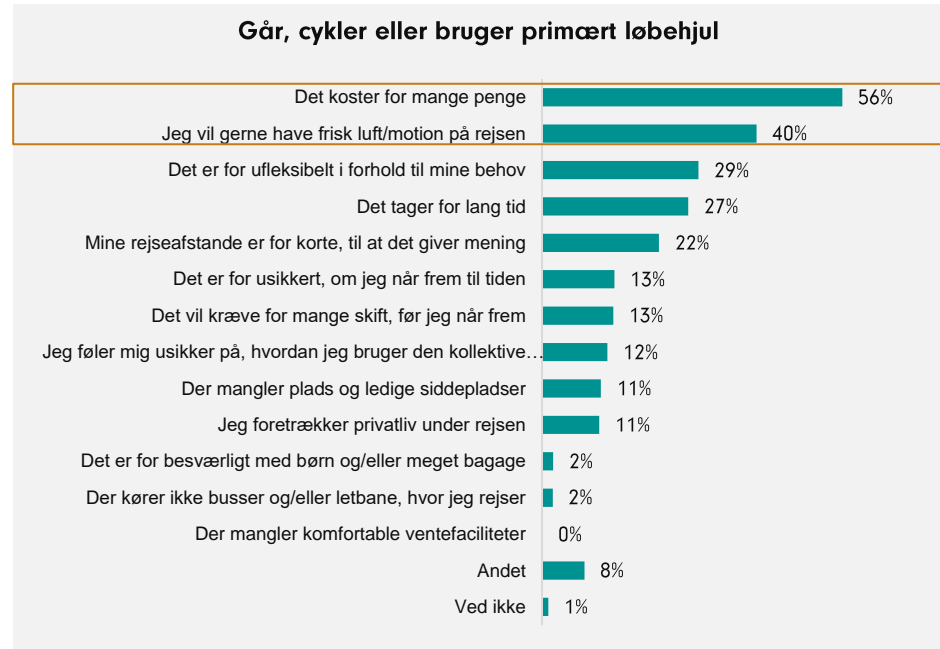
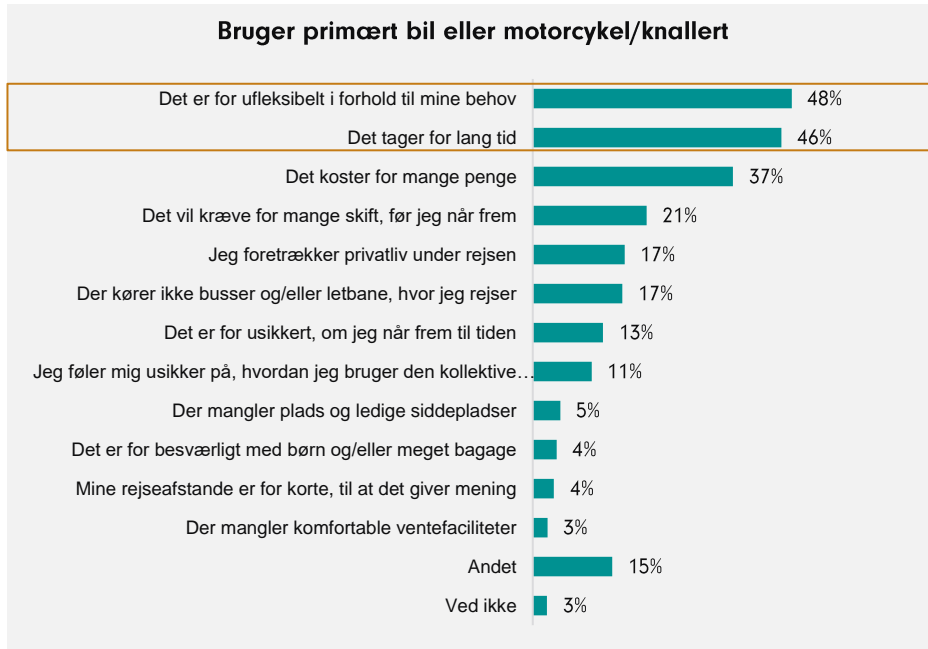
De 18-29 årige er i tvivl om *mindst*. Til gengæld har alder ikke noget at sige for det mere tekniske: hvordan de skal planlægge rejsen og får information om ændringer eller forsinkelser.



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



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)

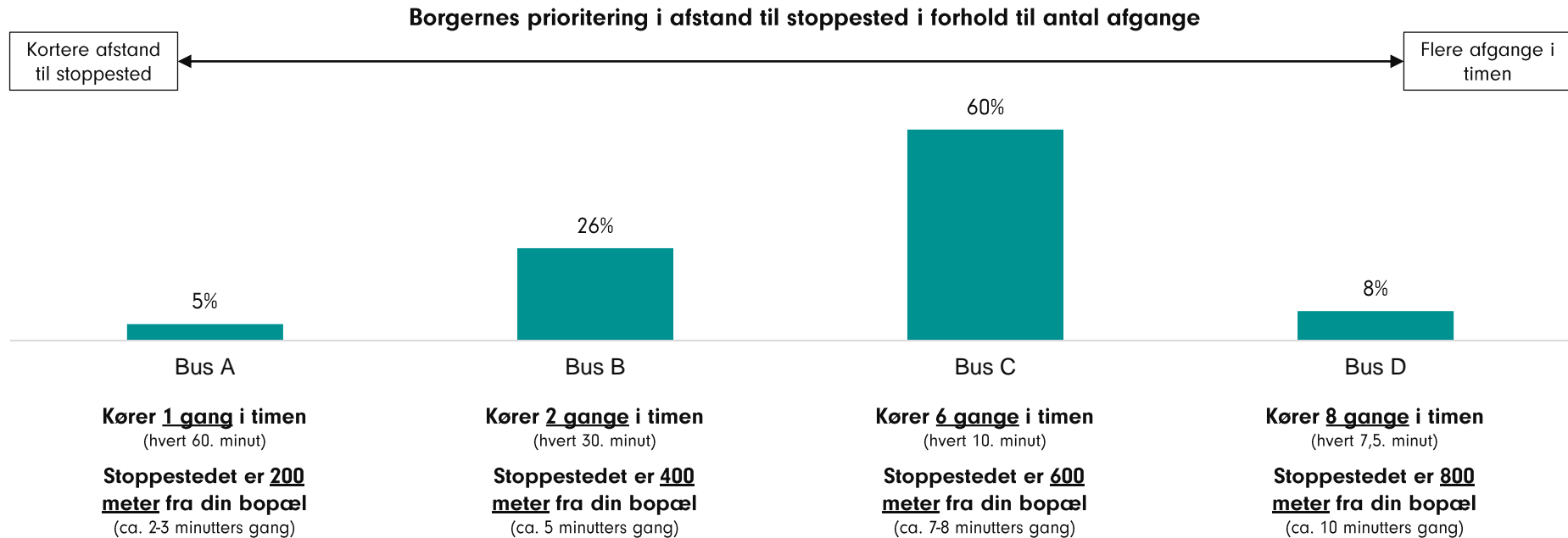


A photograph of two modern light rail trains at a station platform. The train on the left is white with red and blue accents, displaying 'L2 Mårslet' and the number '1106'. The train on the right is also white with red and blue accents, displaying 'L2 Lyngby'. The platform is paved with grey tiles and has a tactile paving strip. There are overhead power lines and poles. The background shows green trees and a clear blue sky. A semi-transparent dark blue banner is overlaid across the middle of the image, containing the text 'Prioriteringer af den kollektive trafik' in white.

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"

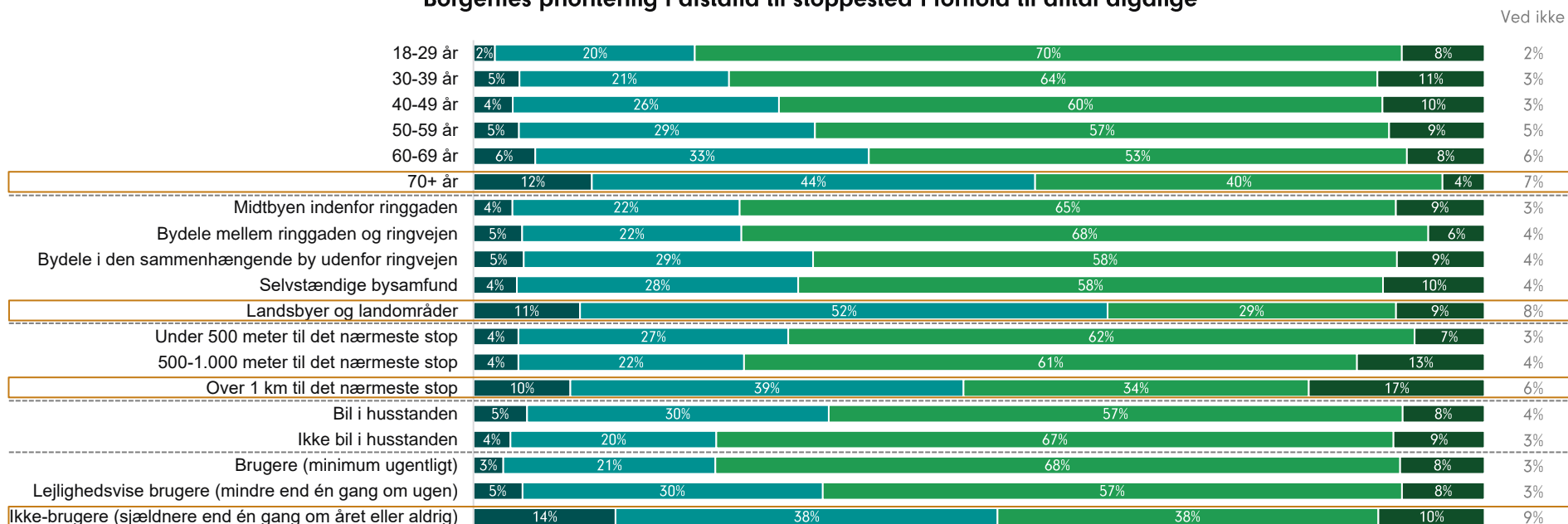
5.1. Hvilken af de fire busser nedenfor vil du foretrække?
base n = 3755 (alle)



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

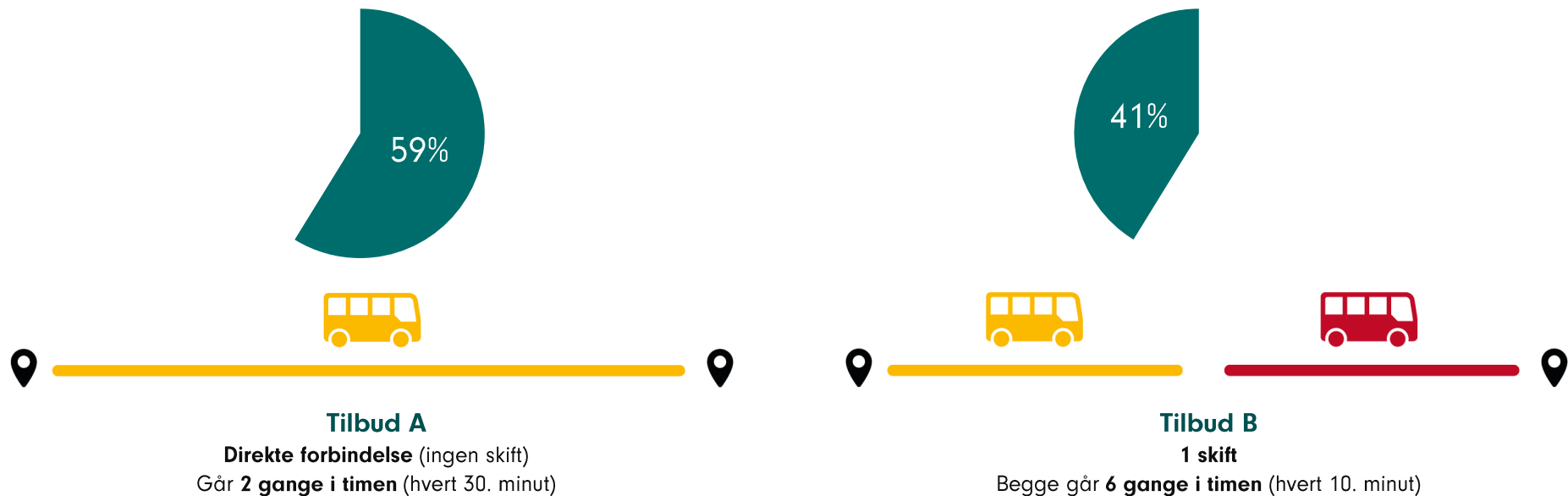
5.1. Hvilken af de fire busser nedenfor vil du foretrække?
base n = 3755 (alle)



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"

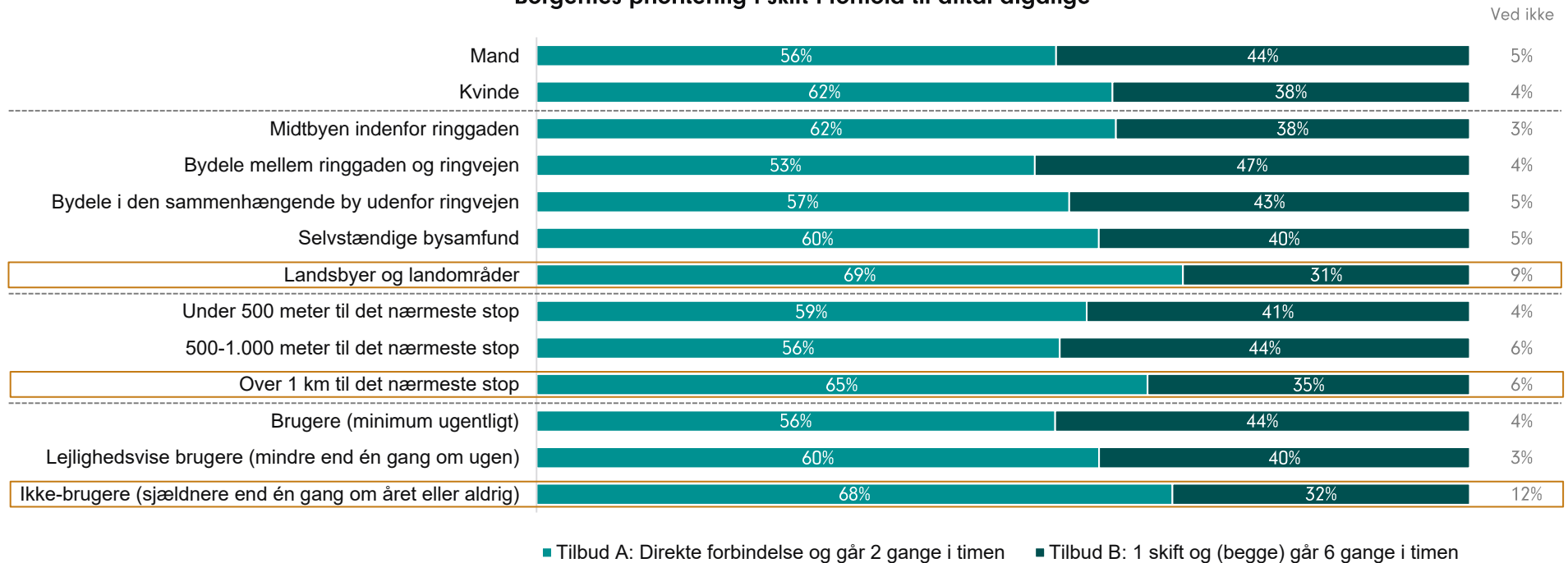
5.2. Hvilket af de to forskellige kollektive trafiktilbud nedenfor ville du foretrække?
base n = 3755 (alle)



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



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



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



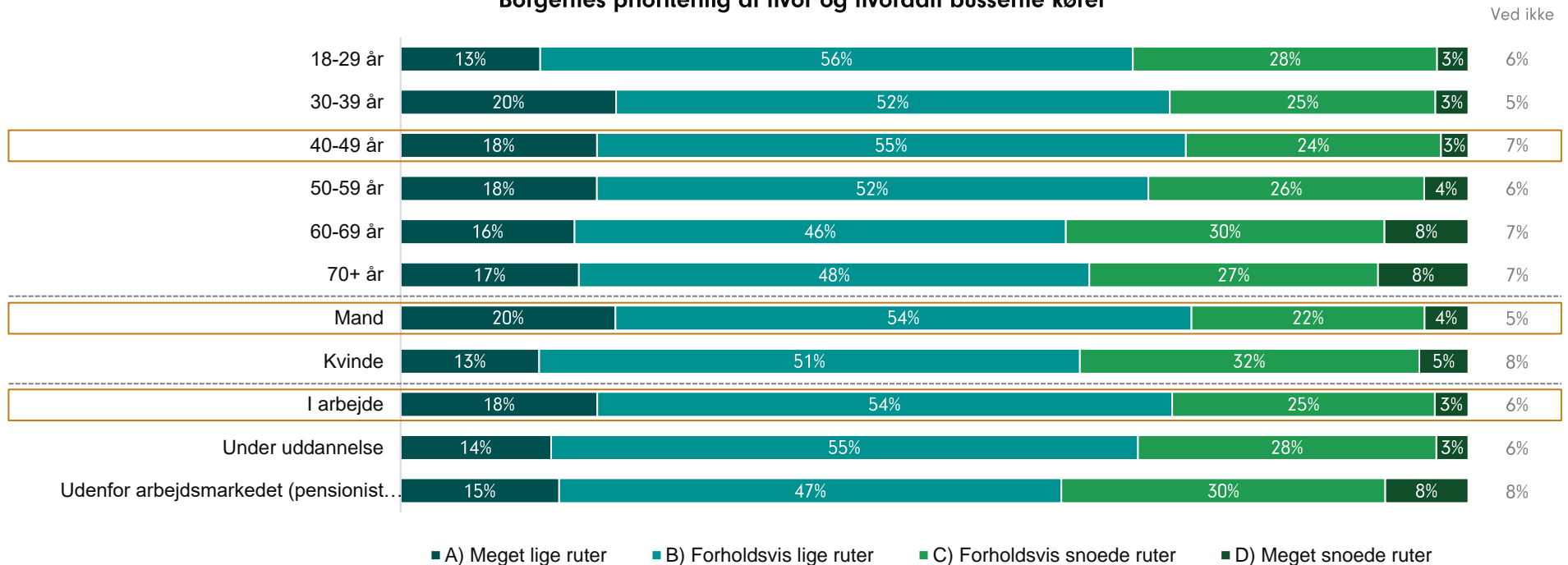
6% har svaret "ved ikke"

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



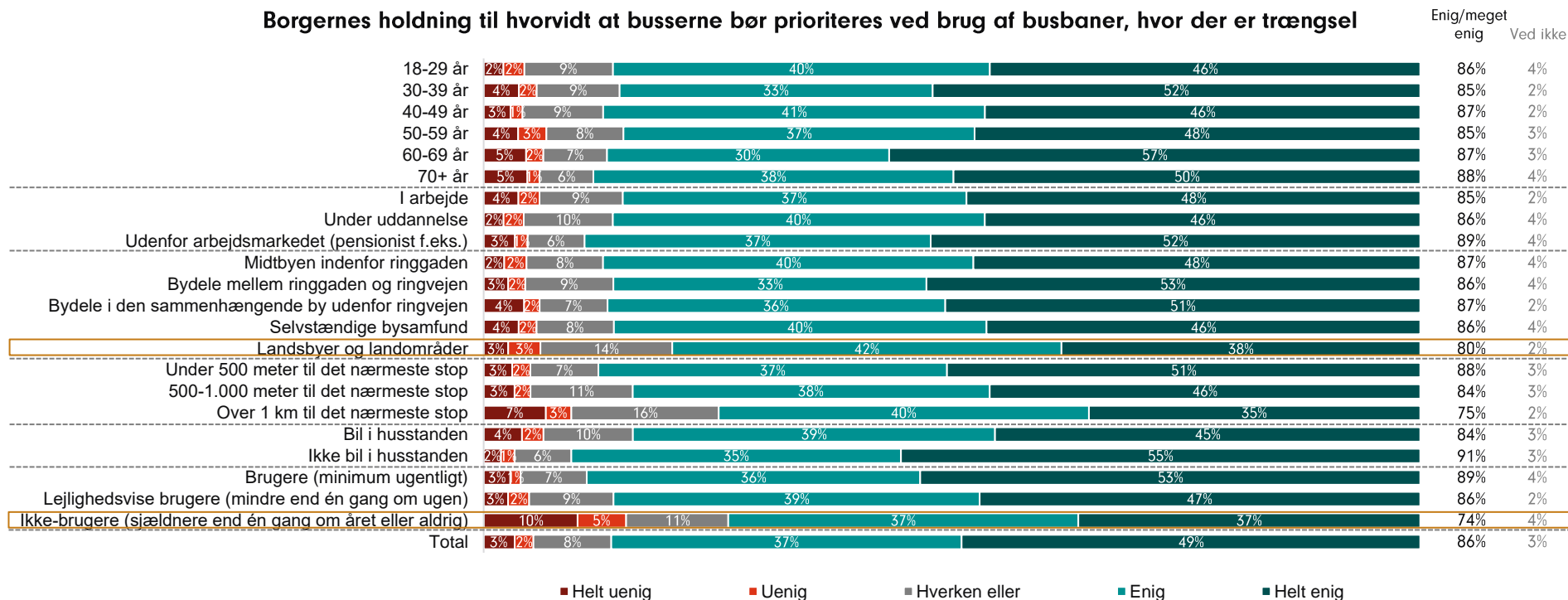
3% har svaret "ved ikke" (til begge)



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



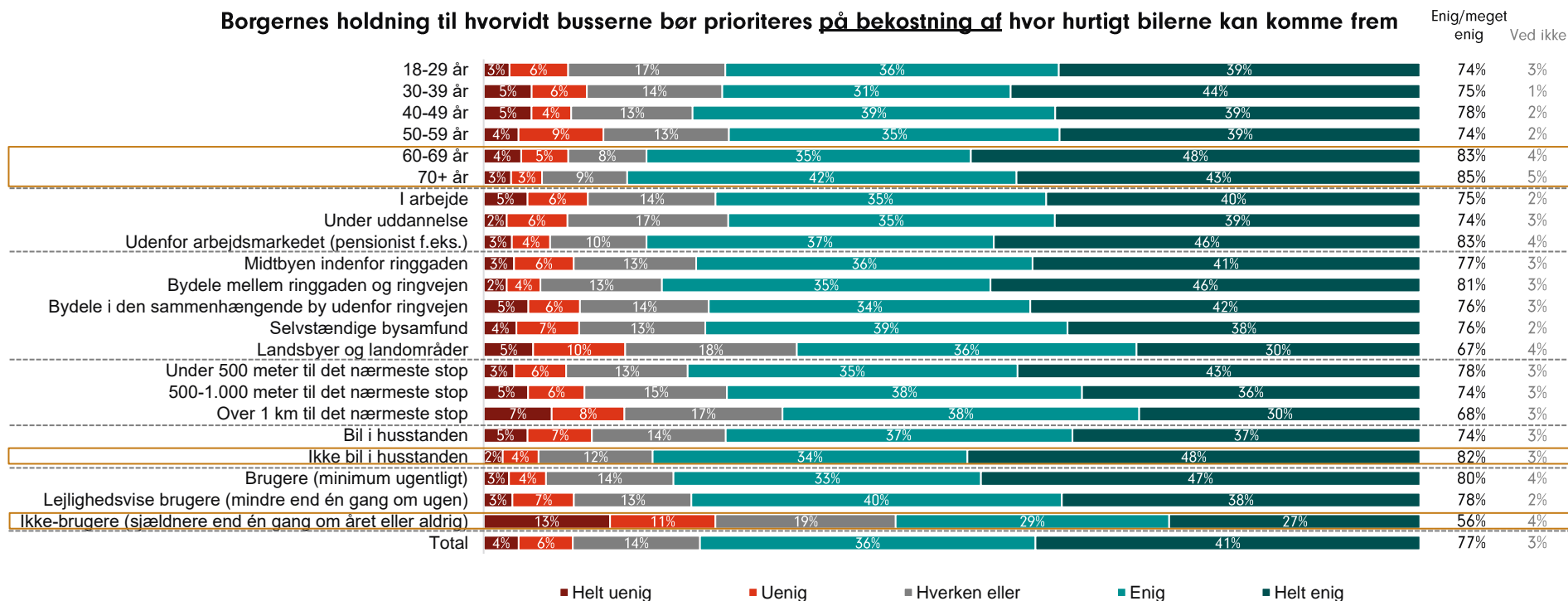
5.3.2. Hvor enig eller uenig er du i, at busserne bør prioriteres ved brug af busbaner, hvor der er trængsel?
base n = 3755 (alle)



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



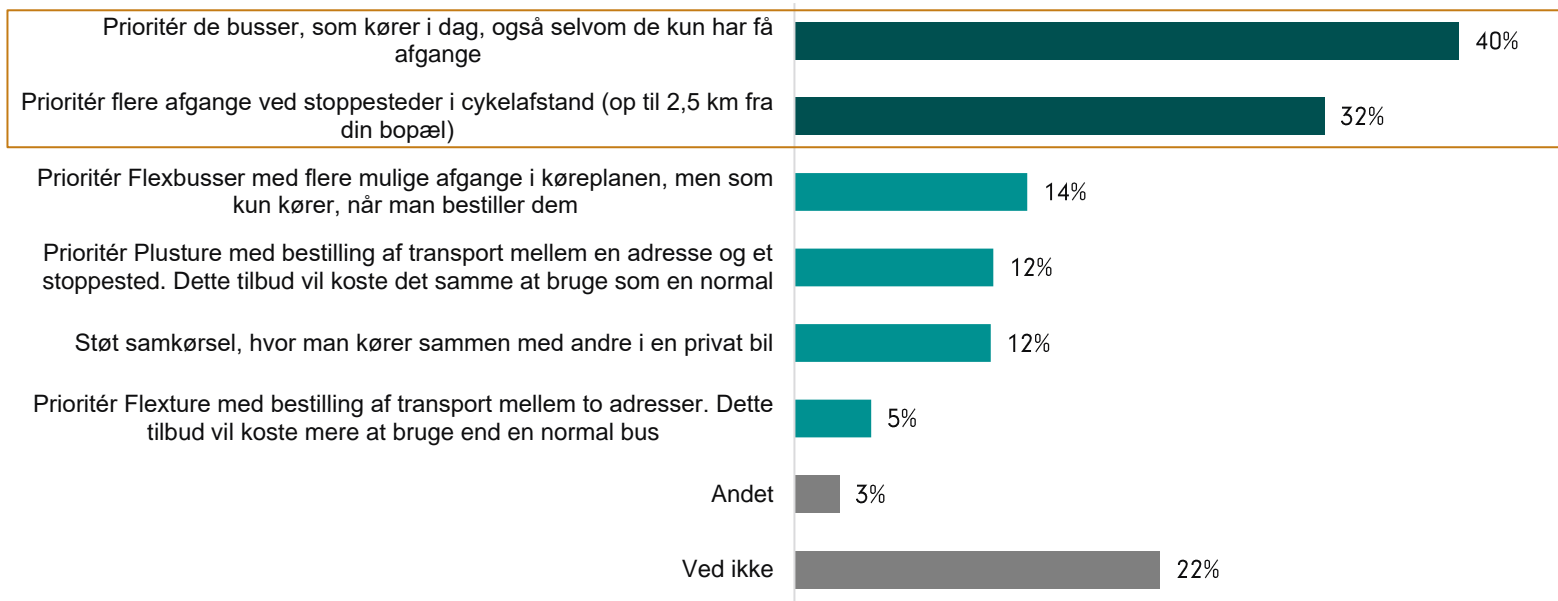
5.3.1. Hvor enig eller uenig er du generelt i følgende udsagn: "Busserne bør prioriteres i trafikken, hvor der er trængsel, selvom det kan være på bekostning af hvor hurtigt bilerne kan komme frem?"
base n = 3755 (alle)



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

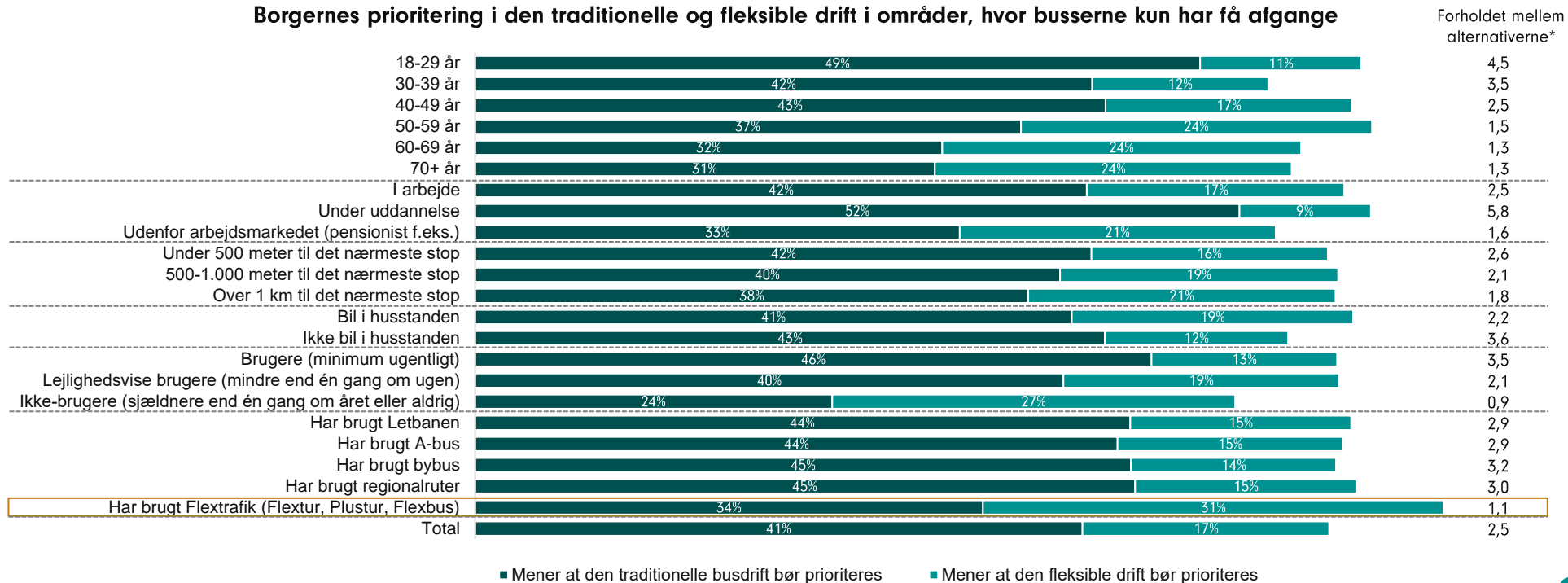
5.4.1 - Forestil dig at du bor i et landområde eller en mindre by, hvor busserne kun har få afgang. Det kunne fx være svarende til hver anden time generelt, dog to gange i timen (hvert 30. minut) i myldretiden (kl. 6.30-9 og kl. 14-17). Hvilke(n) af følgende løsninger, mener du er vigtigst, at Aarhus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



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



■ Mener at den traditionelle busdrift bør prioriteres

■ Mener at den fleksible drift bør prioriteres

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.



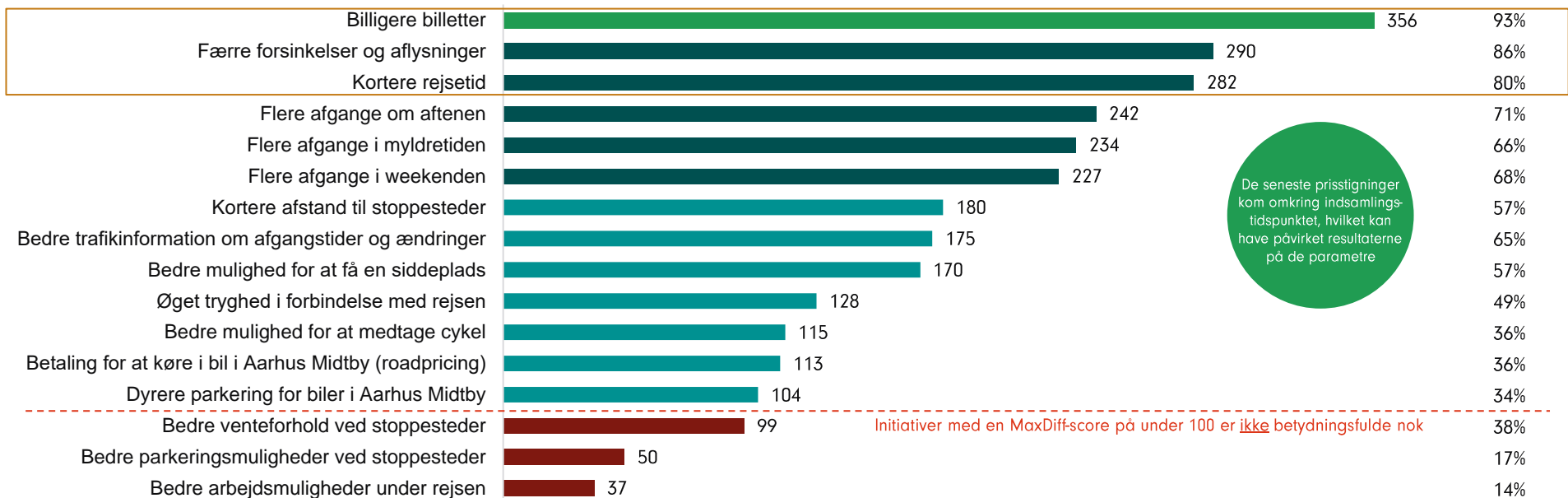
A photograph of a modern tram system. In the foreground, a tram is stopped at a platform. The tram is white with a blue stripe and has 'L2 Mårslet' displayed on its front. The number '1106' is visible on the side. In the background, another tram is visible on an adjacent track, with 'L2 Lyngby' displayed on its front. The scene is set outdoors with trees and a clear 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



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.

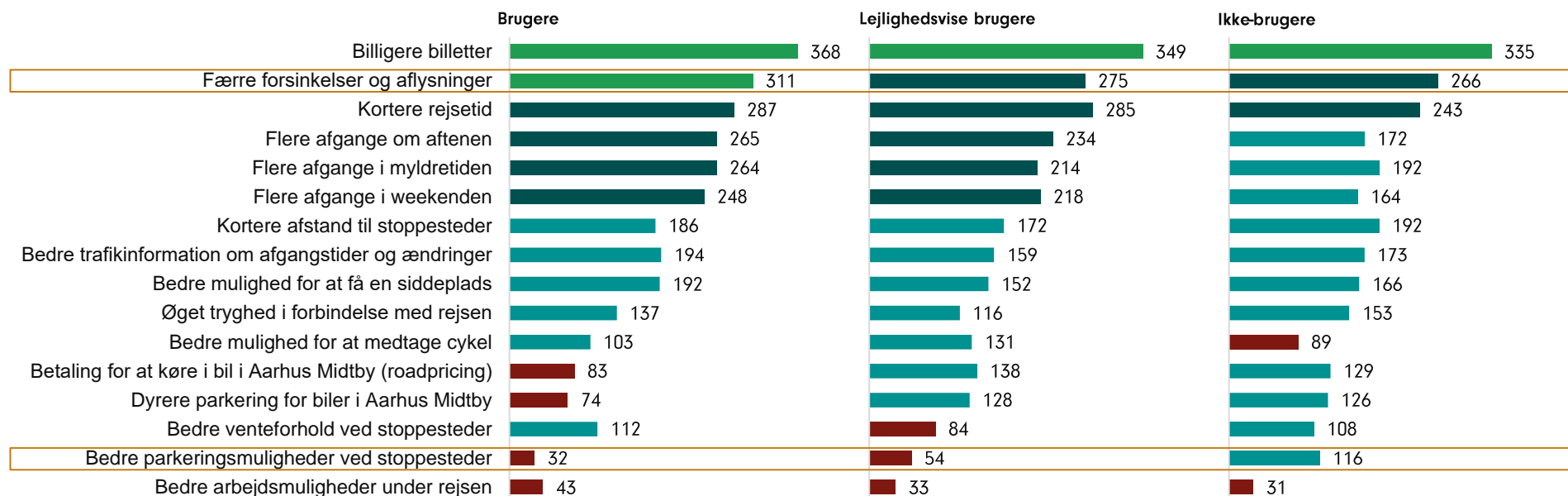
6.1. Du skal nu tage udgangspunkt i den kollektive trafik i Aarhus Kommune, som den er i dag, og vurdere hvad der skal til for, at du vil benytte den mere, end du gør i dag. Du vil blive præsenteret for 10 forskellige visninger med 5 forskellige tiltag, som kan gøre det mere attraktivt at tage den kollektive 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



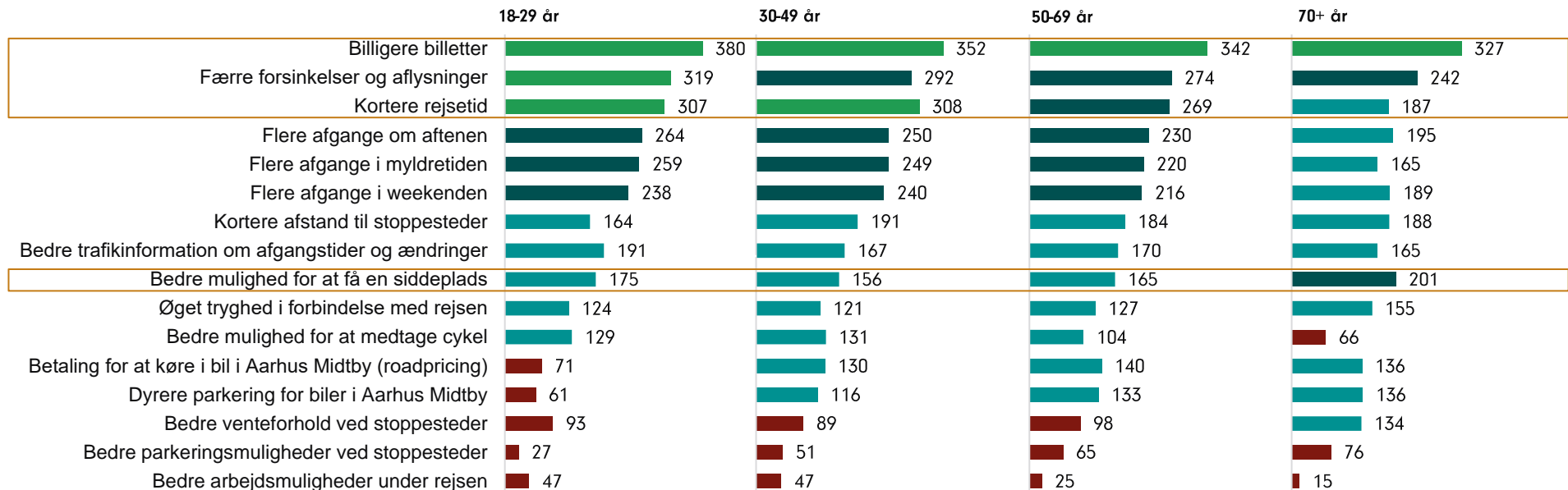
6.1. Du skal nu tage udgangspunkt i den kollektive trafik i Aarhus Kommune, som den er i dag, og vurdere hvad der skal til for, at du vil benytte den mere, end du gør i dag. Du vil blive præsenteret for 10 forskellige visninger med 5 forskellige tiltag, som kan gøre det mere attraktivt at tage den kollektive 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



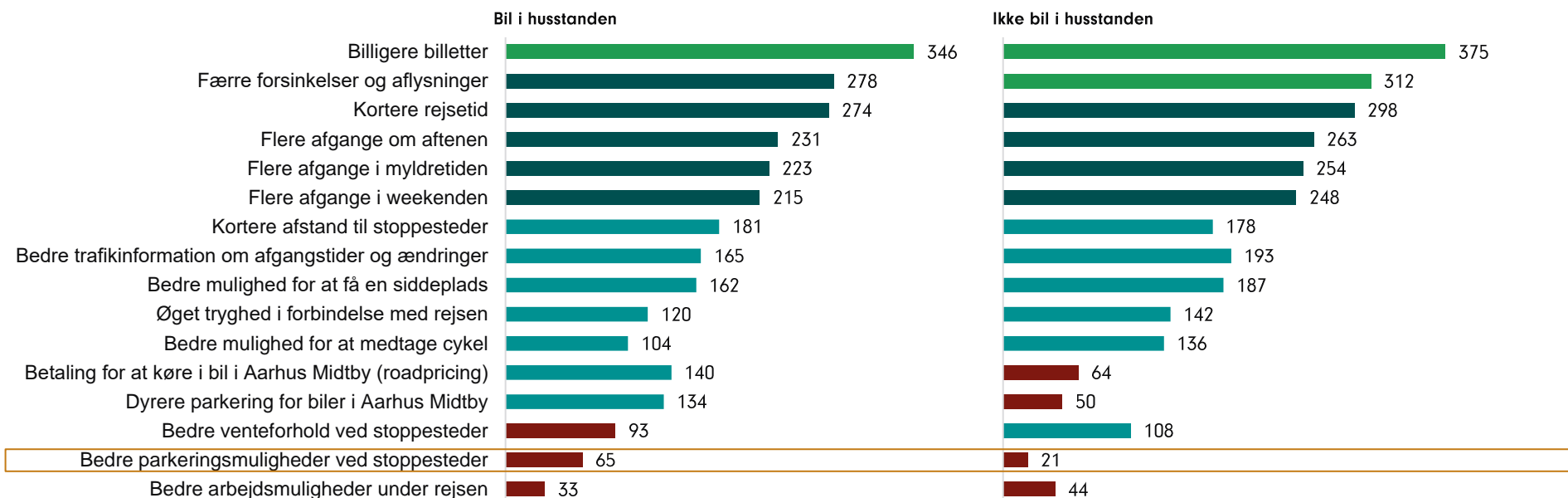
6.1. Du skal nu tage udgangspunkt i den kollektive trafik i Aarhus Kommune, som den er i dag, og vurdere hvad der skal til for, at du vil benytte den mere, end du gør i dag. Du vil blive præsenteret for 10 forskellige visninger med 5 forskellige tiltag, som kan gøre det mere attraktivt at tage den kollektive 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



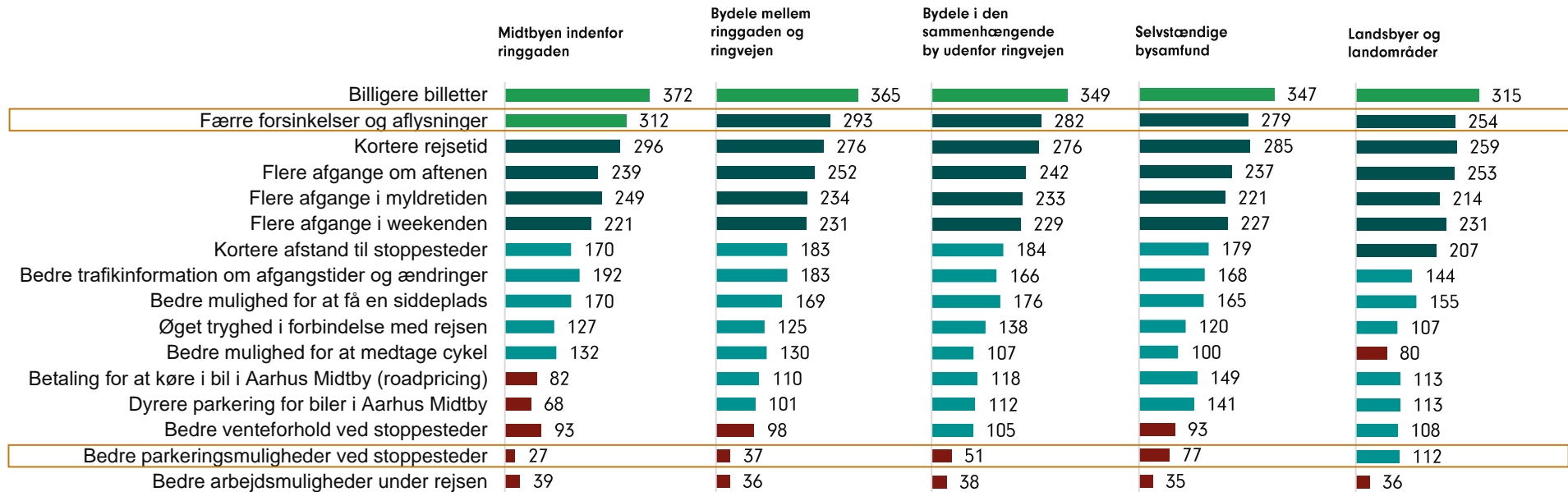
6.1. Du skal nu tage udgangspunkt i den kollektive trafik i Aarhus Kommune, som den er i dag, og vurdere hvad der skal til for, at du vil benytte den mere, end du gør i dag. Du vil blive præsenteret for 10 forskellige visninger med 5 forskellige tiltag, som kan gøre det mere attraktivt at tage den kollektive 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



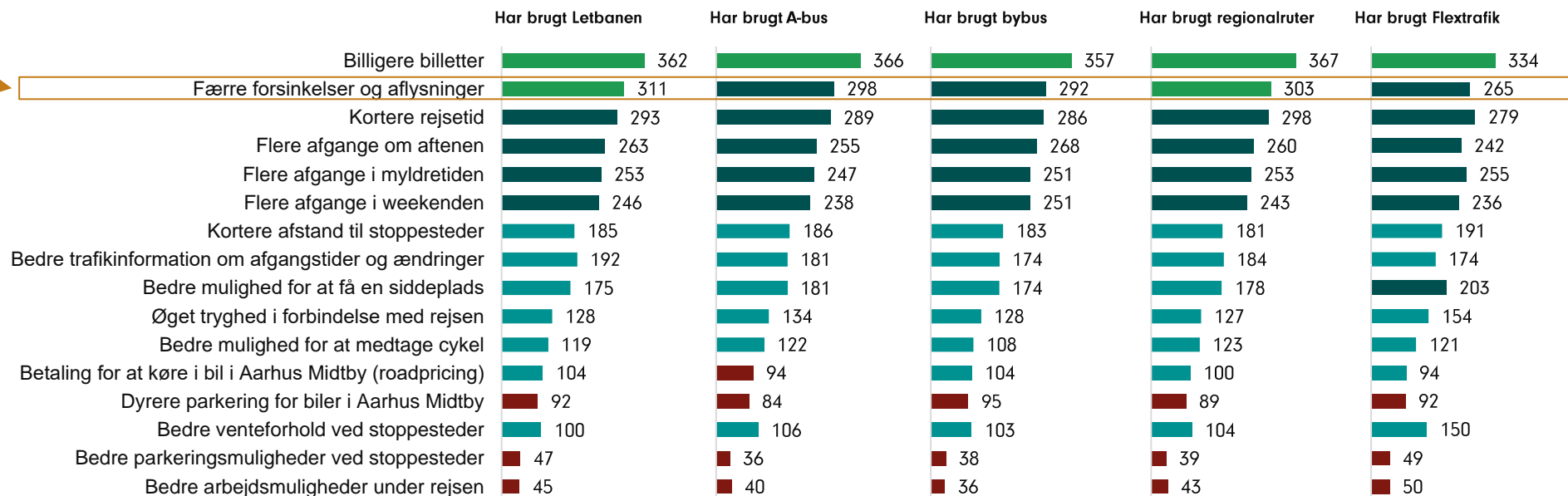
6.1. Du skal nu tage udgangspunkt i den kollektive trafik i Aarhus Kommune, som den er i dag, og vurdere hvad der skal til for, at du vil benytte den mere, end du gør i dag. Du vil blive præsenteret for 10 forskellige visninger med 5 forskellige tiltag, som kan gøre det mere attraktivt at tage den kollektive 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)

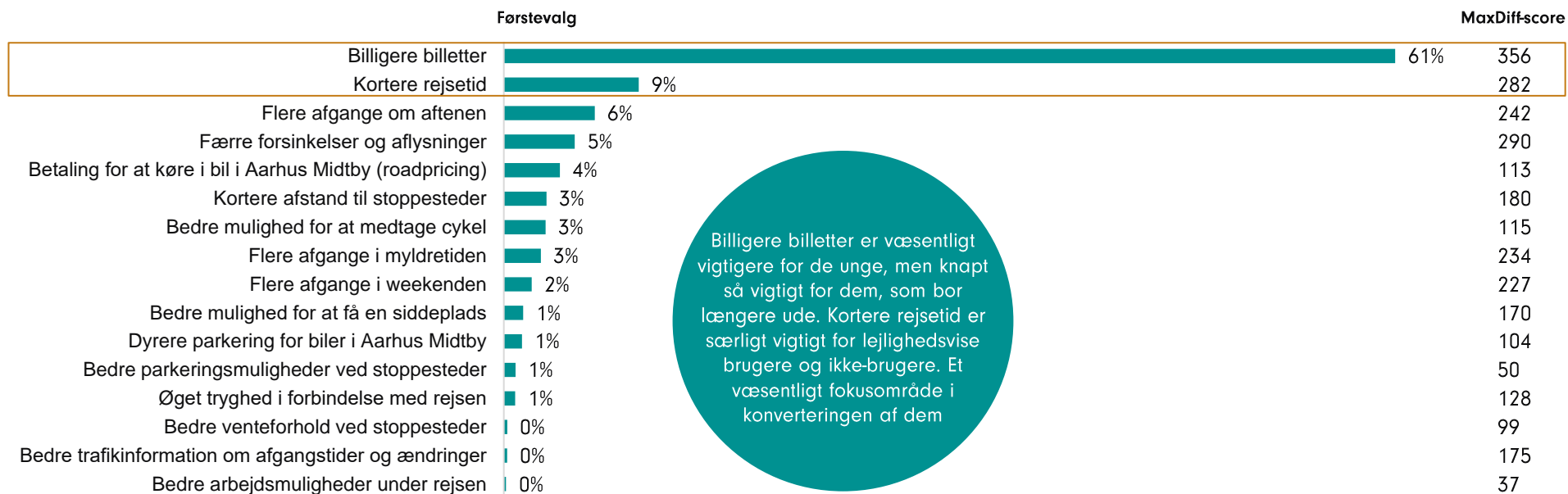


Ønsker til fremtidens kollektive trafik

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



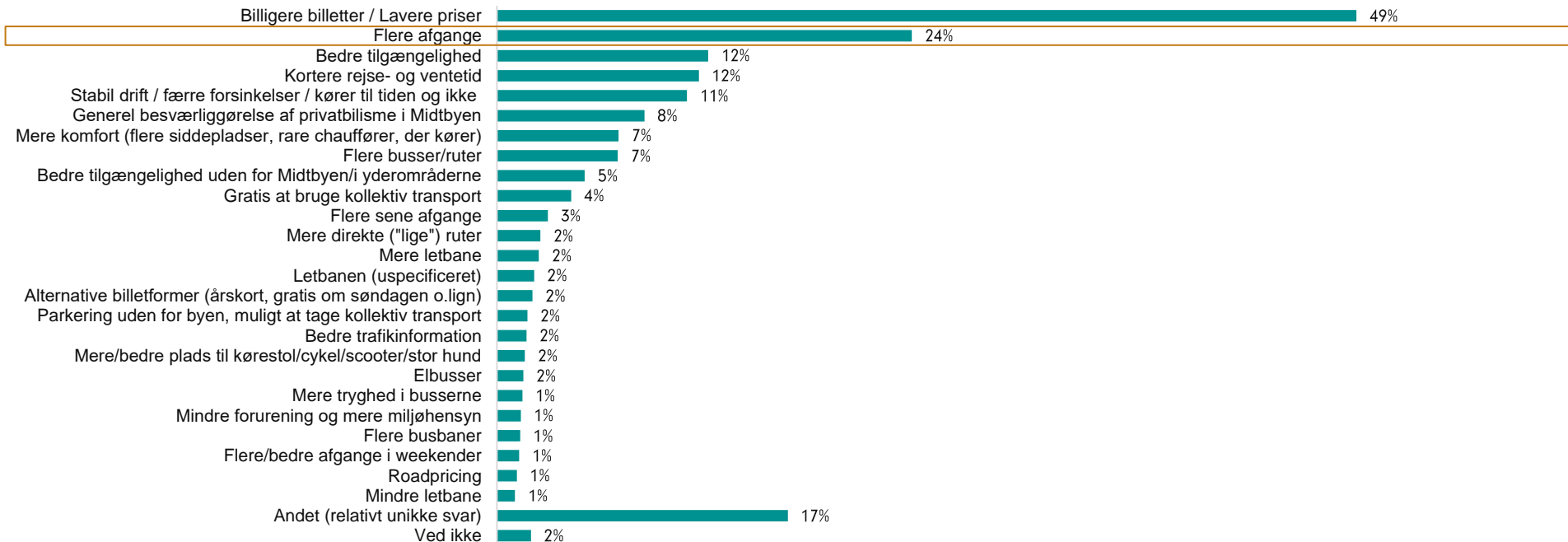
6.1. Du skal nu tage udgangspunkt i den kollektive trafik i Aarhus Kommune, som den er i dag, og vurdere hvad der skal til for, at du vil benytte den mere, end du gør i dag. Du vil blive præsenteret for 10 forskellige visninger med 5 forskellige tiltag, som kan gøre det mere attraktivt at tage den kollektive 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

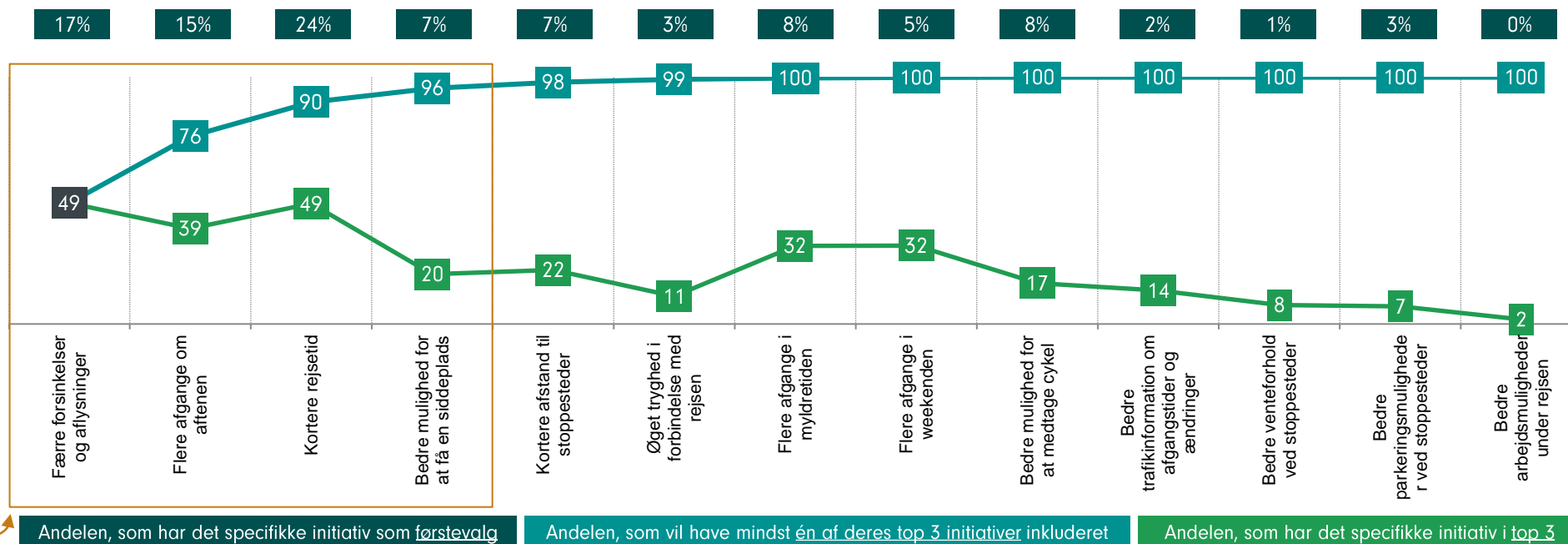
Ønsker til fremtidens kollektive trafik

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)



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

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)

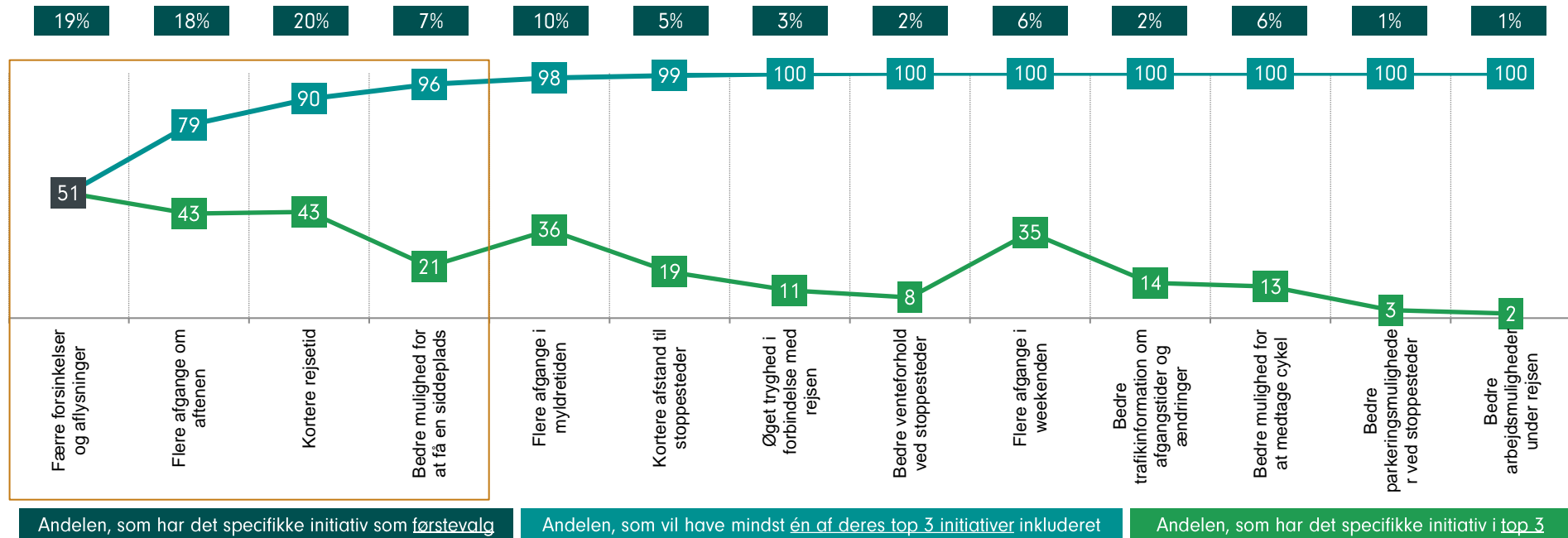


Ønsker til fremtidens kollektive trafik

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



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 = 1498 (brugere)

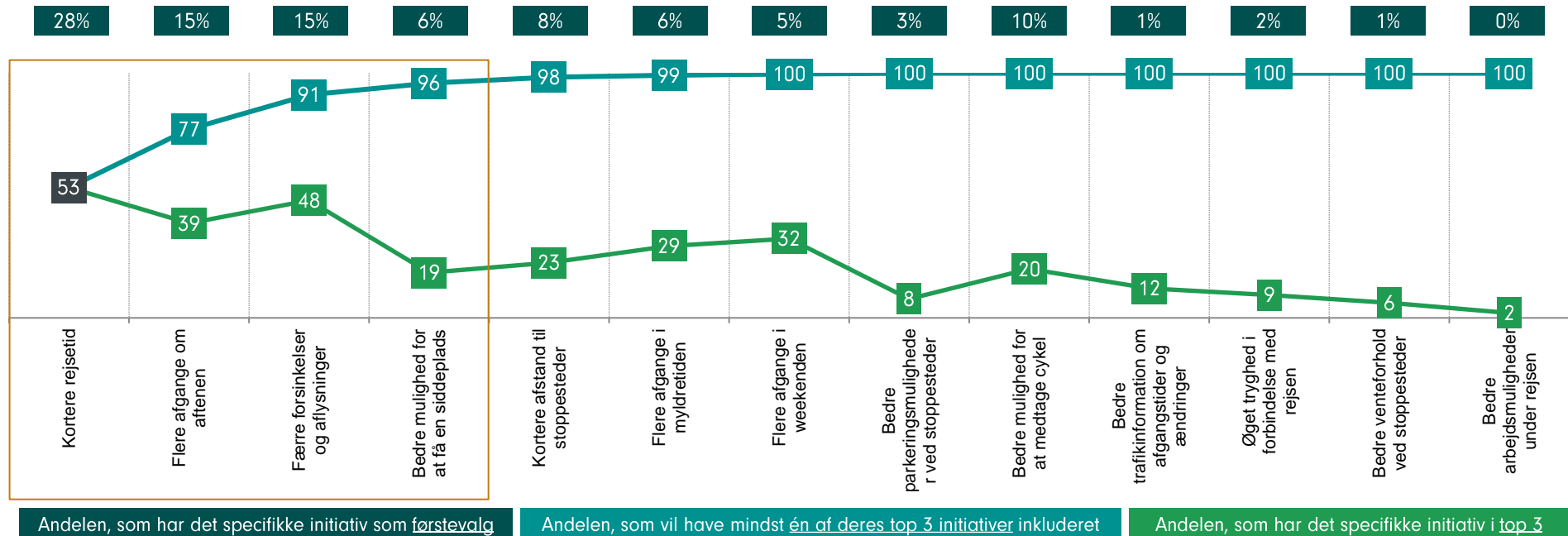


Ønsker til fremtidens kollektive trafik

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



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 = 1886 (lejlighedsvis brugere)

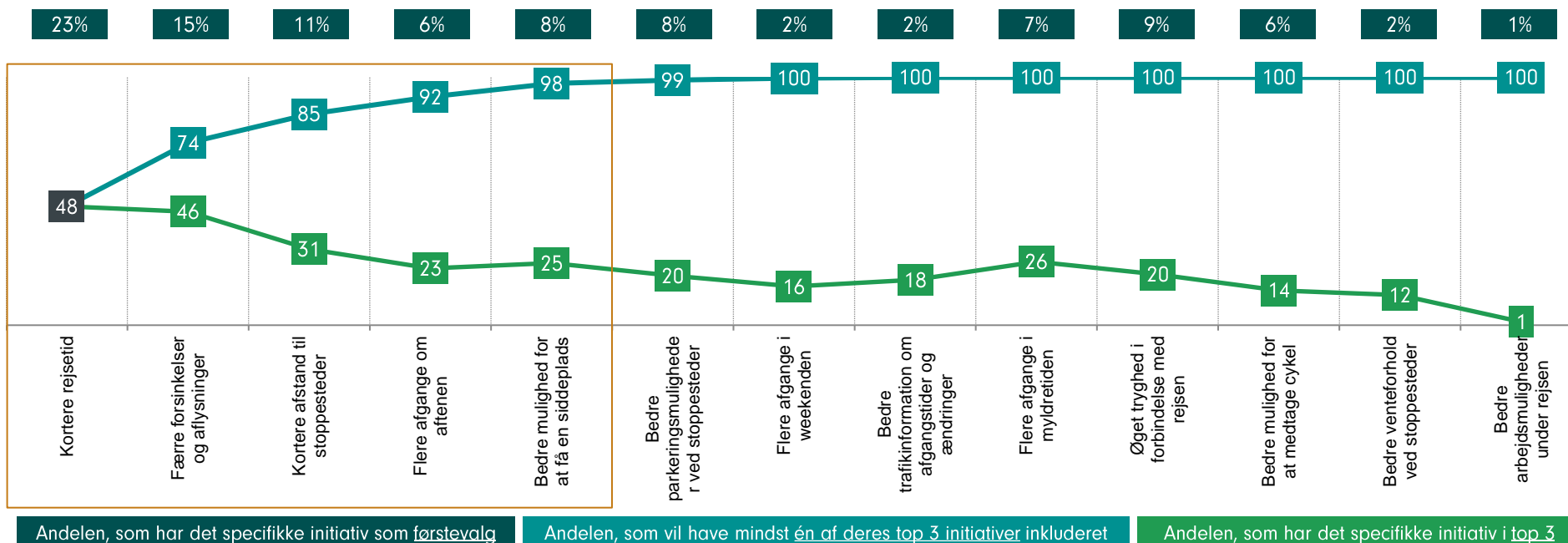


Ønsker til fremtidens kollektive trafik

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 afgange
- ✓ 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 afgange
- ✓ 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 afgange
- ✓ 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

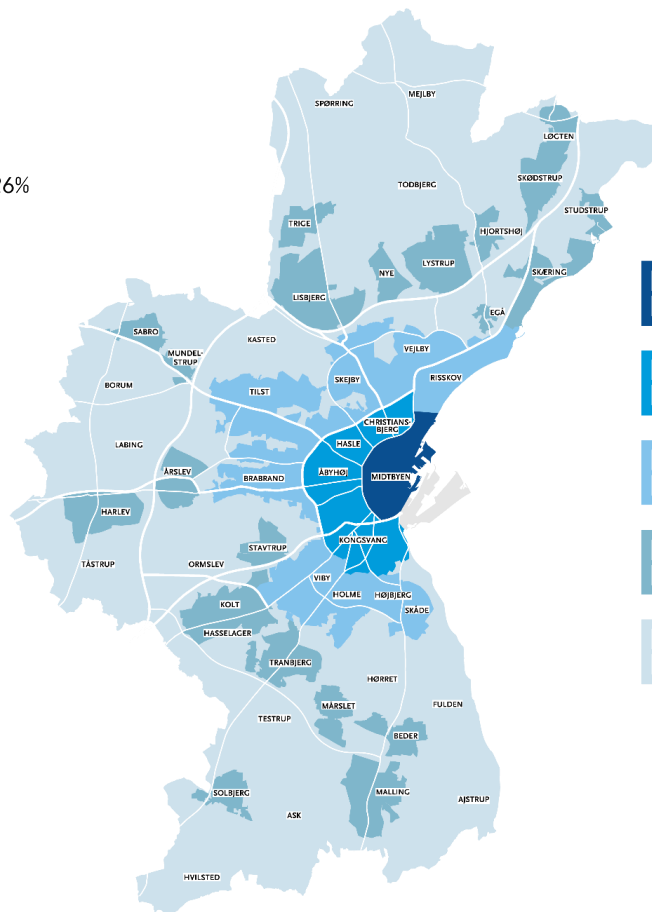
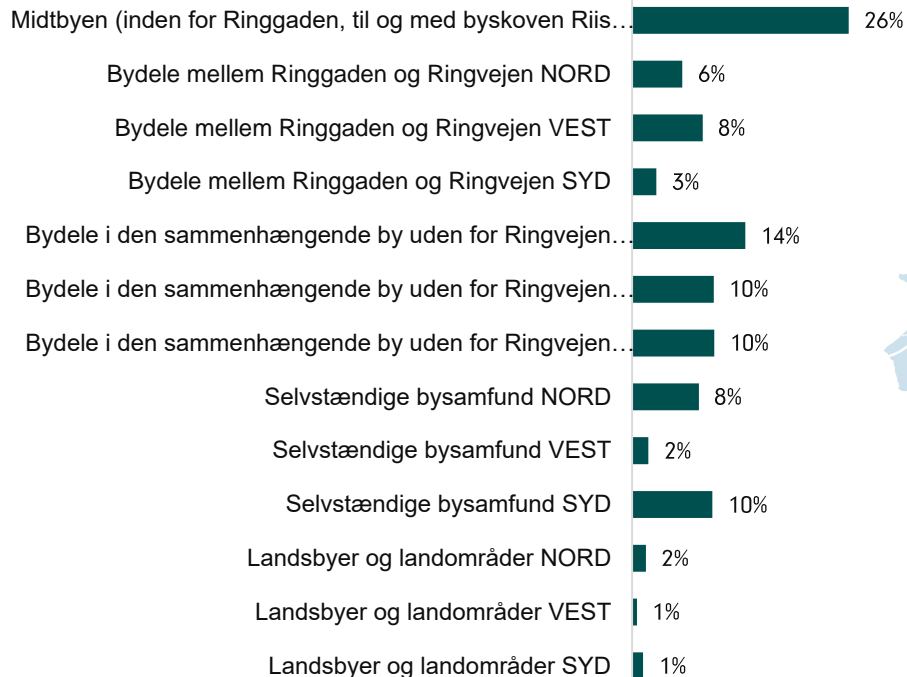
*Omregnede svarkategorier



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 driveres 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.



w Wilke